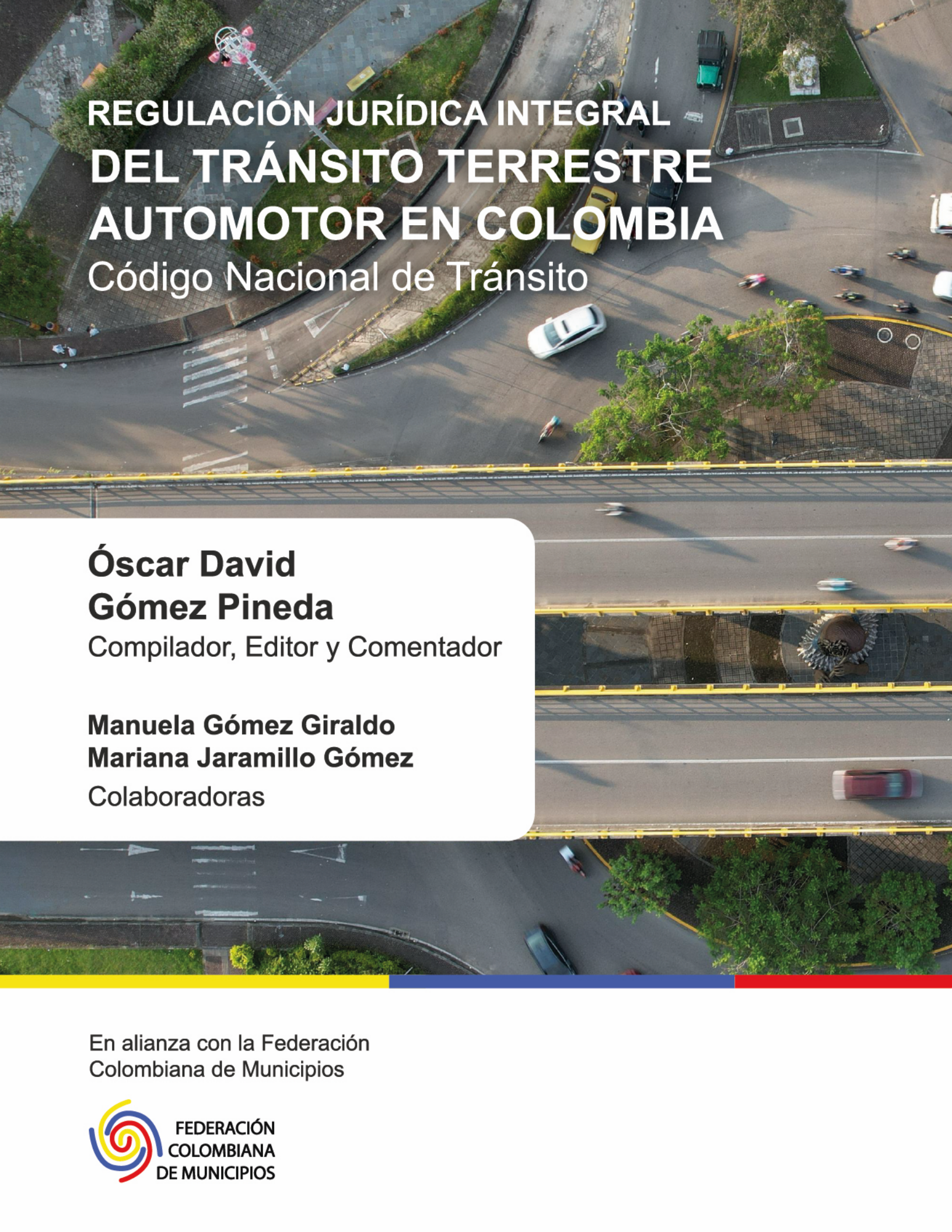




REGULACIÓN JURÍDICA INTEGRAL DEL TRÁNSITO TERRESTRE AUTOMOTOR EN COLOMBIA

Código Nacional de Tránsito

**Óscar David
Gómez Pineda**
Compilador, Editor y Comentador

**Manuela Gómez Giraldo
Mariana Jaramillo Gómez**
Colaboradoras

En alianza con la Federación
Colombiana de Municipios



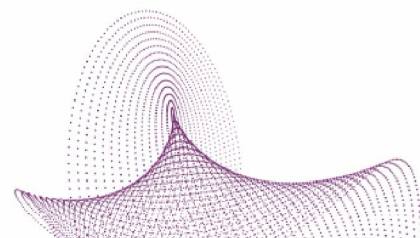


Dr. Óscar David Gómez.

Él es abogado de la Universidad de Medellín, con especialización en Derecho Administrativo de la Universidad Externado de Colombia.

Su trayectoria y experiencia por más de 20 años en altos cargos a nivel departamental y nacional, lo han convertido en un experto de tránsito, transporte y movilidad en Colombia. Algunos de estos han sido:

- Jefe de la oficina jurídica de la Corporación Autónoma Regional de Antioquia.
- Secretario privado del Despacho del Ministro de Transporte, donde también fue jefe de la Oficina Jurídica y luego director Nacional de Tránsito y Transporte.
- Es fundador y socio de la firma Gómez Pineda Abogados.
- En el 2020, los expertos de Chambers & Partners, lo nombraron el mejor abogado de Sudamérica, en la categoría Contribución Sobresaliente a la Diversidad e Inclusión.



*Para mi padre, quien desde el cielo sigue guiando y acompañando mis pasos;
Para mi madre, flor de amor que embellece mi vida;
Para Marcela, quien de la mano me lleva con su luz de esperanza por el camino de la felicidad;
Para Matías, sueño y esperanza de mi vida;
Para mis hermanos, quienes me han entregado una gran parte de sí para construirme;
Para quienes creen y han creído en quién soy y lo que puedo hacer.*

ÍNDICE

PRELIMINAR CONSTITUCIONAL Y CONVENCIONAL

TÍTULO I – DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I – Principios

CAPÍTULO II – Autoridades

CAPÍTULO III – Registros de información

TÍTULO II – RÉGIMEN NACIONAL DE TRÁNSITO

CAPÍTULO I – Centros de enseñanza automovilística

CAPÍTULO II – Licencia de conducción

CAPÍTULO III – Vehículos

CAPÍTULO IV – Licencia de tránsito

CAPÍTULO V – Seguros y Responsabilidad

CAPÍTULO VI – Placas

CAPÍTULO VII – Registro Nacional Automotor

CAPÍTULO VIII – Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes

TÍTULO III – NORMAS DE COMPORTAMIENTO

CAPÍTULO I – Reglas generales y educación en el tránsito

CAPÍTULO II – Peatones

CAPÍTULO III – Conducción de vehículos

CAPÍTULO IV – Para el transporte público

CAPÍTULO V – Ciclistas y motociclistas

CAPÍTULO VI – Tránsito de otros vehículos y de animales

CAPÍTULO VII – Tránsito de personas en actividades colectivas

CAPÍTULO VIII – Trabajos eventuales en vía pública

CAPÍTULO IX – Protección ambiental

CAPÍTULO X – Clasificación y uso de las vías

CAPÍTULO XI – Límites de velocidad

CAPÍTULO XII – Señales de tránsito

CAPÍTULO XIII – Procedimientos de control de tránsito

TÍTULO IV – SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS

CAPÍTULO I – Sanciones

CAPÍTULO II – Sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito

CAPÍTULO III – Competencia Normas de comportamiento

CAPÍTULO IV – Actuación en caso de imposición de comparendo

CAPÍTULO V – Recursos

CAPÍTULO VI – Procedimiento en caso de daños a cosas

CAPÍTULO VII – Actualización en caso de infracciones penales

CAPÍTULO VIII – Actuación en caso de embriaguez

CAPÍTULO IX – Sanciones especiales

CAPÍTULO X – Ejecución de la sanción

CAPÍTULO XI – Caducidad

CAPÍTULO XII – Aplicaciones de otros códigos y disposiciones finales

TABLA DE CONVENCIONES DE COLOR

Jurisprudencia	●
Doctrina	●
Doctrina Administrativa	●
Instrucción Administrativa	
Reglamentación Decretos	●
Legislación Complementaria	●
Reglamentación Resolución	●
Artículos	●
Parágrafo	
Notas del Editor	
Comentario del Editor	
Concordancias	
Anexos y/o Apéndice	

En este libro, los textos se encuentran en diferentes tipos de color para facilitar su identificación. La Jurisprudencia estará en color café, la Doctrina en color morado, la Doctrina Administrativa e Instrucción Administrativa en color verde, la Reglamentación Decretos en azul oscuro, la Legislación Complementaria en color violeta claro y la Reglamentación Resolución en color azul claro. Los demás textos, como Artículos, Parágrafos, Notas del Editor, Comentarios del Editor, Concordancias y Anexos y/o Apéndices, estarán en color negro.

PRELIMINAR CONSTITUCIONAL Y CONVENCIONAL

Constitución Política Artículo 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia¹.

Jurisprudencia:

Compendio Jurisprudencial²

El Derecho a la Libertad de Locomoción

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

"Resulta de la exégesis de la referida preceptiva constitucional que la libre circulación y residencia no se conciben como derechos absolutos, pues el Legislador se encuentra facultado para establecerles limitaciones dentro de parámetros objetivos que respondan a los criterios antes mencionados. Si bien la norma en referencia destaca la reserva exclusiva de tales derechos a favor de los colombianos, su entendimiento no significa que los extranjeros no gocen de ellos, lo que ocurre es que la Constitución los protege con arreglo a las previsiones del art. 100 de la Constitución, conforme al cual si bien los extranjeros

disfrutarán en Colombia de los mismos derechos civiles y garantías concedidas a los nacionales, ello debe entenderse sin perjuicio de las limitaciones que establezcan la Constitución o la ley o de la posibilidad de negar el ejercicio de determinados derechos civiles, por razones de orden público. La Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 (art. 13), el Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos, aprobado por Colombia mediante la ley 74 de 1968 (el art. 12), la Convención Americana sobre Derechos Humanos Pacto de San José de Costa Rica, aprobada mediante la ley 16 de 1972 (art. 22), aluden a los derechos de circulación y residencia y a la posibilidad de su restricción, cuando sea necesaria para hacer prevalecer valiosos intereses públicos y los derechos y libertades de las personas"³.

La libre locomoción "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 intelectual⁴, el cual está expresamente consagrado en la Declaración Universal de los Derechos Humanos "toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado" (Art. 13) Y en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos: "Toda persona tendrá derecho a salir libremente de cualquier país, incluso del propio"⁵. "No existía en la Constitución de 1886 una norma que

¹ El Artículo 2 del Acto Legislativo 002 de 2003 había modificado este artículo, adicionando un inciso, el cual disponía que "El Gobierno Nacional podrá establecer la obligación de llevar un informe de residencia de los habitantes del territorio nacional, de conformidad con la ley estatutaria que se expida para el efecto", pero la Corte Constitucional, por medio de las sentencias C-816, C-817 y C-818 de 2004, declaró la inexequibilidad de la totalidad del mencionado acto legislativo.

² Corte Constitucional Sentencias 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.

³ Corte Constitucional Sentencia C-110 de 2000.

⁴ 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 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

⁵ Corte Constitucional T-224 de 1992.

reconociera en forma expresa la libertad de locomoción y residencia. Con el Artículo 29 (sic) se propuso consagrar dos derechos cuyos titulares fueran los colombianos: la facultad de circulación, que abarca la facultad de desplazamiento por todo el territorio nacional de entrar y salir del País, y la libertad de residencia que es el derecho a determinar el lugar donde se desea fijar tanto la sede principal de los negocios, como el domicilio. La consagración constitucional de estas libertades es fundamental para impedir la intervención indebida de las autoridades estatales o de los particulares quienes no podrían restringir o entorpecer la libre circulación dentro y fuera del País, ni imponer o prohibir un lugar determinado para residir. La Constitución establece este derecho fundamental limitándolo únicamente a los colombianos; los extranjeros deben sujetarse a los tratados internacionales, a las normas de inmigración y a las leyes de extranjería, que regulan su ingreso, su permanencia y su salida del territorio nacional. Este derecho fundamental a la libertad de locomoción y residencia es de aplicación inmediata, propio

“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 exterior⁶. 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”⁷; “...los límites externos que se pueden imponer al derecho de locomoción, en lo que hace relación al orden público, en aspectos tales como la seguridad, salubridad y preservación o recuperación de la tranquilidad

de la naturaleza inherente al ser humano y su conquista de este 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”⁶.

“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”⁷.

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”¹⁰

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

⁶ Corte Constitucional Sentencia T-487 de 1992.

⁷ Corte Constitucional Sentencia T-150 de 1995.

⁸ Corte Constitucional Sentencia C-179 de 1994.

⁹ Corte Constitucional Sentencia SU-257 de 1997.

¹⁰ Corte Constitucional Sentencia T-483 de 1999.

obstáculos que impidan minimizar la probabilidad de que dichos riesgos tengan lugar, protege los derechos cardinales a la vida y a la integridad personal, presupuestos de toda libertad. (...) En resumen, (i) la libertad de locomoción tiene una importancia central, por cuanto es una condición para el goce efectivo de otros derechos fundamentales; (ii) es una libertad que se afecta no sólo cuando irrazonablemente por acciones positivas directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, sino también cuando se genera ese efecto indirectamente o por omisión en la remoción de barreras o en la creación de una infraestructura adecuada para la circulación; (iii) el transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos; (iv) el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable”.

Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011. “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)”.

Corte Constitucional Sentencia C-511 de 2013. “Atendiendo lo consagrado en el artículo 24 de la Constitución de 1991, la Corte ha indicado que la libertad de locomoción no constituye un derecho absoluto, pues puede ser limitado por el legislador dentro de unos parámetros objetivos. Se ha explicado que dicha libertad se manifiesta mediante dos derechos: (i) el derecho general a la libertad que comprende la facultad primaria y elemental que tiene la persona de transitar, movilizarse o circular libremente dentro del territorio y salir y entrar a él; y (ii) el derecho a permanecer y a residenciarse en Colombia (C-110 de 2000, ya citada).

Con todo, se indicó que acorde con la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 (art. 13), el Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos de 1966 (art. 12) y la Convención Americana sobre Derechos Humanos de 1969 (art. 22), los derechos de circulación y residencia pueden ser restringidos, “cuando sea necesario para hacer prevalecer valiosos intereses públicos y los derechos y libertades de las personas”.

Partiendo de lo expuesto, y recordando lo consignado en el fallo T-483 de julio 8 de 1999, M. P. Antonio Barrera Carbonell, la Corte indicó que “la reserva de ley exigida para la limitación del derecho de circulación, implica que éste no puede ser objeto de regulación por otras autoridades.” Empero, se aclaró que tales autoridades “sólo pueden expedir y ejecutar, dentro del ámbito de su competencia, las medidas jurídicas y materiales que autorice la ley”, con arreglo a

los principios, valores, derechos y deberes constitucionales”.

Consejo de Estado Sección Segunda Sentencia del 9 de septiembre de 2013. “A partir de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia, entendemos que la naturaleza del derecho fundamental a la libre locomoción o circulación, radica en la posibilidad de cualquier ciudadana o ciudadano en transitar de manera libre y voluntaria dentro de los límites territoriales de la Nación... es preciso aclarar que las limitaciones de las que puede ser objeto el derecho fundamental a la libertad de locomoción, deben estar expresamente consagradas en la normatividad vigente, es decir, que el Estado, a través de sus representantes, no puede determinar límites a su libre albedrío, sino que los mismos deben estar lo suficientemente justificados en la leyes expedidas por el Congreso de la República”.

Corte Constitucional Sentencia T-192 de 2014. “Desde los albores de su jurisprudencia, la Corte Constitucional ha señalado que la libertad de locomoción, garantía consagrada en el artículo 24 superior, comprende, entre otras, la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente, en tratándose de las vías y los espacios públicos. El mentado derecho es de suma relevancia, habida cuenta que constituye un presupuesto para el ejercicio de otras garantías, tales como, el trabajo, la salud o la educación.

Por consiguiente, esta corporación ha señalado, por ejemplo, que la circunstancia del cierre de una vía implica la trasgresión o limitación de la garantía a circular libremente, salvo que medie una justificación legal y constitucionalmente razonable.

Al respecto, cabe destacar que en la sentencia T-423 de 1993, la Corte precisó que “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 una 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”.

Sumado a lo anterior, esta corporación ha estimado que las limitaciones al derecho en comento pueden ser indirectas, es decir, pueden provenir de las consecuencias que genera la actividad que realiza una persona. Por ello, en la sentencia T-066 de 1995 se consideró que la Delegación Departamental de la Registraduría Nacional del Estado Civil para Norte de Santander y Especial de Cúcuta, desconocía la libertad de locomoción de los vecinos del sector en el que se encontraba ubicada al no tomar las medidas necesarias para evitar la molestia que generaba su presencia, toda vez que al implicar un flujo permanente de personas, vehículos, vendedores ambulantes y plastificadores de cédulas, ocasionaba, entre otras, dificultad en el ingreso a los hogares de las personas que residen en el vecindario”.

Corte Constitucional Sentencia T-594 de 2016. “El artículo 24 de la Constitución protege el derecho a la libertad de locomoción desde dos acepciones, de una parte se trata del derecho a movilizarse dentro del territorio y a salir de él, especialmente por las vías y el espacio público y, de otra parte, el derecho a residenciarse y permanecer en Colombia. No obstante, la misma norma constitucional consagra que no se trata de un derecho absoluto y que puede ser limitado por la ley.

La jurisprudencia de esta Corte ha reconocido el derecho a la libre circulación como un derecho fundamental que además es un presupuesto para ejercer otros derechos como la educación, el trabajo y la salud. Así, este derecho protege principalmente la libre elección de las personas para movilizarse y transitar por los lugares que deseen, en atención a las limitaciones de la propiedad privada y especialmente en el espacio público.

De acuerdo con los tratados de derechos humanos que reconocen el derecho, como la Convención Americana de Derechos Humanos y el Pacto Internacional de Derechos Humanos, su restricción es legítima cuando ha sido prevista en la ley, es necesaria para proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud, la moral pública o los derechos y libertades de

terceros, y es compatible con los demás derechos fundamentales. En esta línea, la jurisprudencia constitucional ha determinado que, por ejemplo, una limitación puede ser necesaria por motivos de orden público o de planeación urbana u rural, culturales o para proteger zonas de reserva natural.

Bajo estos parámetros, este Tribunal ha establecido que el cierre de una vía pública sin una justificación legal o constitucionalmente válida puede comprometer el derecho, así como la denegación del paso por un predio cuya naturaleza pública o privada no es clara y frente al que existía una servidumbre de hecho que permitía a una comunidad indígena acceder a bienes básicos. También ha dicho que existen circunstancias en que se limita el derecho indebidamente de forma indirecta, como consecuencia de ciertas actividades legítimas.

Igualmente, ha determinado que las restricciones a este derecho deben ser razonables, proporcionadas, es decir, no pueden ser arbitrarias, ni discriminatorias. Por ejemplo, la Corte encontró que era arbitraria la denegación de la tarjeta de circulación para el ingreso de unos funcionarios públicos al Archipiélago de San Andrés; mientras que encontró proporcionada y justificada la restricción de vehículos de transporte público por el alto flujo de tráfico en Bogotá.

Es importante resaltar la sentencia T-301 de 2004 en donde la Corte amparó los derechos a la igualdad, a libertad de locomoción y a la libertad personal, entre otros, cuando una autoridad administrativa utilizó como criterio de diferenciación y de aplicación de medidas policivas - en atención de su deber de salvaguarda de la moral pública-, la orientación sexual de un grupo de ciudadanos. En la decisión, se estudió el caso de un hombre a quien por su orientación sexual la Policía constantemente le advertía que no podía estar en un sector de la ciudad de Santa Marta. Después de varios meses de solicitudes, que incluso se hicieron mediante un megáfono a él y a sus amigos cuando caminaban por la vía pública, varios Policías llegaron a la Bahía de Santa Marta donde, después de hostigarlo, lo condujeron a la estación de Policía y lo retuvieron por un par de horas. Esta Corporación determinó que la

discriminación se configuraba cuando “las autoridades administrativas, amparadas en sus facultades legales, aplican criterios de diferenciación evidentemente irrazonables resguardados en un supuesto manto de legalidad, cuyo efecto es la vulneración del derecho fundamental a la igualdad”. Así, aplicó un juicio de proporcionalidad estricto en el que encontró que la exclusión de ciertos lugares públicos y la detención administrativa preventiva con fundamento en la orientación sexual no perseguían un fin legítimo constitucionalmente ya que no se evidenciaba cómo esto resguardaba la moral pública. La medida tampoco era necesaria, adecuada ni proporcionada en sentido estricto.

La jurisprudencia también ha determinado que del derecho a la libre circulación no sólo se derivan obligaciones negativas de abstención para el Estado, sino también existe una dimensión positiva, por ejemplo en los casos de transporte público en los que las autoridades están en la obligación de proveerlo y además de garantizar que éste sea accesible a personas en situación de discapacidad, en especial en cuanto al diseño de políticas públicas para su acceso es una garantía de otros derechos. Así mismo se protege en el caso de personas en situación de discapacidad y la accesibilidad en centros comerciales, como un presupuesto de la garantía de igualdad.

En suma, el derecho a la libre circulación: (i) es un derecho fundamental como una manifestación del derecho de libertad general con dimensiones negativas y positivas; (ii) comprende la posibilidad de desplazarse y transitar dentro y fuera del territorio nacional y de fijar la residencia dentro del territorio en donde se desee; (iii) como regla general, en el espacio público no existen restricciones al derecho, a menos de que estén plenamente justificadas, y en los espacios privados se aplica una restricción primae facie, no obstante se debe tener en cuenta la función social del artículo 58, como en los casos de las servidumbres; (iv) en ciertos casos puede ser una condición para el goce de otros derechos fundamentales; y (v) no es un derecho absoluto y puede ser limitado legalmente dentro de parámetros objetivos que respondan a los criterios establecidos en los instrumentos internacionales y las normas nacionales, tales como el orden público, la

seguridad nacional, la salud pública y los derechos y libertades de los demás, todo ello con sujeción a los principios de razonabilidad, proporcionalidad y no discriminación”.

Corte Constitucional Sentencia T-297 de 2018. “El artículo 24 Superior establece la garantía constitucional de la libertad de locomoción. Esta Corporación en sus primeros pronunciamientos sostuvo que este derecho tenía el carácter de fundamental en cuanto estaba relacionado con el derecho a la dignidad humana.

En la sentencia T-518 de 1992 esta Corte señaló que: “El derecho que ahora nos ocupa es fundamental en consideración a la libertad inherente a la condición humana-, 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 los espacios públicos. La libre locomoción está consagrada en varios convenios y pactos internacionales, entre ellos la Declaración Universal de los Derechos Humanos (Naciones Unidas, 1948), cuyo artículo 13 señala que “toda persona tiene derecho a circular libremente (...) en el territorio de un Estado”, y el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, adoptado por la Ley 74 de 1968, que en su artículo 12 indica: “Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él...”. Añade esta última declaración que el enunciado derecho y los que con él se relacionan “no podrán ser objeto de restricciones salvo cuando éstas se hallen previstas en la ley, sean necesarias para proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud o la moral públicas o los derechos y libertades de terceros, y sean compatibles con los demás derechos reconocidos en el presente Pacto”. Aunque, desde luego, no se trata de un derecho absoluto sino susceptible de restricciones como las que indica la norma citada, o como las provenientes de la aplicación de sanciones penales previo proceso judicial, mientras no haya un motivo legal tiene que ser respetado por autoridades y particulares”.

Afirmación de la que se desprende que el derecho a la libre locomoción debe garantizarse a todos los ciudadanos sin importar las condiciones físicas que ostenten,

por lo que el Estado deberá tomar medidas tendientes a la eliminación de barreras que impidan el goce efectivo de este derecho a las personas en condición de discapacidad y a la colectividad en general.

Al respecto, esta Corporación señaló que “la libertad de locomoción puede verse afectada de manera directa, como cuando alguien impone alguna restricción de acceso a las vías o al espacio público, o de manera indirecta, en atención a las condiciones y a la actividad que realiza la persona”.

El derecho a la libre locomoción es un presupuesto fundamental para el desarrollo de las personas, en tanto también se constituye como una garantía para el goce efectivo de otros derechos, por lo que el no implementar las medidas correspondientes para lograr su efectiva consecución, haría que este se convirtiera en una barrera para el disfrute real de los demás postulados consagrados en la Constitución Política en favor de sus asociados.

Esta Corporación ha estudiado el derecho a la libre locomoción desde dos perspectivas, i) como derecho de orden prestacional -que exige el empleo de recursos económicos por parte del Estado o particulares- y, ii) como derecho de carácter programático -que exige la creación y puesta en marcha de planes tendientes a garantizar la efectividad de los derechos con fundamento en los requerimientos y exigencias de la sociedad-.

En este orden de ideas, debe entenderse que, de acuerdo al carácter prestacional del derecho a la libre locomoción, las cargas que se impongan al Estado y a los particulares que deban garantizar este derecho al resto de la población -eliminando barreras de tipo arquitectónico, tecnológicas, etc.-; deberán ser proporcionadas, siguiendo un orden de ejecución sucesivo con la finalidad de no generar un impacto económico negativo en la vida de los asociados.

En cuanto al carácter programático del derecho a la libre locomoción, debe señalarse que corresponde al Estado producir planes y políticas progresivas que puedan desarrollarse realmente y que se dirijan a que las personas en condición de discapacidad

física puedan ejercer de manera plena el goce de sus derechos bajo un esquema que no los discrimine y les ofrezca un trato en condiciones de igualdad, generándose su inclusión verdadera en la sociedad y que sean considerados parte importante para el desarrollo de la misma”.

Corte Constitucional Sentencia C-157 de 2020. *“El derecho a la libertad de locomoción, como se advierte, es de los pocos derechos constitucionales que se reconocen a todo*

‘colombiano’ y no a ‘toda persona’. Para el constituyente el derecho a la libertad de locomoción, como todo derecho fundamental, no es absoluto por lo que puede ser limitado. Pero esta limitación tiene reserva de ley, no puede ser objeto de una norma jurídica de menor jerarquía, lo cual impone una exigencia de legitimidad democrática para poder tomar tal decisión. El derecho tiene tres dimensiones, la posibilidad de moverse por el territorio, el derecho a entrar y salir de este y el derecho a permanecer y residenciarse”.

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 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

Texto del Editor:

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*

tal como está consagrado en el mencionado artículo 24 Superior, tiene cuatro dimensiones diferentes y diferenciadas, con matices, regímenes jurídicos y técnicos variados: (i) la infraestructura, (ii) el transporte, (iii) el tránsito y (iv) la seguridad vial. La infraestructura es el espacio físico donde se realiza la movilidad, por lo tanto es el ámbito espacial de la movilidad, 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; 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 y, la seguridad vial es un atributo de la movilidad consistente en la garantía que el Estado y los demás actores de la movilidad deben otorgarle a sus congéneres de que podrán desplazarse sin que elementos propios o extraños a ésta se lo van a impedir.

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.

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 este 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.¹¹ (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 este derecho)¹².

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 penales¹³. 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 estos casos hay que ponderar el derecho de dominio (a la propiedad privada) con la función social de la propiedad¹⁴.

Entonces, el derecho a la libre locomoción encuentra sus límites en la ley (en las situaciones antes mencionadas) y en el derecho a la propiedad privada (sabiendo que el derecho de dominio 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 por lo 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

¹¹ Corte Constitucional Sentencia T-487 de 1992.

¹² Corte Constitucional Sentencia C-292 de 2008.

¹³ Corte Constitucional Sentencia T-518 de 1992 y Ley 74 de 1968 Art 12.

¹⁴ "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.

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 una prueba 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 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 este 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.

Doctrina:

Historia del Derecho de Locomoción

“Desde el inicio de nuestros tiempos el hombre ha tenido la libertad de movilizarse en cada rincón del planeta tierra. En su proceso de evolución nuestros primeros ancestros y su núcleo familiar o grupo social ya sean como tribus, clanes, comunidades se movían de un sitio a otro, sin asentarse en un lugar definitivo, su estado natural era ser ambulantes, tenían constantes migraciones; la comunidad se asentaba en un lugar, pero solo por un tiempo determinado.

Los primeros hombres vieron el derecho de locomoción como la única opción para mantenerse con vida, fue su herramienta de supervivencia para él y su comunidad, se asentaban temporalmente en un lugar por su clima, recursos naturales y de caza, pero apenas se agotaban tenían que reubicarse en otro sitio.

En la época prehistórica (2.000 millones de A.C.) encontramos otra fase en los primitivos, la cual llamaron nomadismo. Como se mencionó anteriormente los grupos de cazadores, de pesca y recolectores de alimento siempre sintieron la necesidad de trasladarse para poder sobrevivir, las migraciones eran el mecanismo para continuar con vida, su integridad y la de su grupo social.

Con el transcurrir del tiempo esta fase de nomadismo fue desapareciendo cuando el hombre inicia su aprendizaje de cómo ser autosustentable en un lugar determinado, en este momento el hombre tiene sus primeros inicios en la agricultura, la domesticación de algunos animales, unos para su alimento, otros como medio de transporte, siempre en pro de satisfacer sus necesidades; para mitigar los efectos del clima inicia la elaboración de vestidos y para no estar a la intemperie construye las chozas. Esta nueva forma de sobrevivir ayudó a salir a flote todo el ingenio del ser humano para no depender únicamente de lo que se da libremente en su entorno, sino que empezó a intervenir en busca de los recursos.

Pasamos a otra fase, el sedentarismo vital, el hombre inicia el proceso de crear asentamientos de chozas, aldeas, villas y estos fueron creciendo y evolucionando hasta lo que hoy conocemos como ciudades. Se inicia con mejores sistemas de agricultura, ganadería, los primeros textiles y adecuaciones de sus viviendas para su comodidad.

Por esta razón el desplazarse ya no era una necesidad ni una prioridad de supervivencia, sino se convirtió en una elección voluntaria; inicia a coger forma los elementos esenciales

de la libertad de Locomoción, como el derecho que posee toda persona para trasladarse de un sitio a otro, durante el tiempo que crea conveniente, sin afectar esta libertad a los demás.

Todos los asentamientos de villas, chozas y pequeños ranchitos fueron creciendo cada vez más con el transcurrir del tiempo y cada vez evolucionando poco a poco dando origen a las primeras ciudades a su vez estas fijaron sus límites y fronteras territoriales. Algunas ciudades realizaron algunos pactos y unieron sus fuerzas entre ellas para conquistar otras por medio de las guerras. Con estos acontecimientos vemos las primeras luces de la política, los territorios se ponen al mando de un gobernante, al cual se denominó Monarca; los estados con gobernante también estaban constituidos por una corte, un clero y unos nobles que hacían parte del ejército presto al servicio del Rey y que tenían como prioridad proteger la soberanía del territorio del Estado.

Este ejército, al cumplir su misión de salvaguardar la soberanía del territorio, tiene que regular el tránsito de la población en los límites y fronteras del Estado, esto conlleva a fijar restricciones a la libre circulación de las personas, se crearon todo tipo de impedimentos para evitar su movimiento y podían ser retenidos si no había justificación del motivo de su traslado o si no portaban la debida autorización para hacerlo. Con el establecimiento de un Estado, encontraremos la fijación de sus límites y sus respectivas fronteras, los gobernantes emanan y promulgan sus leyes respecto a su soberanía territorial, destacando la importancia del desempeño de sus fuerzas armadas legítimas para su defensa y la protección de su integridad. El Estado da a conocer la legislación sobre el derecho a la libertad de Locomoción, un derecho propio del hombre al cual debía proteger, garantizar, resguardar, regular y restringir en algunas eventualidades, pero nunca prohibir.

La historia se ha encargado de mostrarnos como desde el hombre más primitivo hasta la actualidad hemos aprendido a movilizarnos de un lugar a otro de una manera más eficiente. El ingenio del ser humano y la evolución de la tecnología han permitido la creación de diferentes medios que facilitan la forma de transportarse ya sea por tierra, por aire o agua, como por ejemplo automóviles, aviones, ferrocarril, barco y otros medios de transporte que agilicen el recorrido para llegar al destino deseado. Con las ampliaciones de las fronteras del mundo y el deseo que tiene el hombre por movilizarse no se ha fijado límites.

El derecho a la libertad de Locomoción inició como una necesidad para sobrevivir, el hombre se movía libremente para salvaguardar su vida y la de comunidad, fue cambiando y se convirtió en un derecho humano universal que piden a gritos y defienden a capa y espada los individuos y los Estados.

Los medios de transporte nunca han sido un lujo sino una gran necesidad, ya que han facilitado enormemente la movilización de las personas cada vez ha ido evolucionando en mejora de su servicio y disminución del tiempo de los recorridos, la utilización, tenencia o el manejar alguno de estos medios genera una gran responsabilidad, ya que se están transportando vidas se debe hacer de una forma idónea, eficaz.

Tenemos legislación que regula en materia de normas viales y los requisitos para poder desempeñar esta actividad, igualmente para los usuarios de estos medios para que realicen un debido uso así evitando daños a terceros, estas regulaciones las podemos conocer como unas restricciones al derecho de Locomoción, pero están justificadas en el principio que ampara el bien e interés general sobre el particular”¹⁵.

Constitución Política Artículo 29. El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas.

¹⁵ “DIAGNÓSTICO SOBRE LA GARANTÍA DEL DERECHO DE LOCOMOCIÓN, RESPECTO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA CIUDAD DE VILLAVICENCIO”; LEÓN RODRÍGUEZ Ludwin Davian, MIRANDA CISNEROS Mónica Marcela, SAAVEDRA

GONZÁLEZ Manuel Albey; UNIVERSIDAD COOPERATIVA DE COLOMBIA FACULTAD DE DERECHO PROGRAMA DE DERECHO VILLAVICENCIO - META 2018.

Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio.

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

Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable. Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa y a la asistencia de un abogado escogido por él, o de oficio, durante la investigación y el juzgamiento; a un debido proceso público sin dilaciones injustificadas; a presentar pruebas y a controvertir las que se alleguen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho.

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

Constitución Política Artículo 63. Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes que determine la ley, son inalienables, imprescriptibles e inembargables.

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

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

Constitución Política Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

(...)

25. Unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República.

Declaración Universal de los Derechos Humanos Artículo 13

1. Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.

2. Toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso del propio, y a regresar a su país.

Doctrina:

“El artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos reconoce el derecho a la libre circulación al proclamar que “toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado” y que “toda persona tiene derecho a salir de cualquier país, incluso el propio, y a regresar a su país”. El Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (PIDCP) recoge que este derecho “no podrá ser objeto de restricciones a no ser que éstas se hallen previstas en la ley, sean necesarias para proteger la seguridad nacional, el orden público, la salud o la moral públicas o los derechos y libertades de terceros, y sean compatibles con los demás derechos reconocidos en el presente Pacto” (art. 12.3).

La Convención de Ginebra de 1951 prohíbe a los Estados parte imponer sanciones a las personas refugiadas que se hayan visto obligadas a entrar de manera ‘ilegal’ en su territorio y obliga a garantizar su libertad de circulación por el mismo una vez hayan sido reconocidas como tales (art.31 y art. 26).

Las personas se encuentran frente a una ‘asimetría del derecho a migrar’, es decir: se reconoce el derecho a salir de un territorio, pero se niega el derecho pleno a entrar o a permanecer en otros. Javier De Lucas denomina a esta paradoja el ‘derecho a estar en órbita’. Este autor destaca también cómo el derecho a migrar se niega a aquellas personas que no son consideradas ‘buenas migrantes’ según las condiciones impuestas por los intereses del mercado.

No existe, de este modo, un derecho humano a migrar, a la libre circulación y permanencia, con reconocimiento internacional.

La mayor parte de los Estados alegan, desde la concepción soberanista clásica, que el derecho a migrar forma parte de las competencias soberanas, exclusivas y excluyentes de los Estados. Otras posturas apuntan que los intereses de las personas han de prevalecer frente a las voluntades y los intereses de los Estados. Estas propuestas, que facilitarían el pleno derecho de las personas a vivir con dignidad, libres de violencia y libres de miedo, son deslegitimadas dado el proceso de debilitamiento de los Estados como garantes de derechos, convirtiéndose en Estados corporativos modelados por los intereses del mercado y del capitalismo.

Las personas refugiadas solo pueden ejercer su derecho a llegar a un país seguro y pedir asilo mediante la posibilidad de circular sin restricciones hasta el mismo, como subyace al espíritu de la Convención de Ginebra de 1951, cuando prohíbe a los Estados parte penalizar a las personas refugiadas por entrada ‘ilegal’ al territorio. Sin embargo, los mecanismos de externalización de fronteras implementados por el Estado español y el conjunto de la Unión Europea están impidiendo a las personas refugiadas circular hasta un país seguro”¹⁶.

Convención Americana sobre Derechos Humanos Artículo 22.¹⁷ Derecho de Circulación y de Residencia.

1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales.
2. Toda persona tiene derecho a salir libremente de cualquier país, inclusive del propio.
3. El ejercicio de los derechos anteriores no puede ser restringido sino en virtud de una ley, en la medida indispensable en una sociedad democrática, para prevenir infracciones penales o para proteger la seguridad nacional, la seguridad o el orden público, la moral o la salud pública o los derechos y libertades de los demás.

¹⁶ <https://diccionario.cear-euskadi.org/derecho-a-la-libre-circulacion/>

¹⁷ Adoptado por Colombia por medio del Decreto-Ley 16 de 1972.

4. El ejercicio de los derechos reconocidos en el inciso 1 puede asimismo ser restringido por la ley, en zonas determinadas, por razones de interés público.
5. Nadie puede ser expulsado del territorio del Estado del cual es nacional, ni ser privado del derecho a ingresar en el mismo.

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos Artículo 12¹⁸

1. Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por él y a escoger libremente en él su residencia. (...)

Doctrina:

Ahora “...debe examinarse la jurisprudencia internacional sobre el tema, teniendo en cuenta que Colombia ha suscrito numerosos convenios en la materia, no sólo para garantizar y proteger los Derechos de la libertad de circulación y locomoción, sino para evitar su violación.

En este mismo orden de ideas, y con un claro ejemplo de hechos ocurridos en el Estado de Paraguay la Corte Interamericana de Derechos Humanos en la Sentencia de 31 de agosto del 2004, impone restricciones para salir del país al señor Ricardo Canese, lo que puede convertirse en una limitación a la libertad de circulación; a no ser que tal medida sea necesaria ante el riesgo de lesionar otros derechos o garantías jurídicas. De esta manera se restringe la locomoción por garantizar otro derecho fundamental, pero esta fue levantada solamente en circunstancias excepcionales y de manera inconsistente.

En este caso la Corte declara que el Estado violó el derecho de circulación consagrado en el artículo 22 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos y dispone el pago de indemnización del daño inmaterial, además del pago de costas y gastos y otras disposiciones.

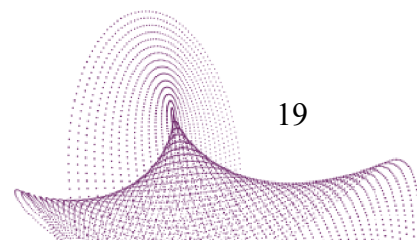
Un ejemplo final de jurisprudencia internacional aplicada al derecho de circulación es una sentencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos del 27

de noviembre del 2008, conocida como el caso Valle Jaramillo y otros Vs. Colombia, en el que unas personas fueron conminadas por las autoridades a cambiar de residencia primero, y a salir del país después. En la demanda alegaron “violación del derecho de circulación y de residencia del señor Carlos Fernando Jaramillo Correa y su familia, ya que se vieron obligados a desplazarse dentro de Colombia y posteriormente a exiliarse en otro país”.

En este caso es evidente la restricción a la libre circulación a que fue sometida la familia Valle Jaramillo por grupos al margen de la ley, como también la restricción por parte de las autoridades, con el fin de proteger y preservar el derecho a la vida. La Corte Interamericana de Derechos Humanos reconoce la responsabilidad del Estado colombiano respecto a la afectación del derecho de circulación y de residencia, declara ese Estado responsable de la violación de este derecho, condenándolo al pago de una cantidad establecida por el concepto de daño material, daño inmaterial y reintegro de costas y gastos; realizar un acto público de reconocimiento de su responsabilidad internacional en la Universidad de Antioquia; colocar una placa en memoria de Jesús María Valle Jaramillo en el Palacio de Justicia del Departamento de Antioquia; brindar gratuitamente y de forma inmediata, a través de sus instituciones de salud especializadas, el tratamiento psicológico y psiquiátrico, entre otras obligaciones”¹⁹.

¹⁸ Ratificado por Colombia a través de la Ley 74 de 1968.

¹⁹ ORREGO BERMUDEZ Leonardo. El Derecho a la Libre Locomoción frente a la Labor de la Policía de Tránsito. Universidad Militar Nueva Granada. 2013.



CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO Ley 769 de 2022

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 legal²⁰.

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”²¹, 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 ambiente²².

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 personas²³, 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 específicas 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 a 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*”.

²⁰ Corte Constitucional Sentencia C-362 de 1996.

²¹ Corte Constitucional Sentencia C-355 de 2003.

²² Corte Constitucional Sentencia T-031 de 2002.

²³ Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999.

TITULO I DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I Principios

Artículo 1. Modificado Artículo 1 Ley 1383 de 2010. *Ámbito de Aplicación y Principios.* 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 reconozca el carácter de privada de una 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 (...).”*

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”.

Corte Constitucional Sentencia T-1011 de 1999. *“El hecho que algunas vías construidas en terreno privado se destinen al uso del público, no les altera su origen y naturaleza, pudiendo su propietario determinar una reglamentación sobre la utilización de las mismas, por parte de terceros, que garantice la protección de las mismas; el hecho que en oportunidades la policía de tránsito actúe dentro de las vías privadas abiertas al público, no torna en públicas dichas vías, sino que constituye el ejercicio propio de una función administrativa de regulación de la circulación de vehículos no sólo en las vías públicas sino también en las privadas, en razón al radio de acción de la competencia de esos funcionarios, como así lo establece el Artículo 1. del Código Nacional de Tránsito Terrestre”.*

Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009. *“...la circulación terrestre en “vía abierta al público”, por abarcar todo el territorio de la Nación, es asunto de interés tanto del ámbito local como del nivel nacional. Su regulación jurídica incluye el ejercicio de competencias en distintos niveles territoriales, aunque supone la preeminencia de las disposiciones generales del orden nacional”.*

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340145841 de 2020.

“...en cumplimiento del Código Nacional de Tránsito debe dejarse claro que toda persona desde que esté circulando tiene como obligación cumplir con las normas de tránsito, en el caso de los servidores públicos es menester manifestar que en el momento en que se posesionan juran dar cumplimiento a la Constitución y la Ley tanto así que el artículo 4 de la Constitución Nacional señala (...) Por lo cual se puede evidenciar que no hay excepción de ningún tipo para el cumplimiento del ordenamiento jurídico colombiano.

De tal modo que toda autoridad de tránsito en su respectiva jurisdicción podrá adoptar todas las medidas inmediatas en ausencia de la autoridad competente con el único propósito de minimizar los daños y riesgos que para personas o cosas puedan derivarse de incidentes relativos al tránsito.

En consecuencia, las autoridades de tránsito pueden requerir los documentos que le sean necesarios en cumplimiento de su labor y con la finalidad de proteger a las personas en materia de tránsito, a lo cual el particular debe acatar la orden de las autoridades”.

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, porque en nuestro sistema constitucional existe un régimen de autonomías, mas no de independencias jurídicas territoriales en esta materia. Por otra parte, conviene resaltar que las normas de tránsito se aplican no solo en las vías

Concepto MT-20211340920421 de 2021.

“En este sentido la Ley 769 del 2002, también rige para las vías públicas y privadas, incluidas las de la propiedad horizontal. Las normas del Código Nacional de Tránsito rigen para todo el país y reglamentan la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos en vías privadas.

Así las cosas, de conformidad con lo expuesto, en los reglamentos de propiedad horizontal conviene incluir estas disposiciones, para el uso de los garajes, más aún si se tiene en cuenta que en las zonas vehiculares del conjunto o edificio circulan permanentemente peatones y vehículos.

Los propietarios de los estacionamientos privados deben consultar los reglamentos de propiedad horizontal, es decir, lo establecido en la Ley 675 de 2001, con el fin de indagar sobre sus derechos, obligaciones y limitaciones para su uso, teniendo en cuenta que las disposiciones previstas en estos documentos son de obligatorio cumplimiento para propietarios y tenedores de las unidades privadas”.

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:

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. *“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 una 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 Carta²⁴, 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 Sentencias C-362 de 1996, T-031 de 2002, C-355, C-385, C-529 y C-530 de 2003

²⁴ Corte Constitucional. Sentencia T-550 y T-518 de 1992. M.P. José Gregorio Hernández Galindo.

Crecimiento Urbanístico, Tránsito y Regulación del Estado²⁵

“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”²⁶.

“En esa arremetida del vehículo autopropulsado, se puede decir, que ha habido varios comportamientos de la sociedad y de sus autoridades:

a) Preferencia de la motorización. Determinada porque los medios de transporte masivo (trenes, tranvías, autobuses) se convirtieron inicialmente en factores de desarrollo urbano sin planificación. Posteriormente si se tuvo como algo inherente a la planificación, no solo respecto a barrios periféricos sino también en la proyección de importantes vías arterias. Esta preferencia inicial por lo automotor se debió a que en todos los países después de la segunda guerra mundial²⁷ 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 Cambera 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 transporte²⁸. Era

²⁵ Corte Constitucional, Sentencia T-031 de 2002.

²⁶ 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.

²⁷ 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.

²⁸ Ya hace varias décadas el Comité de Transportes del 8 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

apenas obvio que se tuviera en cuenta al hombre; además, en distancias inferiores a los 400 metros no tiene sentido usar el vehículo automotor, el 35% de los viajes ciudadanos se hacen a pie (del 50 al 65% en determinadas zonas) y hay innumerables viajes de enlace hacia los automotores. ¿Por qué tardó tanto en llegar el interés por los peatones? Por el peso político, financiero y tecnológico de los propietarios de los medios

motorizados de transporte y por el rechazo de comerciantes y ediles a destronar el imperio de los automotores sobre los espacios públicos. En esta nueva etapa se requieren nuevas políticas de urbanismo y circulación que no solamente obligan a ensanchar las áreas y remover los obstáculos, sino a cierta eliminación de circulación de automóviles y reconocimiento de calles peatonales, y, obviamente, a defender el espacio peatonal”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340023041 de 2020:
“...los alcaldes como primera autoridad de tránsito a nivel distrital o municipal o el funcionario en la que este haya delegado tal función, están facultados para tomar las medidas administrativas necesarias con las cuales se permita ofrecer una mejor organización del tránsito de personas y vehículos en las vías públicas dentro de su jurisdicción, con el fin de mejorar la movilidad y la seguridad de los usuarios de las vías. en

tanto, estas no sean permanentes, se garantice la seguridad y comodidad en la movilidad de los habitantes, como lo señala el inciso 2 de (sic) artículo 1 de la Ley 769 de 2002. Estas medidas pueden estar encaminadas a restringir el tránsito de vehículos, en determinados horarios o en ciertas vías o zonas y serán esas autoridades las que determinen Las excepciones frente a la referida restricción”.

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.

Legislación Complementaria: Ley 105 de 1993

Artículo 5. Definición de competencias. Desarrollo de políticas. Regulación sobre transporte y tránsito. Es atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

(...)

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

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004. “En este orden de ideas, no cabe duda que el tema central de la Ley 769 de 2002 es la regulación de una faceta del ejercicio del

derecho a la libertad de circulación, cual es la referida al tránsito terrestre, lo cual no obsta para que el legislador, actuando válidamente dentro de su margen de maniobra, hubiese

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, más desarrollarlás 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.

incluido en esta normatividad otros tópicos que guardan una estrecha relación de conexidad material con el mencionado derecho fundamental, como son aquellos concernientes a la educación o al medio ambiente sano.

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

erigida en principio fundamental del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

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

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.

Comentario del Editor:

La jurisprudencia del Consejo de Estado²⁹ también ha acuñado el principio de la señalización.

Texto del Editor:

Se consagran en el último inciso del Artículo 1 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 moverse sin que agentes internos o externos a la circulación les impidan lograr sus objetivos

particulares; para las autoridades 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

²⁹ Consejo de Estado Sección Tercera Sentencia del 24 de Marzo de 2011.

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 la seguridad de los mismos; las medidas deben ser tomadas precaviendo y proyectando el futuro de las necesidades de movilidad 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: Concierno 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 identifique 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 tránsito, 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 instrumentos, 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 éste defina, en la menor cantidad de tiempo posible, sin que agentes internos o externos se lo impidan.

Legislación Complementaria: Ley 2251 de 2022

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.

Artículo 2. Principios generales. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:

a) **Sistema Seguro:** Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.

Instrucción Administrativa:

"Circular Conjunta MT-ST-ANSV-DITRA 058 de 2024. "Las Autoridades de Tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA), deberán: diseñar, adoptar, e implementar acorde con la normativa las medidas pedagógicas, como también las acciones

de vigilancia y control a las normas de tránsito, con el fin de reducir la siniestralidad, para proteger la vida e integridad de las personas.

De acuerdo con lo anterior, la Autoridad de Tránsito y los responsables en las

entidades locales por la seguridad vial correspondiente deberá:

- *Identificar los tramos de vía o puntos críticos de mayor siniestralidad, los días y las horas de mayor ocurrencia.*
- *Diseñar y ejecutar campañas de sensibilización vial, que impacten en aquellos factores de mayor riesgo y que inciden en la Accidentalidad Vial, con mayor énfasis en aquellas áreas y lugares identificados como puntos críticos, y en los trayectos viales que alas inciden en la accidentalidad.*
- *Planificar y ejecutar las acciones de vigilancia y control necesarias, para el fortalecimiento de controles operativos y presencia interinstitucional en los corredores viales y comportamientos que afectan la seguridad vial, y que serán de mayor intensidad en los puentes festivos, las festividades del 7, 24 y 31 de diciembre de 2024 y el puente de reyes de 2025. De igual manera en las festividades o ferias municipales que se realizan en los meses que comprende la temporada de fin de año. Las acciones se enfocaran en el respeto por todas las normas de circulación y tránsito, con enfoque especial en:*
 1. *Control de velocidad*
 2. *Control de embriaguez*
 3. *Control de Revisión Técnico Mecánica, no solo por el certificado vigente, sino por la revisión de la seguridad activa de los vehículos. (sistemas de luces, sistemas de frenos y estado de las Liantas, entre otros)*
 4. *Control seguro obligatorio*
 5. *Control a elementos de seguridad (casco motociclistas- cinturón en vehículos, use de sillas de retención infantil)*
 6. *Control de la prestación del servicio informal de transporte de pasajeros*
 7. *Control al servicio público de pasajeros, en sus distintas modalidades.*
- *Utilizar los equipos tecnológicos y herramientas para el control con que*

cuenta cada organismo de tránsito, edemas de alcohosensores, cinemómetros, entre otros, para apoyar la gestión de medidas de control.

- *Expedir (si es necesario) los actos administrativos para la restricción vehicular, y modificación de los sentidos viales ya sea en el departamento o municipios, en las zonas y periodos analizados de acuerdo con los datos de siniestralidad, o por evento masivos.*
- *Fortalecer (si es necesario) la autoridad de control en vía a partir de la vinculación de personal idóneo que atienda de manera priorizada y focalizada los factures de riesgo asociados a incremento en la movilización urbana, congestión vehicular y vigilancia especial en tramos de vía cálidos y puntos identificados como de alta siniestralidad.*
- *Articularse aquellos municipios que carecen de recurso humano para pedagogía con los organismos de apoyo a la gestión de tránsito, para programar acciones de pedagogía en vía, con fundamento en la responsabilidad social que les asiste en el marco del Plan Nacional de seguridad vial, sus planes estratégicos de seguridad vial y la ley 1503 de 2011.*
- *Control al despacho de vehículos desde los terminales de transporte de pasajeros por carretera, y los requisitos para su despacho a la seguridad activa de los vehículos. (sistemas de luces, sistemas de frenos y estado de las Liantas)*
- *Articular acciones con las secretaries de educación y culture para acciones pedagógicas en territorio.*
- *Articular acciones con los terminales de transporte para recordar a los conductores y pasajeros conductas responsables en la vía.*
- *Hacer parte o conformar los (PMU) especialmente para los puentes festivos, las festividades del 24 y 31 de diciembre de 2024 y el puente de reyes de 2025, como también en las festividades o ferias municipales que se realicen en estas fechas.”*

b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo con su participación en el sistema: los

planificadores y responsables de la gestión de sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos.

c) *Seguridad Vehicular.* Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas).

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221341018061 de 2022.

“...los vehículos podrán ser comercializados en el país garantizándose la protección a la salud de los usuarios, cuando los mismos son homologados de acuerdo con la normatividad vigente y sus

partes cumplen con los reglamentos técnicos según el caso, los que ya están en fabricación tendrán que buscar por todos los medios cumplir con los requisitos señalados en la normatividad”.

d) *Seguridad en las vías.* Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.

Comentario del Editor:

El Decreto 1430 de 2022, en cumplimiento de lo previsto por el Artículo 4 del Código Nacional de Tránsito, estableció el Plan Nacional de Seguridad Vial, dentro del cual se adoptó en Colombia la estrategia de Sistema Seguro, donde se reconoce que los seres humanos cometen errores y que el cuerpo humano es frágil y tiene un límite hasta el cual es capaz de absorber las fuerzas de impacto sin sufrir lesiones. Por lo tanto, considera que la seguridad vial es una responsabilidad compartida de todos los actores de un sistema de movilidad, principalmente de quienes toman las decisiones de diseño, planeación de la infraestructura pública y de los servicios asociados; por ende, todos los elementos de este sistema deberían reunirse en una cadena de seguridad integrada, donde los elementos se conjuguen para reducir la

probabilidad de ocurrencia de un incidente grave, aun cuando uno o más elementos fallen (FIT, 2017)³⁰.

En ese marco, el Sistema Seguro se fundamenta en cinco principios que guían la planificación y la implementación de las estrategias para una movilidad segura, los cuales son: (i) El ser humano comete errores que pueden originar incidentes viales, sin embargo, estos errores no se deben pagar con la vida o integridad de los actores viales, (ii) El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un incidente, (iii) La seguridad vial es una responsabilidad compartida, (iv) Proactividad en la gestión de la seguridad vial (v) Interacción dinámica de los elementos de un sistema

³⁰ Anexo técnico adjunto en el Decreto 1430 del 2022, a través del cual se expidió el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031.

seguro para aumentar la protección de los actores viales.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009. *“La promoción de la seguridad de las personas y la seguridad vial en su conjunto, como principio rector de los preceptos en materia de tránsito en general, ha sido considerado por esta Corporación como un fin constitucionalmente válido. Al tenor de lo mencionado en la sentencia C-1090 de 2003 (M.P. Clara Inés Vargas Hernández), ese fin “se encuentra acorde con lo previsto en la Constitución respecto del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (...) (C.P. art.2), pues, <si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal, provocaría la accidentalidad constante de sus elementos>”. La Corte, en la sentencia*

C-355 de 2003 (M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra), también consideró que constituye un fin constitucional válido propender por la seguridad vial, pues se persigue la realización de los principios constitucionales de protección, por parte de las autoridades públicas, de la vida y de los bienes de las personas residentes en Colombia y de la promoción de la prosperidad general, en los términos del artículo 2 Superior.

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

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos. 68 Parágrafo. 1, 69 numeral. 2, 75, 76 numeral 8, 79, 94 numeral 2, 94, 131 literal C numeral 34, literal D numeral 05,

Accesibilidad: Modificado Artículo 1 Ley 1287 de 2009³¹. Condición que permite, en cualquier espacio o ambiente ya sea interior o exterior, el fácil y seguro desplazamiento de la población en general y el uso en forma confiable, eficiente y autónoma de los servicios instalados.

³¹ La Corte Constitucional Sentencia C-765 de 2012, efectuó la revisión de constitucionalidad del Proyecto de Ley Estatutaria número 092 de 2011 Cámara - 167 de 2011 Senado, “por medio de la cual se establecen disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los

derechos de las personas con discapacidad”, en cumplimiento de lo ordenado en los artículos 153 y 241, numeral 8 de la Constitución Política, y declaró EXEQUIBLE el contenido de este artículo.

Concordancias: Decreto 1077 de 2015 Artículo 2.2.3.4.3.1. inciso 2, Ley 1287 de 2009 Artículo 3, Decreto 1079 de 2015 Artículos. 2.2.7.1.1., 2.2.7.1.2., y 2.2.7.1.3., Ley 1083 de 2006 Artículo 2 literal b.

Acceso o accesibilidad. Adicionado Artículo 2 Ley 1618 de 2013³². Condiciones y medidas pertinentes que deben cumplir las instalaciones y los servicios de información para adaptar el entorno, productos y servicios, así como los objetos, herramientas y utensilios, con el fin de asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones, al entorno físico, el transporte, la información y las comunicaciones, incluidos los sistemas y las tecnologías de la información y las comunicaciones, tanto en zonas urbanas como rurales. Las ayudas técnicas se harán con tecnología apropiada teniendo en cuenta estatura, tamaño, peso y necesidad de la persona.

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.

Concordancias: Ley 1702 de 2013 Artículos. 2, 9 numerales 2.7., 3.4., 7.6. y 20 numerales. 4, Código Nacional de Tránsito Artículos 104, 126, 131-C3, 142, 143, 145, 146, 149, 151, 157, Ley 1005 de 2006 Artículo 10 literal b numeral 2, Ley 2161 de 2021 Artículos. 1 inciso. 2, 5 y 7, Decreto 1079 de 2015 Artículo 2.3.2.1. literales c, d y e, Ley 1964 de 2019 Artículo 4, Ley 2128 de 2021 Artículo 18, Resolución 20223040045295 de 2022 Artículos 5.6.1.4., 5.6.1.4.2., 5.3.5.3., 5.8.6.1., 8.6.1., 8.6.4., 8.6.1.1., 8.6.1.4., 8.6.1.6.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20251340892951 de 2025:
“Conforme a las normas precitadas, accidente de tránsito es aquel evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento o en tránsito, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, en ese orden, frente a sus interrogantes, se considera que, en los eventos propuestos, aunque el vehículo

pueda estar en movimiento, no se podrían catalogar como accidentes de tránsito, toda vez que estos ocurren en el vehículo por circunstancias que podrían ser imputables al transportador o al mismo pasajero y no como consecuencia que el vehículo en su tránsito haya chocado o colisionado contra otro vehículo o un objeto en la vía.”

Comentario del Editor:

De acuerdo con los nuevos enfoques de la seguridad vial propugnados por la Organización Mundial de la Salud y adoptados en nuestro país por diferentes instrumentos legales y administrativos, tales como la Ley 2251 de 2022 y el Decreto 1430

de 2022, debemos hablar de siniestro vial y no de accidente de tránsito, ello en la medida en que los diferentes enfoques, entre los cuales se encuentra el de sistema seguro, los siniestros viales deben ser hechos predecibles y evitables.

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

³² La Corte Constitucional mediante Sentencia C-765 de 2012 efectuó la revisión de constitucionalidad del Proyecto de Ley Estatutaria número 092 de 2011 Cámara - 167 de 2011 Senado, “por medio de la cual se establecen disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad” y declaró Exequible el contenido de este artículo.

Comentario del Editor:

Para mayor precisión conceptual y terminológica debe entenderse que el acompañante es la persona, diferente al conductor, que viaja en un vehículo de

servicio particular. Tratándose de vehículos de servicio público, esta misma persona se denomina pasajero.

Concordancias: Ley 1287 de 2009 Artículo 1, Código Nacional de Tránsito Artículos 94 incisos 3 y 4, 96 incisos 2, 5 y 6.

Actores de la Vía: Adicionado Artículo 2 Ley 1503 de 2011. 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 transeúntes³³, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

Comentario del Editor:

Partiendo de la base insoslayable de que el derecho a la movilidad es un derecho humano y por lo tanto fundamental, se considera que todas las personas son actores viales, sin embargo, es el rol que asumen para movilizarse el que les da un determinado carácter. Por ello, cuando se circula a pie, se es peatón, cuando se circula en una bicicleta, se es ciclista, cuando se circula en un

vehículo automotor, se es conductor, acompañante o pasajero, etc.

Esta diferenciación tiene profundas consecuencias en la medida en que cada rol determina una condición de vulnerabilidad diferente. A ello van atadas diversas reglas de comportamiento que deben cumplirse para proteger la vida e integridad de las personas y garantizar la normal circulación en las vías.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 58, Ley 1450 de 2011 Artículo 92 Parágrafo, Ley 1503 de 2011 Artículos. 1 literal a, 3 y 14 numeral 1.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos. 60 incisos 2 y 3, 68 inciso. 6 y 8, 73 inciso 3.

Agente de Tránsito y Transporte: Modificado Artículo 2 Ley 1310 de 2009³⁴, Modificado Artículo 56 Ley 2197 de 2022. Todo empleado público o contratista, que tiene como funciones u obligaciones, 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, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 1310 de 2009, respecto de la carrera administrativa.

³³ Según el diccionario de la RAE es la persona "que transita o pasa por un lugar", en tal sentido sería un sinónimo de "peatón".

³⁴ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-306 de 2009, decidió declarar exequible esta norma por violación a los Artículos 150-7, 300-7 y 313-6 de la Constitución Política. 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".

Concordancias: Ley 1310 de 2009, Decreto 1079 de 2015 Artículo 2.3.8.2.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos. 131 literal f y 152, Resoluciones 414 de 2002 y 1844 de 2015 del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

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

Comentario del Editor:

Desde el punto de vista lingüístico y técnico la palabra “alcoholometría” no existe, debe entenderse correctamente como alcoholimetría.

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

Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.

Concordancias: Resolución 414 de 2002 Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

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

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

Concordancias: Decreto 1079 de 2015 Artículo 2.3.1.1.6.

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

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

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 76 numeral. 2, 77, 105, Ley 1801 de 2016 Artículo 141.

Autoridad de Tránsito y Transporte: Adicionado Artículo 2 Ley 1310 de 2009³⁵, Modificado Artículo 56 Ley 2197 de 2022. Toda entidad pública o empleado público que esté acreditado conforme al artículo 3 de la Ley 769 de 2002.

Concordancias: Ley 1310 de 2009 Artículo 3, Ley 1702 de 2013 Artículo 15 Parágrafo 1.

Bahías de Estacionamiento: Modificado Artículo 1 Ley 1287 de 2009. Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén destinada al estacionamiento de vehículos³⁶.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-765 de 2006. “El examen de esta definición permite establecer claramente que en ella el legislador no determina los usos del suelo de los municipios y distritos del país y sólo señala, en ejercicio de sus competencias constitucionales, un concepto técnico necesario para la interpretación y la aplicación de las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre que la contiene. De esta manera, el legislador no está señalando las porciones determinadas del territorio de los municipios y distritos que constituirán bahías de estacionamiento y que estarán, en consecuencia, destinados al estacionamiento de vehículos.

Es evidente que, conforme a lo expuesto antes en estas consideraciones, son aquellos los que tienen la función de determinar, en los Planes de Ordenamiento Territorial, los diversos tipos de vías, esto es, autopista, carretable, carretera, ciclorruta, ciclovia, de metro o metrovia, férrea, peatonal, principal, ordinaria o troncal, y las condiciones y características de las mismas, de acuerdo con las necesidades y las posibilidades físicas de cada entidad territorial y, como un aspecto de ello, tienen la función de determinar si las vías vehiculares tendrán o no bahías de estacionamiento como parte complementaria de su estructura. En dicha determinación las citadas entidades territoriales deberán acatar los mandatos legales sobre el tránsito terrestre en el país. “ (...) ...es claro que las vías vehiculares forman parte del espacio público. En efecto, conforme al citado Art. 82

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

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

De lo anterior se deduce que la previsión abstracta de una destinación de uso común, en lugar de otra, entre diversas posibilidades, no altera el elemento esencial del espacio público ni altera, por tanto, la integridad del mismo. Dicha alteración se produciría, en cambio, si el Estado por conducto de sus autoridades eliminara el espacio público y diera lugar a espacios privados en una medida no razonable o desproporcionada, sin tener en cuenta las necesidades e intereses

³⁵ 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 La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-765 de 2006 decidió declarar exequible, por los cargos examinados, la definición de “bahía de estacionamiento” contenida en el Art. 2 de la Ley 769 de 2002. La definición original del Artículo 2 de la Ley 769 de 2002 fue declarada exequible por violación a los Artículos 287-2, 313-7 y 82 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-765 de 2006.

de la comunidad. Por esta razón, al disponer el aparte demandado en forma abstracta y para efectos de la regulación del tránsito terrestre que una porción del territorio aneja a una vía pública se destine al estacionamiento de vehículos, por todas las personas, no vulnera el deber del Estado de proteger el espacio público, establecido en el Art. 82 de la Constitución.

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

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

En este orden de ideas, en cumplimiento de la anotada protección especial y en relación con el tema que se analiza en esta sentencia, los municipios y los distritos, en ejercicio de su competencia constitucional de reglamentación de los usos del suelo, tienen el deber de destinar, en medida razonable, espacios adecuados de estacionamiento, que pueden ser o no las bahías definidas por el legislador en la norma acusada, distinguidos con el signo internacional correspondiente, de modo que se garantice a los discapacitados un acceso y un tránsito fácil y seguro en las vías, edificaciones y sitios, y puedan los mismos ejercer su libertad de locomoción consagrada en el Art. 24 superior e integrarse a la vida social y rehabilitarse, así como desarrollar su vida en condiciones de dignidad y, en lo posible, en condiciones de igualdad con las demás personas".

Legislación Complementaria: Ley 1287 de 2009

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

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

Artículo 3³⁷. 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

³⁷ La Corte Constitucional mediante Sentencia C-1152 de 2008 declaró infundada la objeción presidencial formulada por el gobierno nacional a esta disposición y en consecuencia la declaró exequible.

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.

Reglamentación: Decreto 1077 de 2015.

Artículo 2.2.3.4.3.1. 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 2.2.3.4.3.2. 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.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Artículo 2.2.7.1.1. Demarcación. Las autoridades de transporte y tránsito de las entidades territoriales, distritales y municipales deben establecer en las zonas de estacionamiento y en los parqueos públicos ubicados en el territorio de su jurisdicción, sitios demarcados, tanto en piso como en señalización vertical, con el símbolo internacional de accesibilidad (NTC 4139), para el parqueo de vehículos automotores utilizados o conducidos por personas con movilidad reducida.

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

Artículo 2.2.7.1.2. 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 parqueaderos 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.

Artículo 2.2.7.9.3. 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.

Comentario del Editor:

La presente disposición contiene una infracción de tránsito al constituirse en una norma reglamentaria de la Ley 1287 de 2009, norma esta que establece una adición al Código Nacional de Tránsito, por lo tanto su violación se configura como una infracción de tránsito, lo que implica que, el procedimiento que ha de seguirse para su imposición, investigación y sanción, es el previsto por los artículos 135 y siguientes del

Código Nacional de Tránsito. No obstante lo anterior debe tenerse presente que tal como lo ha indicado el Consejo de Estado en múltiples ocasiones, la creación de infracciones y de sanciones es del resorte exclusivo del legislador, por lo tanto el ejecutivo no tiene dentro de sus funciones, competencias y facultades, la de crear tipos de sanciones que no están previstas en la ley.

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 parqueaderos habilitados para el uso público, aún dentro de unidades residenciales privadas.

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

Artículo 4³⁸. 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.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 113.

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.

³⁸ La Corte Constitucional mediante Sentencia C-1152 de 2008 declaró infundada la objeción presidencial formulada por el gobierno nacional a esta disposición y en consecuencia la declaró exequible.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos. 73, 131 literal D numerales 5 y 6.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos. 68 y 94, Ley 1801 de 2016 Artículos 89, 90, 142, 143 y 144, Ley 1955 de 2019 Artículo 96, Ley 1811 de 2016.

Bicicleta eléctrica: **Adicionado Artículo 2º Ley 2486 de 2025.** Es un tipo de vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana. Corresponde a una bicicleta que cuenta con motor eléctrico para asistir al usuario mientras pedalea, reduciendo así el esfuerzo que este debe realizar. La potencia del motor debe disminuir progresivamente conforme aumenta la velocidad del vehículo y se suspende cuando el conductor deje de pedalear o la bicicleta alcance una velocidad determinada.

Bocacalle: Embocadura de una calle en una intersección.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 58 Parágrafo 2.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 83.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 60 64, 75, 108, 144.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 105.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 131 literal C numeral 37.

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

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

Concordancias: Ley 1503 de 2013 Artículo 17, Ley 2294 de 2023 Artículo 178.

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

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341075871 de 2023, “El número de sillas de un vehículo registrado en el servicio particular, debe corresponder a las señaladas en la ficha técnica del fabricante y que quedaron determinas en ese acto de

registro, las cuales, a los determinados en la licencia de tránsito. De no corresponder, se alteran las condiciones establecidas por el fabricante en cuanto a la capacidad del vehículo”.

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

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos. 6 Parágrafo 2, 7, 67 Parágrafo 1, 105, 106, 107, Ley 1310 de 2009 Artículo 4, Ley 2197 de 2022 Artículo 57.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos. 60, 64, 66, 67, 68, 70, 76, 88, 94, 95, 96, 108.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos. 29, 38, 155.

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 lcontec 4533 “*Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos*”, o la norma que la modifique o sustituya.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos. 94 y 96, Ley 1083 de 2006 Artículo 2 Parágrafo, Ley 1503 de 2013 Artículo 1 Parágrafo 2.

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.

Concordancias: Resolución 20213040011355 de 2021 Artículos 8 y siguientes.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 12,17,136 y 154, Resolución 793 de 2013, Decreto 1079 de 2015 Artículos 2.3.1.1.2 , 2.3.1.1.3 , 2. 3.1.1.5 , 2.3.1.1.6 , 2.3.1.2.1 y siguientes, 2.3.1.5.3 y siguientes, 2.3.1.8.1. y siguientes.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 13, Decreto 1079 de 2015 Artículo 2.3.1.5.5.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 136.

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

Concordancias: Decreto 1079 de 2015 Artículo 2.3.4.4, Código Nacional de Tránsito Artículos 38 y 49.

Chatarrización: Desintegración total de un vehículo automotor.

Concordancias: Ley 1630 de 2013 Artículo 4, Ley 2138 de 2021 Artículo 7.

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

Concordancias: Ley 2161 de 2021 Artículo 8, Código Nacional de Tránsito Artículo 42A, 71, 131 literal C. numeral 33, 146.

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

Concordancias: Ley 2222 de 2022, Ley 1083 de 2006 Artículo 2, Código Nacional de Tránsito Artículos 1, 60, 63, 94, 95, 133 y 141, Ley 1811 de 2016, Ley 1702 de 2013 Artículo 9.

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

Concordancias: Ley 1083 de 2006 Artículos 2 y 3, Código Nacional de Tránsito Artículo 68, Resolución 160 de 2017 Artículo 8.

Ciclo-infraestructura: **Adicionado Artículo 2º Ley 2486 de 2025** Conjunto formado por la infraestructura vial diseñada y pensada para la bicicleta y los complementos que la hacen funcional para este vehículo.

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

Legislación Complementaria: Ley 1801 de 2016

Artículo 142. *Ciclorrutas y carriles exclusivos para bicicletas.* Los alcaldes distritales o municipales promoverán el uso de medios alternativos de transporte que permitan la movilidad, estableciendo un sistema de ciclo rutas y carriles exclusivos de bicicletas, como una alternativa permanente de movilidad urbana o rural teniendo en cuenta en especial los corredores más utilizados en el origen y destino diario de los habitantes del municipio.

Artículo 143. *Reglamentación de ciclorrutas y carriles exclusivos para bicicletas.* Los alcaldes distritales y municipales podrán reglamentar el uso de ciclo rutas y carriles exclusivos para bicicletas, en su jurisdicción. En los casos de municipios que conurben, los alcaldes podrán acordar una reglamentación conjunta para el desplazamiento entre los respectivos municipios.

Artículo 144. *Comportamientos contrarios a la convivencia en ciclorrutas y carriles exclusivos para bicicletas por parte de los no usuarios de bicicletas.* Los siguientes comportamientos por parte de los no usuarios de bicicletas afectan la vida e integridad de los usuarios y por lo tanto no deben efectuarse:

1. Obstruir por cualquier medio la ciclo ruta o carril exclusivo para las bicicletas.
2. Arrinconar, obstruir, o dificultar la libre movilidad del usuario de bicicleta.

Parágrafo. Quien incurra en uno o más de los comportamientos antes señalados, será objeto de la aplicación de las siguientes medidas correctivas:

COMPORTAMIENTOS	MEDIDA CORRECTIVA A APLICAR DE MANERA GENERAL

Numeral 1	Multa general tipo 1; Remoción de bienes
Numeral 2	Multa general tipo 1; Remoción de bienes

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-98471 del 11 de marzo de 2009. "...los denominados **CICLOMOTORES**, no pueden transitar por las ciclorrutas ya que estas se encuentran

delimitadas y establecidas con exclusividad para vehículos no motorizados".

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 38.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 82.

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

Concordancias: Ley 1702 de 2013 Artículo 20, Código Nacional de Tránsito Artículos 144, 149.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 62.

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

Concordancias: Ley 1955 de 2019 Artículo 120.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 122, 127, 129, 135, 136, 144A, 147, 152, 159, Ley 1843 de 2016 Artículo 4.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 51.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 144,149.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 66.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20173040474261 de 2017.

“Conforme lo anterior, cabe señalar que la normatividad precedente relacionada con el marco legal aplicable a la circulación de los vehículos tipo cuatrimoto, es explícita y no da lugar a interpretación diferente, precisando que no existen excepciones que permitan desatender las condiciones establecidos en la Ley 769 de 2002, la Resolución 3124 de 2014 y demás normas reglamentarias, ya que su inobservancia podría acarrear consecuencias legales adversas.

Así las cosas y frente al caso examinado, cabe subrayar que no procede la circulación de vehículos tipo cuatrimoto en las vías primarias y secundarias, ya que el ordenamiento legal vigente para vehículos de estas características técnicas permite su circulación únicamente en vías privadas y/o terciarias, tal como lo dispone el artículo 6 del Capítulo III de la Resolución 3124 de 2014 ‘transcrito en precedencia’, constituyéndose

en normativa de carácter general aplicable sin excepción en todo el territorio nacional.

De otro lado, frente a sus cuestionamientos sobre el pago de impuesto de vehículos cuya tipología restringe su circulación en las vías primarias y secundarias -aludiendo a los rodantes tipo cuatrimoto e indicando que deberían ser exonerados de dicho tributo-, cabe señalar que el pago de impuesto vehicular recae exclusivamente sobre la propiedad de los automotores -indistintamente que el vehículo gravado esté o no circulando- y en consecuencia, es necesario precisar que el pago de dicho tributo -contenido en la Ley 488 de 1998 “Por la cual se expiden normas en materia Tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las Entidades Territoriales. “. difiere en su naturaleza jurídica del marco legal aplicable a la circulación vehicular, sin ser excluyentes uno del otro”.

Concepto MT-20191340312581 de 2019. “Así las cosas, es pertinente dejar claro que los vehículos cuatrimotos (...) únicamente podrán movilizarse por sus propios medios por vías privadas y terciarias del país, cumpliendo con las condiciones establecidas en dicho artículo. De otra parte, de conformidad con el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito, la unidad tractora es todo vehículo automotor destinado a arrastrar un remolque, un semirremolque, a una combinación de ellos. Ahora bien, las citadas

normas no contienen disposición alguna que otorguen la posibilidad de hacer uso de las cuatrimotos como unidades tractoras. Sin embargo, es preciso indicar que respecto al uso de remolques o semirremolques en su recorrido, el artículo 6 numeral 13 de la Resolución 3124 de 2014 expedida por el Ministerio de Transporte, establece la prohibición de manera expresa para estos vehículos de no poder halar ningún tipo de remolques, semirremolques u otros implementos removibles”.

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

Persona con y/o en Situación de Discapacidad³⁹: Modificado Artículo 2 Ley 1618 de 2013⁴⁰. Aquellas personas que tengan deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales a mediano y largo plazo que, al interactuar con diversas barreras incluyendo las actitudinales, puedan impedir su participación plena y efectiva en la sociedad, en igualdad de condiciones con las demás.

Concordancias: Ley 1397 de 2010 Artículo 5, Ley 1618 de 2013 Artículo 15 numeral 6, Ley 1287 de 2009 Artículo 6.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Arts. 26 núm. 3, 131 F, 144, 149, 150, 151, 152, Res 414 de 2002 y 1844 de 2015 del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Ley 1696 de 2013 Arts. 6, 7 y 9.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 30.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 108.

Estación de carga rápida: Adicionado Artículo 2 Ley 1964 de 2019. Sistema que provee energía para la carga rápida de las baterías de vehículos eléctricos y que cuenta con una potencia de salida superior a 50 kilovatios.

³⁹ En el texto original de la Ley 769 de 2002 se hablaba de Discapacitado pero dicho concepto cambió en virtud de la Ley 1618 de 2013.

⁴⁰ La Corte Constitucional mediante Sentencia C-765 de 2012 efectuó la revisión de constitucionalidad del Proyecto de Ley Estatutaria número 092 de 2011 Cámara - 167 de 2011 Senado, “por medio de la cual se establecen disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad”, y declaró Exequible el contenido de este artículo.

Legislación Complementaria: Ley 1964 de 2019.

Artículo 9 *Estaciones de carga rápida.* Dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, los municipios de categoría especial, excluyendo de estos a Buenaventura y Tumaco, podrán garantizar que existan en su territorio, como mínimo, cinco (5) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales. Para la construcción de la infraestructura de las estaciones de que trata el presente artículo, los municipios podrán realizar asociaciones público-privadas.

Para el cumplimiento de la meta establecida en este artículo, se tendrán en cuenta las estaciones operadas por privados pero puestas al servicio del público en general.

Parágrafo 1. En el mismo período de tiempo, Bogotá, D. C. deberá garantizar que existan como mínimo, veinte (20) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales.

Parágrafo 2. La baja oferta de vehículos eléctricos no podrá ser una causal que exima a los municipios de cumplir la anterior disposición.

Parágrafo 3. La instalación de las estaciones de carga rápida es responsabilidad de los municipios. Sin embargo, el funcionamiento de las mismas será garantizado por las respectivas empresas de energía que prestan el servicio a cada municipio.

Parágrafo 4. En concordancia con el objeto de la presente ley, los municipios quedarán facultados para desarrollar infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en su espacio público.

Parágrafo 5. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Minas y Energía, reglamentará las condiciones necesarias para que en las estaciones de recarga de combustible fósil se pueda ampliar la oferta de servicios al incluir puntos de recarga para vehículos eléctricos.

Artículo 10. *Disposiciones urbanísticas.* Las autoridades de planeación de los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 junto con el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, reglamentarán los lineamientos técnicos necesarios para garantizar que los edificios de uso residencial y comercial, cuya licencia de construcción se radique en legal y debida forma, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos. Los accesos a la carga deberán contar con las medidas de seguridad necesarias orientadas a que sea el respectivo propietario quien acceda para efectos de asumir el costo del consumo.

Parágrafo 1. Para efectos del cumplimiento de la obligación establecida en el presente artículo, el constructor deberá dejar la infraestructura de soporte cercana al lugar de parqueo, sin incluir cableado, equipos de conexión para la recarga o repostaje correspondiente. Por su parte, el Ministerio de Minas y Energía establecerá las obligaciones y responsabilidades de las empresas prestadoras del servicio público de energía y del propietario del inmueble con respecto a la presente obligación.

Parágrafo 2. Los proyectos de Vivienda de Interés Social y de Interés Prioritario estarán exceptuados del cumplimiento de la obligación contemplada en el presente artículo.

Doctrina Administrativa:

Concepto SuperServicios

20251300835531 de 2025: "De acuerdo con las consideraciones expuestas, se presentan las siguientes conclusiones: } Conforme con los artículos 79 de la Ley 142 de 1994 y 6 del Decreto 1369 de 2020, las funciones asignadas a esta Superintendencia se circunscriben, de forma genérica, a ejercer las actividades de inspección, vigilancia y control sobre los prestadores del servicio público domiciliario en lo que refiere a la prestación directa de los servicios públicos domiciliarios, por lo que esta Entidad no tiene competencia sobre las decisiones de las propiedades horizontales, particularmente, los dirigidos a cobrar a los copropietarios por el uso de las instalaciones para la carga de vehículos eléctricos. } De acuerdo con la Ley 1964 de 2019, a partir del año 2019, los edificios residenciales o comercial deberán garantizar la acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos, para ello, el constructor deberá dejar la infraestructura de soporte cerca al lugar de parqueo. Sin embargo, es necesario señalar que la norma aludida se

refirió solo a los nuevos edificios y nada dijo sobre los construidos antes del año 2019. } El legislador instó a las autoridades de planeación de los distritos y municipios y al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio para que reglamenten los lineamientos técnicos para garantizar que en los edificios de uso residencial y comercial se garanticen la acometida aludida para la carga o el repostaje de vehículos eléctricos. } Los inmuebles sometidos al régimen de propiedad horizontal deberán dar aplicación a las disposiciones de la Ley 675 de 2001 y a lo pactado en los estatutos o reglamentos de cada copropiedad. En consecuencia, para determinar la viabilidad de que la propiedad horizontal cobre a los copropietarios por el uso de las instalaciones o puntos de carga de vehículos eléctricos, se deberá verificar si dicho cobro está autorizado en los estatutos, el reglamento o en las decisiones de los órganos de dirección y administración de la propiedad horizontal, debiéndose reiterar, que este asunto no es de competencia de esta entidad."

Estación de carga lenta: Adicionado Artículo 2 Ley 1964 de 2019. Equipo que provee energía para la carga lenta de baterías de vehículos eléctricos y que tiene una potencia de salida entre 7 kilovatios y 49 kilovatios.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241341477421 de 2024:

"Al tenor de lo establecido en el artículo 2 de la Ley 1964 de 2019, un vehículo eléctrico es un automotor impulsado por

uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía recargable como baterías u otros dispositivos

portátiles que almacenen energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de catenarias, dichos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica. Se precisa, que la normatividad aplicable a los vehículos eléctricos, son la Ley 769 de 2002; la Ley 1964 de 2019, “Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones”, y la Resolución 20223040045295 de 2022, “Por medio de la cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia Tránsito del Ministerio de Transporte”, y demás normas concordantes. Ahora bien, los documentos y requerimientos de las motos eléctricas son: • Revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes: La Resolución 20223040045295 de 2022, consagra los lineamientos técnicos para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, que se realizará conforme a los lineamientos de las Normas Técnicas Colombianas - NTC 5375:2012 NTC 6218:2017 NTC 6282:2018 adoptadas por el Ministerio de Transporte. • Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT): La Resolución 20223040045295 de 2022, establece en el artículo 4.9.2., el procedimiento para la expedición de la Póliza, ya que la expedición del SOAT es obligatoria para todos los vehículos, incluyendo los vehículos eléctricos. • Registro Nacional Automotor RNA del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT: Respecto del registro y circulación vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo, la Resolución Única compilatoria dispone en el capítulo 9, que los fabricantes, importadores y/o ensambladores de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclos, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, que ingresen al

país o sean fabricados con posterioridad al 2 de febrero de 2017, deberán ser registrados en el Registro Nacional Automotor RNA del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT. Asimismo, la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito citada en el presente escrito, establece en el artículo 3.3.9.3., que los Centros de Diagnóstico Automotor aplicarán un descuento del treinta por ciento (30%) en el valor del servicio de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos, a los rangos de precios determinados en el artículo 3.3.2.1. de la Resolución en cita. Por su parte, el artículo 6 de la Ley 1964 de 2019, consagra que los vehículos eléctricos y de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga, excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad y establece la iniciativa pública de uso de vehículos eléctricos. Ahora bien, el artículo 7 ibidem, establece que las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría de acuerdo con lo establecido en la Ley 617 de 2000, deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos. Se precisa, que las disposiciones en materia de tránsito y transporte no establece, ni reglamentan cuales son las rutas transitables para los ciclomotores eléctricos, no obstante, para la circulación en dichos vehículos se deberán seguir las condiciones de circulación generales y específicas contenidas en los artículos 94 y siguientes de la Ley 769 del 2002, así como también las condiciones de circulación de los referidas en el artículo 5.9.2.1. de la Resolución Única Compilatoria de Tránsito.”

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

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022. Adicionada Artículo 1 Resolución Conjunta MT-MRREE-20243040002785 de 2024

Zona de Estacionamiento para Uso Exclusivo de Vehículos de Servicio Diplomático o Consular

Artículo 5.3.16.1. Objeto. La presente Sección, tiene por objeto reglamentar la autorización de zonas de estacionamiento, para uso exclusivo de los cuerpos diplomáticos o consulares acreditados en Colombia en aplicación del principio de reciprocidad.

Artículo 5.3.16.2. Espacios en zona de estacionamiento para uso exclusivo de vehículos de servicio diplomático o consular. En virtud del principio de reciprocidad, las Autoridades de Tránsito en cuya jurisdicción se ubiquen cuerpos diplomáticos o consulares acreditados, podrán asignar espacios de las zonas de estacionamiento en vía pública para el uso exclusivo de vehículos de servicio diplomático o consular.

Los jefes de misiones diplomáticas o consulares, deberán presentar la solicitud de los espacios de estacionamiento ante el Ministerio de Relaciones Exteriores acreditando la reciprocidad, quien gestionará ante la autoridad de tránsito competente, la asignación y demarcación de zonas especiales de estacionamiento para los vehículos de servicio diplomático o consular en las zonas adyacentes a instalaciones de las misiones diplomáticas o consulares, siempre que las condiciones locales lo permitan.

La reciprocidad deberá tener en cuenta la ubicación, cantidad de espacios, costos de uso, exenciones de pago o tarifas diferenciales, asignados a las misiones diplomáticas colombianas acreditadas en el exterior.

Parágrafo 1. Los espacios de estacionamiento se asignarán con base en los estudios de movilidad que para el efecto se formulen teniendo en cuenta la disponibilidad de espacio en la zona, las condiciones de tráfico y la seguridad vial.

Parágrafo 2. La seguridad de las instalaciones diplomáticas acreditadas en Colombia, no será responsabilidad de las Autoridades de Tránsito y en todo caso la asignación de espacios para estacionamiento en vía tendrá en cuenta el cumplimiento de lo establecido en el Manual de Protocolo DP-MA-002 expedido por el Ministerio de Relaciones Exteriores, o el documento que lo modifique, adicione o sustituya, relacionado con la seguridad de las instalaciones diplomáticas.

Artículo 5.3.16.3. Señalización de las zonas de estacionamiento para uso exclusivo de vehículos de servicio diplomático o consular. Las Autoridades de Tránsito deberán implementar señalización vial en las zonas de estacionamiento para uso exclusivo de vehículos de servicio diplomático o consular, conforme a lo establecido en la Resolución número 1885 de 2015 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 69, 75, 77, 78, 79 y 119, Ley 1955 de 2019 Artículo 97.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 70.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 72, 125, 127 y 128, Ley 962 de 2006 Artículo 66.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-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 2 Ley 1310 de 2009⁴¹, Modificado Artículo 56 Ley 2197 de 2022: Grupo de empleados públicos o contratistas que tiene como funciones y obligaciones, 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, vinculados legal y/o contractualmente, a los organismos de tránsito y transporte.

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.

Legislación Complementaria: Decreto-Ley 2150 de 1995

Artículo 137⁴². Homologación automática. Los equipos importados o producidos en el país, destinados al servicio privado de transporte, con excepción de los vehículos de carga de acuerdo a normas técnicas internacionales de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación, facilidades para los discapacitados, entre otras, homologadas por las autoridades de transporte y ambientales del país de origen, no requerirán homologación alguna ante autoridad colombiana.

Las autoridades de comercio exterior y de desarrollo económico solicitarán la exhibición de los documentos de homologación o aprobación de los modelos a ensamblar o importar que hayan sido expedidos en los países de origen. El cumplimiento de este requisito es condición necesaria para la aprobación de las importaciones, ensamble o fabricación de los mismos en territorio colombiano.

Parágrafo. Cuando dichos vehículos sean de diseño y fabricación nacional, deberán enviar las características de los modelos para su aprobación por parte de las autoridades de desarrollo económico y ambiental.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340815831 de 2023. "La Ley 769 de 2002, define la homologación en el artículo 2, como "la confrontación de las especificaciones técnico mecánicas,

ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación"; es así como el Ministerio de

⁴¹ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-306 de 2009, decidió declarar exequible esta norma por violación a los Artículos 150-7, 300-7 y 313-6 de la Constitución Política. 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".

⁴² La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-370 de 1996 decidió declarar exequible este artículo por los cargos formulados.

Transporte aprueba la homologación de vehículos destinados al servicio público de pasajeros y de carga, público y particular, de acuerdo con las características y especificaciones formuladas en modelos a escala por los importadores, ensambladores o fabricantes de vehículos automotores, no automotores (Remolques y semirremolques) y carrocerías, que cumplan con las normas vigentes, para obtener su aprobación. Por su parte, el Decreto 2150 de 1995, “por la cual se suprimen y reforman regulaciones, procedimientos o trámites innecesarios, existentes en la administración Pública”, en el artículo 137 señala que “los equipos importados o producidos en el país, destinados al servicio privado de transporte, con excepción de los vehículos de carga, tendrán homologación automática, de acuerdo a normas técnicas internacionales de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, control gráfico o electrónico de velocidad

máxima, de control a la contaminación, facilidades para los discapacitados, entre otras, homologadas por las autoridades de transporte y ambientales del país de origen”. En este sentido, los vehículos destinados a la prestación de servicio público de transporte solo pueden ser matriculados en la modalidad para la que fueron homologados, así como los vehículos de servicio particular de carga y es responsabilidad de los organismos de tránsito verificar que las solicitudes de autorización de matrícula de vehículos correspondan con la homologación de los mismos”.

Concepto MT-20231340190631 de 2023.
“...la homologación de vehículos surge con la expedición del Decreto 1809 de agosto 6 de 1990 y se hizo exigible como requisito de matrícula con la expedición del Decreto 540 de 1995, en consecuencia, para los vehículos modelo 1979, esta no era exigible”.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 122 y siguientes.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 12, 13, 14, 154, Decreto 1079 de 2015.

Inmovilización: Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 68, 94, 122, 125, 131 y 152, Ley 962 de 2006 Artículo 66.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25 y 26.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 34, 35, 36, 38, 39, 40.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 77.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 86 Parágrafo.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340359401 de 2019.

“...la maquinaria rodante de construcción o minería es considerada como un vehículo automotor destinado exclusivamente a obras industriales, incluidas la 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. En este sentido, conforme a lo dispuesto por el artículo 37 de la Resolución N° 1068 de 01 proferida por el Ministerio de Transporte, para la operación de la maquinaria agrícola industrial y de construcción autopropulsada, incluida la maquinaria que pertenece las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00. O 8905.10.00.00 del arancel de aduanas, el operario del equipo deberá contar con licencia de conducción de la categoría B2 como mínimo”.

Concepto MT-20201340744761 de 2020.

“...los artículos 30, 31 y 32 de la Resolución ibidem, para la movilización de la maquinaria contenida en las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00,

8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00, define, establecen el contenido y exige el porte de la Guía de Movilización o Tránsito de la Maquinaria. No obstante, existir la obligación según el artículo 46 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, para todo vehículo automotor, el artículo 11 ibidem, modificado por el Decreto Ley 019 de 2012, incorporó al Registro Único Nacional de Tránsito, el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada, adquirida, importada o ensamblada en el país y estableció la inscripción de la referida maquinaria, para lo cual de conformidad con lo establecido en los artículos 28, 29, 30, 31 y 32 de la Resolución 1068 de 2015, “por medio de la cual se reglamenta el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada y se dictan otras disposiciones, expedida por el Ministerio de Transporte, para la circulación y/o movilidad de la referida maquinaria no se establece el porte de la certificación de revisión técnica mecánica y emisiones de gases contaminantes.

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

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 37.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340767591 de 2021.
“...el vehículo motocarro está autorizado para prestar el servicio público de transporte mixto en motocarro reglamentado en el Capítulo 5 Sección 10 del Decreto 1079 de 2015, el cual deberá ser homologado conforme las características y especificaciones técnicas y de seguridad para este tipo de vehículos. Aunado a lo anterior, vale señalar que el servicio público de transporte terrestre

automotor mixto en motocarro se presta en los municipios del territorio nacional con población total inferior a 50.000 habitantes. De conformidad con lo anterior, es preciso indicar que normativamente no existe reglamentación que permita que un vehículo motocarro pueda homologarse como un vehículo bus abierto, chiva o escalera máxime cuando las características técnicas son diferentes (...).”

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 45, 94 y 96, Decreto 1079 de 2015 Artículos 2.3.6.1 y ss., Ley 1450 de 2011 Artículo 92.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 45, 68 Parágrafo 1, 94 y 96.

Movilidad Reducida: Adicionado Artículo 1 Ley 1287 de 2009. 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.

Movilidad Sostenible. Adicionado Artículo 2 Ley 1964 de 2019. Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 7, 10, 14, 22, 23, 93-1, 122, 127, 131, 134, 136, 140, 159 Parágrafo 2 y 160, Ley 2050 de 2020 Artículos 8 y siguientes, Ley 962 de 2006 Artículos 66 y 67, ley 1843 de 2017 y Ley 2294 de 2023 Artículo 313.

Legislación Complementaria: Ley 2294 de 2023

Artículo 313. Unidad de Valor Básico (UVB). Créase la Unidad de Valor Básico (UVB). El valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) se reajustará anualmente en la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) sin alimentos ni regulados, certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), en el periodo comprendido entre el primero (1) de octubre del año anterior al año considerado y la misma fecha del año inmediatamente anterior a este.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público publicará mediante Resolución antes del primero (1) de enero de cada año, el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) aplicable para el año siguiente.

El valor de la UVB para el año 2023 será de diez mil pesos (\$10.000.00).

Todos los cobros; sanciones; multas; tarifas; requisitos financieros para la constitución, la habilitación, la operación o el funcionamiento de empresas públicas y/o privadas; requisitos de capital, patrimonio o ingresos para acceder y/o ser beneficiario de programas del estado; montos máximos establecidos para realizar operaciones financieras; montos mínimos establecidos para el pago de comisiones y contraprestaciones definidas por el legislador; cuotas asociadas al desarrollo de actividades agropecuarias y de salud; clasificaciones de hogares, personas naturales y personas jurídicas en función de su patrimonio y/o ingresos; incentivos para la prestación de servicio público de aseo; y honorarios de los miembros de juntas o consejos directivos, actualmente denominados y establecidos con base en salarios mínimos o en Unidades de Valor tributario (UVT), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico (UVB) el año 2023, conforme lo dispuesto en este artículo.

Parágrafo 1. Si como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo el valor de los conceptos objeto de indexación no es un número

entero, se deberá aproximar dicho valor a la cifra con dos (2) decimales más cercana; y si es inferior a una (1) Unidad de Valor Básico (UVB), se deberá aproximar a la cifra con tres (3) decimales más cercana.

Parágrafo 2. Lo dispuesto en este artículo no será aplicable a las cifras y valores aplicables a tributos, sanciones y, en general, a los asuntos previstos en las disposiciones tributarias, ni en relación con los asuntos de índole aduanera ni de fiscalización cambiaria, que se encuentren medidos o tasados en Unidades de Valor Tributario (UVT).

Parágrafo 3. Los cobros; sanciones; multas; tarifas; requisitos financieros para la constitución, la habilitación, la operación o el funcionamiento de empresas públicas y/o privadas; requisitos de capital, patrimonio o ingresos para acceder y/o ser beneficiario de programas del Estado; montos máximos establecidos para realizar operaciones financieras; montos mínimos establecidos para el pago de comisiones y contraprestaciones definidas por el legislador; cuotas asociadas al desarrollo de actividades agropecuarias y de salud; clasificaciones de hogares, personas naturales y personas jurídicas en función de su patrimonio y/o sus ingresos; incentivos para la prestación de servicio público de aseo; y honorarios de los miembros de juntas o consejos directivos, que se encuentren en firme o ejecutoriados con anterioridad al 1 de enero de 2024, se mantendrán determinados en salarios mínimos o en Unidades de Valor Tributario (UVT), según el caso.

Parágrafo 4. Los valores que se encuentren definidos en salarios mínimos en UVT en la presente ley, deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico (UVB) conforme lo dispuesto en el presente artículo, con excepción de lo previsto en el artículo 293 de esta ley en relación con el concepto de vivienda de interés social.

Instrucción Administrativa:

Circular MT-20244000000017 de 2024.

“Teniendo en cuenta lo anterior y lo dispuesto en el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, el valor que le corresponde al Ministerio de Transporte por concepto de los costos inherentes a la facultad que tiene de asignar series, códigos y rangos de las especies venales correspondientes a licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro y licencia de conducción, equivale a 2,97 Unidades de Valor Básico (UVB), el cual debe ser tenido en cuenta por todos los Organismos de Tránsito y transferido a este Ministerio por los canales dispuestos para tal fin. En cuanto al recaudo del valor que debe ser transferido a este Ministerio, debe continuar haciéndose por medio de la

concesión RUNT 2.0 S.A.S o quien haga sus veces, la cual transferirá los valores recaudados por este concepto a las cuentas dispuestas por la nación”.

Circular MT-20244000000077 de 2024.

“Considerando la normatividad transcrita y especial lo dispuesto en el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, es indispensable que los Organismos de Tránsito, efectúen la equivalencia de los valores de las multas por infracciones a las normas de tránsito que contempla la Ley 769 de 2002, en el artículo 131, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010 y que hasta el 31 de diciembre de 2023 se calculaban en UVT, a la nueva Unidad de Valor Básico – UVB. Para tal efecto es necesario que el

valor en pesos de cada multa, vigente para el año 2023, se divida en el monto fijado en el artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, para la UVB, es decir \$10.000 y que al resultado se le apliquen los criterios de aproximación que expresamente contempla el parágrafo 1 del mismo artículo. De igual manera que para el año 2024 y los años siguientes, el valor de las multas en pesos, se calculen multiplicado el equivalente en UVB que se obtuvo de la operación anterior, por el valor que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público defina anualmente para la UVB, el cual, para el caso del año 2024, se fijó en \$10.951, con la Resolución 3268 del 18 de diciembre de 2023. Al respecto es de

resaltar que de conformidad con lo dispuesto en la Ley 2294 de 2023, las multas en UVB, aplican para las sanciones que se impongan a partir del 1 de enero de 2024. Considerando lo anterior, a continuación, se relacionan los valores en pesos que se deben aplicar en el año 2024, por concepto de multas por infracciones a las normas de tránsito que señala el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002."

Circular MT-20254000000017 de 2025. Actualiza los valores de las multas de tránsito de acuerdo con el crecimiento de la Unidad de Valor Básico para el 2024.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 104 y 122.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 38 y 121.

Organismos de Tránsito y Transporte: Modificado Artículo 2 Ley 1310 de 2009⁴³, Modificado Artículo 56 Ley 2197 de 2022. 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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 7, 17, 23, 24, 27 Parágrafo 2, 35, 37, 38, 47, 48, 101, 115, 125, 128, 136, 137, 140, 159, 160, Ley 1310 de 2009 Artículo 4, Ley 2050 de 2020 Artículos 20 y siguientes.

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

⁴³ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-306 de 2009, decidió declarar exequible esta norma por violación a los Artículos 150-7, 300-7 y 313-6 de la Constitución Política. 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".

su jurisdicción o de acogerse a un modelo de autoridad de tránsito señalado por el Legislador. El inciso se limita a establecer una definición general, dentro de la cual caben las distintas modalidades de organización institucional existentes en las entidades territoriales para el cumplimiento de su

función de “organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción.”. “(...) la norma no modifica el Artículo 6 del Código Nacional de Tránsito, que establece cuáles son los organismos de tránsito en las distintas jurisdicciones (...).”

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

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341075871 de 2023. “La definición de pasajero establecida en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, aplica exclusivamente para los vehículos de servicio público y para los vehículos de servicio

particular, en cuanto a la capacidad del vehículo, no se hace distinción entre el conductor y los demás ocupantes del vehículo”.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 31, 55, 83, 85, 87, 91 y 92.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 66.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 66.

Parqueadero: Modificado Artículo 89 Ley 1801 de 2016. Son los bienes públicos o privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y en las normas que lo desarrollen o complementen por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 125, 127, 128 y 167, Ley 1955 de 2019 Artículo 97.

Legislación Complementaria: Ley 1801 de 2016

Artículo 89 (...)

Parágrafo. Los estacionamientos o parqueaderos ubicados en inmuebles de uso público, como parques, zonas verdes y escenarios deportivos o culturales, sólo podrán ser utilizados para el estacionamiento de vehículos con fines relativos a la destinación de tales bienes.

Artículo 90. *Reglamentación de los estacionamientos o parqueaderos abiertos al público.* Para el funcionamiento y administración de los estacionamientos o parqueaderos abiertos al público, se observarán los siguientes requisitos:

1. Constitución de póliza de responsabilidad civil extracontractual, para la protección de los bienes depositados y las personas. En el recibo de depósito del vehículo se informará el número de la póliza, compañía aseguradora y el procedimiento de reclamación.
2. Expedir recibo de depósito del vehículo al momento del ingreso, en el que se consigne el número de placa del vehículo y la hora de ingreso.
3. Ofrecer al conductor del vehículo la opción de relacionar bienes adicionales al que deja en depósito.
4. Cumplir con las tarifas establecidas por la autoridad distrital o municipal.
5. Cumplir los requisitos de carácter sanitario, ambiental y de tránsito.
6. Contar con seguridad permanente, y de acuerdo con la clasificación del estacionamiento o parqueadero, con acomodadores uniformados con licencia de conducción y con credenciales que faciliten su identificación por parte de los usuarios.
7. Señalizar debidamente la entrada y la salida de vehículos y demarcar el espacio que ocupa cada vehículo y los corredores de giro y movilidad.
8. Cumplir las exigencias para el desarrollo de actividades económicas.
9. Adecuar o habilitar plazas para el estacionamiento de bicicletas.

Legislación Complementaria: Ley 1811 de 2016

Artículo 6. *Parqueaderos para bicicletas en edificios públicos.* En un plazo no mayor a dos años a partir de la expedición de la presente ley, las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda, habilitando como mínimo el 10% de los cupos destinados para vehículos automotores que tenga la entidad; en el caso de ser inferior a 120 estacionamientos de automotores se deberá garantizar un mínimo de 12 cupos para bicicletas.

Legislación Complementaria: Ley 1964 de 2019

Artículo 7. *Parqueaderos preferenciales.* Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los

municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría de acuerdo con lo establecido en la Ley 617 de 2000, deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340919855 de 2021.

“... los vehículos eléctricos son aquellos impulsados por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía recargable tales como baterías, dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, celdas de combustible de hidrogeno o aquella corriente que se obtiene a través de

catenarias; de tal manera que si la bicicleta o moto cumple con las características señaladas en la citada norma se entenderá que son vehículos eléctricos (...) los parqueaderos de vehículos eléctricos no distinguen de bicicletas o motos pues se refiere a todo tipo de vehículos eléctricos y la cuota que debe tener de parqueaderos eléctricos es el 2% de la totalidad de los parqueaderos (...)”.

El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, deberá reglamentar vía decreto, la identificación de los parqueaderos preferenciales a los que se refiere el presente artículo, incluyendo un logotipo y color para los mismos.

En ningún caso, el inciso anterior podrá atentar contra las plazas de parqueo para personas de movilidad reducida que consagra la Ley 1287 de 2009 ni la prioridad a los cicloparqueaderos (sic) que contempla la Ley 1811 de 2016.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015 Adicionado Decreto 191 de 2021

Disposiciones generales

Artículo 2.6.1.1. Objeto. El presente Decreto tiene por objeto reglamentar la identificación de los parqueaderos preferenciales de vehículos eléctricos, incluyendo el logotipo y color.

Artículo 2.6.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones previstas en esta parte se aplicarán a las entidades públicas y a los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría, y de conformidad con el porcentaje mínimo del total de plazas de parqueo de que trata el artículo 7 de la Ley 1964 de 2019.

Artículo 2.6.1.3. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de la presente Parte, se tendrá en cuenta la definición de vehículo eléctrico contenida en el artículo 2 de la Ley 1964 de 2019, y la siguiente, de parqueadero preferencial:

Vehículo eléctrico: Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía recargable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de catenarias. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica.

Parqueadero preferencial: Bienes públicos o privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y demás que rijan la materia, por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos, a título oneroso o gratuito, con prioridad o prelación respecto a otros vehículos.

Logotipo para la identificación de parqueaderos preferenciales

Artículo 2.6.1.4. Logotipo y color. Los parqueaderos preferenciales habilitados para vehículos eléctricos de que trata la Ley 1964 de 2019 deberán identificarse con el siguiente logotipo y color.

Parágrafo. Para la identificación de la zona de parqueo de los diferentes vehículos impulsados a través de energía eléctrica, se utilizará un logotipo, el cual estará representado por dos características como son: el color de fondo verde y un pictograma representado por la letra P de parqueo, adicionado por un cable con enchufe o clavija de corriente en color blanco, en los términos del artículo anterior.

Artículo 2.6.1.5. Ubicación del logotipo. La ubicación del logotipo de los parqueaderos preferenciales para vehículos eléctricos deberá estar demarcada en la parte central dentro del área para el parqueo del respectivo vehículo.

La ubicación horizontal del logotipo es obligatoria para todos los parqueaderos preferenciales de vehículos eléctricos; y deberá plasmarse en la superficie de suelo, en la parte central dentro del área demarcada para el parqueo del respectivo vehículo de acuerdo con las dimensiones establecidas, a continuación:

Parágrafo 1. Adicional a la señalización horizontal, para la identificación de la zona de parqueo de los diferentes vehículos podrá usarse la señalización vertical de conformidad con la figura, su ubicación dependerá de la estética del lugar, en todo caso, debe estar a una altura visible, y las dimensiones deben ser de 60 centímetros de ancho por 60 centímetros de largo.

Estas señalizaciones deberán estar construidas en materiales que garanticen resistencia a cargas de viento e impacto, durabilidad, resistencia a la oxidación y que adicionalmente no representen un peligro al ser impactados por un vehículo. Se podrán usar láminas de acero galvanizado, aluminio, poliéster reforzado con fibra de vidrio modificada con acrílico y estabilizador ultravioleta u otro material que garantice las condiciones descritas, de conformidad con lo establecido en la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 2. Los parqueaderos preferenciales habilitados, para el uso de vehículos eléctricos, podrán disponer de infraestructura de carga, acorde a la capacidad de suministro de energía eléctrica del lugar.

Artículo 2.6.1.6. Color. El color definido para el fondo del logotipo de parqueaderos preferenciales para vehículos eléctricos en Colombia es el verde, que en la carta de color RAL corresponde al número 6018, en la carta de Pantone al 363 y su equivalente en CMYK es C70 M0 Y90 K0, de la siguiente manera:

Disposiciones finales

Artículo 2.6.1.8. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la implementación de las disposiciones establecidas en la presente parte, corresponde a las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas en su jurisdicción.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340388301 de 2023.

“...las disposiciones citadas están dirigidas a los municipios de categoría especial, uno y dos en las entidades públicas y establecimientos comerciales, quienes deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) de las plazas de parqueo habilitadas para el uso preferencial de los vehículos eléctricos, sin

embargo, las normas no hacen distinción si las zonas de parqueo ofrecidos por dichas personas jurídicas debe realizarse a título oneroso o gratuito, por tanto, de la interpretación de los preceptos legales debe entenderse que los destinatarios de la norma conforme al artículo 7 de la Ley 1964 de 2019 son todas las entidades y establecimientos referidos”.

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

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340871251 de 2023.

“...no son suficientes por sí mismas las luces de parqueo, para indicar que se está realizando una parada momentánea, ya que se requiere que el automotor se encuentre con el motor encendido tal como lo expresa al artículo 2 de la norma ibidem y en consecuencia, se entiende que el conductor debe localizarse junto con el vehículo, ya que a contrario sensu, se entendería que le vehículo se encuentra abandonado en ese momento y de estar estacionado en lugar no autorizado, queda expuesto a incurrir en las sanciones por incumplimiento a las normas de

tránsito. Por lo anterior dependiendo de cada caso en particular y teniendo en cuenta los hechos que se vislumbren, es la autoridad de control de tránsito la encargada de determinar que contravención posiblemente ha cometido el conductor y, en consecuencia, adoptar las conductas correctivas que sean del caso. Ahora bien, la casilla del conductor del vehículo automotor en parada momentánea que pudiere estar infringiendo las normas de tránsito se diligenciará de acuerdo con lo establecido en el Manual de Infracciones al Tránsito adoptado por la Resolución 20223040045295 de 2022”.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 1, 55, 57, 58, 59, 63 y 133, Ley 1801 de 2016 Artículo 141.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-12666 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”.*

Conceptos MT-20191340033291, MT-20191340057891 y MT-20191340076131 de 2019. *“... cabe anotar que los pequeños remolques descritos en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, circulan por las vías sin tarjeta de registro, los cuales difieren de los vehículos tipo remolque o semirremolque, que están sujetos al procedimiento de matrícula (...) Por otra parte, no hay reglamentación para que los vehículos automotores sean usados como unidades tractoras para halar*

pequeños remolques, sin embargo, cuando se trata de motocicletas, a través de la Resolución 929 de 1987 expedida por el

extinto INTRA, se reglamentaron las condiciones de circulación de estos automotores halando pequeños remolques”.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 45.

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

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 63, 66, 69, 70, 71, 84, 105.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 8, 9, 40, 46, 47, 48 y 49.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340011031 de 2021. “Las normas, que regulan el Registro Nacional Automotor-RNA son la Ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito” la Ley 1005 de 2006, “por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002” Resolución 4558

de 2019 “por la cual se actualizan las tarifas de los servicios del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

(...)

Los actores que integran o hacen parte del Registro Único Nacional de Tránsito son el Ministerio de Transporte, quien puso en funcionamiento el Registro, a través de contrato de concesión suscrito con un particular. Vale precisar, que el Ministerio de Transporte implementó el Registro Único Nacional de Tránsito, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito, con el propósito de adelantar los trámites en línea y en tiempo real, y facilitar al usuario los procesos que se adelantan ante estas autoridades de tránsito del orden territorial. Los usuarios que adelanten trámites en materia de tránsito, los cuales previamente deben estar escritos en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.

(...)

En el Registro Nacional Automotor se pueden verificar el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribe 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.

Concordancias: Ley 488 de 1998 Artículos 144 y 145.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-697621 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”.

Concepto MT-20241340906591 de 2024
“Las medidas cautelares son aquellos instrumentos con los cuales el ordenamiento protege, de manera provisional, y mientras dura el proceso, la integridad de un derecho que es controvertido en ese mismo proceso. Así, de conformidad con el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, en Registro Nacional Automotor se inscribe toda providencia judicial o administrativa y medida cautelar, entre otras, sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros. Ahora bien, es de resaltar que las medidas cautelares son ordenadas por autoridades judiciales y administrativas”.

“En ese entendido vale precisar que su registro no ha sido reglamentado como un trámite de tránsito en la Resolución 2395 de 2009, modificada por la Resolución 4765 de 2009 y derogada parcialmente por las Resoluciones 2433 de 2018 y 202230400221785 de 2022; así tampoco, la Resolución 20223040055235 de 2022, no establece tarifas a favor del Ministerio de Transporte o Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, por la inscripción o registro de medidas cautelares sobre vehículos ordenadas por estas autoridades. No obstante, cabe resaltar que las entidades territoriales gozan de autonomía territorial para la gestión de sus intereses, de conformidad con la Constitución Política, lo que incluye, la autonomía administrativa, financiera y fiscal, entre otras. Así las cosas, en virtud del principio de autonomía, dichos entes territoriales, podrán: 1) gobernarse por autoridades propias, 2) ejercer las competencias que les correspondan, 3) administrar los recursos y establecer los

tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones y 4) participar en las rentas nacionales”.

Comentario del Editor:

Si se quiere encontrar una nota diferencial entre el Registro Nacional Automotor y el Registro Terrestre Automotor podemos indicar que, haciendo una interpretación sistemática de las disposiciones, especialmente las que regulan el Registro Único Nacional de Tránsito y las normas que establecen y señalan las competencias de los organismos de tránsito frente al registro de vehículos automotores, podemos indicar que el Registro Terrestre Automotor es aquel que construye cada organismo de tránsito, el cual

se realiza a partir de la información que se procesa frente a los vehículos que están registrados en él y, el Registro Nacional Automotor es aquel que hace parte del RUNT y que se nutre de la información que reportan todos los organismos de tránsito a partir del Registro Terrestre Automotor que administran. En otras palabras, Registro Nacional Automotor es la sumatoria y consolidación de todos los Registros Terrestres Automotores del país.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 8 numeral 9, 45, 46 y 155.

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

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-35581 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)”.

Concepto MT-20191340495161 de 2019. “Así las cosas, en tratándose de retenes instalados por las autoridades en el territorio nacional, la Ley 769 de 2002, no contiene mayores disposiciones al respecto, por lo tanto, se recomienda dirigirse ante las autoridades de control operativo de la jurisdicción. Cabe anotar que, frente a la instalación de puestos de control en las vías de orden nacional, la Policía Nacional a través

de la Dirección de Tránsito y Transporte cumplirán los protocolos establecidos, para esta clase de actividades de control operativo”.

Concepto MT-20211340856691 de 2021. “De conformidad con la norma en cita, y en respuesta a su consulta, vale señalar que normativamente solo se indica lo referenciado anteriormente, no estableciéndose en la referida norma un protocolo o procedimiento que deben adoptar los agentes de tránsito y transporte cuando realizan los operativos de control, en el ámbito de sus competencias. No obstante, se recomienda dirigirse ante las autoridades de control operativo de la jurisdicción, como quiera que, respecto a la instalación de puestos de control en las vías de orden nacional, la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte cumplen unos protocolos establecidos por estos, para esta clase de actividades de control operativo”.

Concepto MT-20211340944551 de 2021.

“...se precisa que no hay disposición legal que establezca un protocolo o procedimiento que deben adoptar los agentes de tránsito y transporte cuando realizan los operativos de control, salvo los procedimientos y manuales que se encuentren establecidos por las autoridades de tránsito dentro del ámbito de sus competencias, como organismos autónomos”.

Concepto MT-20231341291411 de 2023
“...las autoridades de tránsito deben cumplir con lo establecido en el anexo 68 de la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022, Capítulo 8 “SEÑALIZACIÓN DE CALLES Y CARRETERAS AFECTADAS POR EVENTOS ESPECIALES”, del manual de señalización vial, siendo competencia de dichas autoridades instalar los puestos de control, según su jurisdicción, ya sean agentes de tránsito y transporte y/o funcionarios pertenecientes al cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional. No obstante, será esta autoridad en su jurisdicción la competente para establecer el procedimiento, protocolo, y formalidades que deben cumplir para realizar los operativos en las vías nacionales, departamentales o municipales.

Lo anterior, sin perjuicio que la autoridad de tránsito competente pueda requerir a un infractor ante la evidencia de una infracción a las normas de tránsito, sin tener instalado un retén, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito Terrestre”.

Concepto MT-20231340459161 de 2023.
“...como quiera la competencia para instalar los puestos de control están en cabeza de las autoridades de tránsito según su jurisdicción, ya sean agentes de tránsito y transporte y/o funcionarios pertenecientes al cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional, será la autoridad de tránsito y transporte en su jurisdicción quien determine cuantos agentes de tránsito deben estar para realizar el operativo, los requisitos, procedimientos, protocolos, formalidades que deben cumplir para realizar los operativos en las vías nacionales, departamentales o municipales, y será a estas a quienes debe dirigir su consulta. De otro lado, es relevante mencionar que no hay normatividad que establezca que señales de tránsito se deben

instalar en la vía para un retén, no obstante, y como se indicó en el presente escrito, el Manual de Señalización Vial, en el Capítulo 8 “SEÑALIZACIÓN DE CALLES Y CARRETERAS AFECTADAS POR EVENTOS ESPECIALES”, establece en el numeral 8.3 los criterios para la señalización de eventos especiales. De manera complementaria, cabe resaltar que la autoridad operativa a nivel nacional es la Dirección de Tránsito y Transporte – DITRA de la Policía Nacional de Colombia, quien es la competente para informar el procedimiento que se realiza para la instalación de un retén por vías de orden nacional (...).”.

Concepto MT-20241340160781 de 2024.
“Frente a los “retenes”, se debe tener en cuenta que para realizar los (...) operativos de control en vías rurales, ya sean de control de tránsito (policía de tránsito o agentes de tránsito) o de seguridad ciudadana (policía o ejército), no podrán utilizarse los carriles de la vía para detener los vehículos, por lo cual deberá hacerse sobre la berma o disponerse de sitios aledaños a las vías, en los cuales se estacionarán los vehículos que se ordene detener. La señalización debe ser ubicada sobre la berma derecha o aledaña al carril derecho, cuando no exista berma; pero en ningún caso sobre los carriles de circulación, con excepción de las vías urbanas en las cuales se podrá hacer sobre el carril derecho de la calzada. La primera señal de información, que indique la existencia del operativo, la segunda señal que prevenga de dicha situación y la tercera reglamenta la acción inmediata a tomar: señales que serán localizadas a una distancia del operativo según corresponda con lo establecido en la Tabla 2.4 del “Manual de señalización vial dispositivos uniformes para la regulación en las calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia”, Anexo 68 de la Resolución 20223040045295 del 2022, teniendo en cuenta la velocidad de operación de la vía”.

Concepto MT-20251340521991 de 2025: *“El artículo 24 de la Constitución Política, hace referencia al derecho que tiene todo colombiano de circular libremente por todo el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia, sin embargo este precepto constitucional, tiene como limitante la garantía de otros derechos, razón por la cual el legislador expidió la Ley*

769 de 2002, estableciendo en el artículo 1º, que las disposiciones del Código Nacional de Tránsito aplican en todo el territorio nacional y regulan la circulación de peatones, conductores, motociclistas, ciclistas, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos, así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. Así mismo establece la norma que, conforme a lo dispuesto en el precepto constitucional antes señalado, el goce del referido derecho está sujeto a la intervención y reglamentación del estado para garantizar la seguridad (Salvaguarda de la integridad de las personas) y comodidad de los habitantes, en especial la de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para preservar un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Por su parte el artículo 7º ibídem, establece que las autoridades de tránsito dentro de su jurisdicción velarán por el cumplimiento del régimen normativo sobre la materia a través del Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito y que sus funciones son de carácter regulatorio y sancionatorio, es así, como el cuerpo de control operativo, ante la evidencia de la comisión de una infracción a las normas de tránsito, debe imponer la orden comparendo con fundamento en el código de infracción que tipifica la conducta a sancionar. En cuanto al control operativo en materia de tránsito mediante retenes, la Ley 769 de 2002 los define como puestos de control instalados técnicamente por las autoridades legítimamente en cada una de sus jurisdicciones, y por su parte el Manual de Señalización Vial, adoptado mediante artículo 8.1.1 de la Resolución 20223040045295 de 2022, establece unas condiciones mínimas en las que deben ser implementados los puestos de control operativo o retenes. Es de resaltar, que el control operativo no está limitado a realizarse solamente en los denominados retenes, toda vez, que los agentes de tránsito y transporte durante la prestación de su servicio, ante la evidencia de la comisión de una infracción, tiene la facultad de requerir al presunto infractor para que detenga la marcha del vehículo y así proceder a imponer la respectiva orden de comparendo, conforme a lo dispuesto en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, no obstante, será la autoridad en su jurisdicción la competente para establecer el procedimiento, protocolo, y formalidades que

deben cumplir para realizar los operativos en las vías nacionales, departamentales o municipales. En ese sentido, como ya se indicó, la función de velar por el cumplimiento del régimen normativo por parte de las autoridades de tránsito, entre otras, mediante la implementación de retenes por los cuerpos de control operativo, es otorgada por expresa disposición legal, razón por la cual serán éstas autoridades las que determinen las condiciones administrativas en que se programarán y ordenarán la implementación de los mismos, sin embargo, se considera que las autoridades de tránsito en cumplimiento de sus funciones de control operativo no pueden ir en contravía del ordenamiento jurídico, instalando retenes o puestos de control operativo y adicionalmente, estacionar los vehículos oficiales utilizados para movilización de esos funcionarios, justamente donde la ley prohíbe estacionar, como en las paradas de vehículos de servicio público, en atención a lo dispuesto en el numeral 5 del artículo 76 de la Ley 769 de 2002, máxime si se considera, que son esas mismas autoridades de tránsito las que ha destinado éstos espacios de la infraestructura vial, como parte de la prestación un servicio público esencial, como lo es, el servicio público de transporte. Igualmente se debe indicar, que el Manual de Señalización Vial establece, en el numeral 8.1 que los Eventos especiales programables (EEP), como los controles operativos de tránsito, deben contar con medidas que disminuyan el impacto negativo sobre la circulación de los usuarios de la vía.

No existe disposición legal o reglamentaria que prohíba a los funcionarios de control operativo en materia de tránsito y transporte, ordenar a un vehículo detener la marcha en una parada de vehículos de servicio público. Si bien, con la implementación de un retén o puesto de control operativo, en una parada de vehículos de servicio público se podría afectar el servicio de transporte, al no poder los vehículos de servicio público hacer las paradas para recoger o dejar pasajeros en los sitios destinados para tal fin, igualmente, no existe una prohibición expresa para que, en un control operativo adelantado en esas condiciones, se realicen exámenes o pruebas de embriaguez a los conductores de vehículos en aplicación de lo dispuesto en el artículo 150 de la Ley 769 de 2002, o que esta situación, pueda ser alegada en el proceso

contravencional por el presunto infractor como eximente de responsabilidad en la comisión de la infracción. Finalmente se debe señalar que, de conformidad con el artículo 1 del Decreto 087 del 17 de enero de 2011, el objetivo primordial del Ministerio de Transporte es la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica

en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo, sin embargo, no tiene competencia para pronunciarse sobre la legalidad de las actuaciones y decisiones de las autoridades de tránsito o sus funcionarios, como en el caso objeto de su consulta, máxime si se considera que éstas son autónomas e independientes en el cumplimiento de sus funciones y que esta cartera ministerial no es superior jerárquico de las mismas.”

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 125.

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

Concordancias: Ley 1083 de 2006 Artículo 3.

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

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011. “En relación con la importancia de la seguridad vial, la doctrina extranjera ha sostenido:

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

Las estrategias aquí se han de apoyar -entre otros- en la formación continuada a través de tres grandes ejes: Primero, la educación vial en las escuelas o campañas puntuales hechas a tal efecto para consolidar actitudes

positivas en una etapa del niño especialmente receptiva y a la vez vulnerable. Dentro del ámbito de la educación vial infantil se puede observar con preocupación como algunas instituciones privadas, están cometiendo graves errores. Dado que en muchos casos no tienen claro un modelo de educación vial están confundiendo educación vial con formación vial, adelantando en la enseñanza a los niños lo que es más propio de la formación en las autoescuelas.

Además, en relación con la educación vial infantil, en el futuro existen tres grandes retos a solucionar. Primero, es preciso presionar para implicar a todas las administraciones en

la necesidad de que la educación vial tenga una implantación real en el ciclo educativo; segundo, que los materiales de apoyo existentes (algunos muy buenos) lleguen a los centros y a los educadores; tercero, es preciso formar a los formadores con el fin de que estén más mentalizados de la importancia de la educación vial y sobre todo para que conozcan como transmitirla sin cometer errores, algo que está sucediendo con bastante frecuencia en la actualidad.

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

En este contexto, muchos legisladores sin experiencia en el ámbito de la seguridad han sido los inductores de que el modelo formativo

en seguridad vial esté básicamente centrado en el cumplimiento de la norma y no en la educación para seguridad. El modelo lógicamente ha mostrado con el tiempo su debilidad, ya que el conocimiento de la norma no garantiza en absoluto su cumplimiento y la sanción por mucho que aumente no ataja todas las conductas de riesgo.

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

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

Doctrina:

Antecedentes del derecho a la seguridad vial en el sistema jurídico colombiano

"En el marco constitucional colombiano la Carta Magna (1991) indica como fines esenciales del Estado el servicio a la comunidad, la prosperidad general, y efectivizar la parte axiológica contenida en ella garantizando: (...) la vigencia de un orden social justo (...) Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y asegura el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (art. 2).

En tal virtud, se esperaría del Estado que, una vez se planteen desde la principalística o normativamente derechos de talante constitucional, se realicen todas las acciones positivas y negativas tendientes a garantizar su protección.

Además del planteamiento de algunos derechos como fines esenciales del Estado, la Carta Política (1991) los desarrolla a manera de fundamentales, verbi gratia el derecho a la vida consagrado en el artículo 11, fijándose de manera taxativa como mandato superior para todas las autoridades, con el propósito de lograr las condiciones necesarias para el desarrollo efectivo de la convivencia en sociedad.

De igual manera, se plantea lo relativo al derecho a la libertad, donde el artículo 24 ídem indica que "todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él y a permanecer y residenciarse en Colombia" (Constitución Política, 1991).

En ese orden de ideas, el planteamiento que acá se pretende realizar parte de los dos derechos precitados, los cuales usualmente son entrelazados de tal forma que el derecho

a la libertad, con énfasis en la circulación por el territorio de un país y sus vías, de conformidad con lo prescrito en la Declaración Universal de Derechos Humanos (Art. 16): “toda persona tiene derecho a circular libremente (...) en el territorio de un Estado”, constituye el núcleo esencial de la seguridad vial, lo cual a la postre puede configurarse en una protección mayor de la vida e integridad de las personas.

Tal orden, si bien no tomó el alcance esperado, fue plasmado de manera legal al decir:

En el desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, y está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la 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. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privada abiertas al público (Ley 769 de 2002, art. 7).

De igual manera, si bien no se plasma un concepto claro de la seguridad vial, lo cual resulta ser el objeto de la tesina en comento, la Ley 769 de 2002 hace un acercamiento a lo que con esta se pretende proteger, al señalar: 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 (art. 4, parágrafo 1).

Aparece entonces en Colombia, de una manera tímida, un marco normativo que se orienta a la prevención y asistencia técnica en materia de seguridad vial, propendiendo por la disminución en la accidentalidad, elementos que se ven desarrollados por la Ley 1503 de 2011, donde se promueve la formación de hábitos y conductas seguras, y en el Decreto 1079 de 2015, único reglamentario del sector transporte, se fijaron ciertos mecanismos para igual fin. Con lo anterior, y teniendo en cuenta los

lineamientos para la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras descritos en la Ley 1503 de 2011, la Resolución 1565 (MINISTERIO DE TRANSPORTE, 2014) definió la seguridad vial como aquel “conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías”.

Sin perjuicio de ello, en la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (Ley 1702 de 2013) precisa de mejor manera tal definición, al decir que es: (...) el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados.

Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y el equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención de víctimas” (art. 5). Es entonces dentro del ordenamiento jurídico que se reconoce la seguridad vial como principio rector, y que actualmente es lineamiento para la implementación a modo de política pública. No obstante lo anterior, su pobre desarrollo legal no ha encontrado aún el camino para lograr un reconocimiento progresivo de derechos fundamentales como la vida, integridad y salud.

Con lo precedente, buscando dar un mayor y mejor alcance en virtud a la protección de los derechos constitucionales precitados, se pasará a estudiar de manera breve las manifestaciones que al respecto han hecho la Secretaría General de la ONU y las altas cortes en Colombia.

Seguridad vial según la ONU

Teniendo en cuenta el nivel de conciencia mundial sobre la problemática de la pérdida de vidas y lesiones permanentes con sus respectivas consecuencias para los distintos Estados, la Secretaría General de la ONU (2010) decidió lanzar el “Plan mundial para el decenio para la seguridad vial 2011-2020”, tratando de menguar el índice de accidentalidad, fijando, entre otras cosas: (...) la incorporación de las características de la seguridad vial en la utilización de la tierra, la planificación urbana y la planificación del transporte; el diseño de carreteras más seguras y la exigencia de auditorías independientes en materia de seguridad vial para los nuevos proyectos de construcción; el mejoramiento de las características de seguridad de los vehículos; el fenómeno del transporte público, el control eficaz de la velocidad a cargo de la policía y mediante el uso de medidas de descongestión del tráfico; el establecimiento y observancia de las leyes que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños; la fijación e imposición de límites de alcoholemia a conductores, y el mejoramiento de la atención que reciben las víctimas de los accidentes de tránsito (p. 5). Pidiendo (...) a los Estados Miembros que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes” (ONU, 2010).

Lo anterior con miras a socializar el riesgo, de tal modo que la responsabilidad de los daños no se derive únicamente de los Estados, sino que se logren compromisos y acciones concretas por la sociedad en pleno, advirtiendo que: (...) hay muchos otros agentes que también son responsables de la seguridad vial, tales como los servicios sanitarios, el sistema judicial, las escuelas y las organizaciones no gubernamentales. Los usuarios de las vías de tránsito tienen la responsabilidad a título individual de atenerse a las leyes y reglamentos (ONU, 2010).

Lo afirmado, atendiendo las características de la ONU, toma especial importancia toda vez

que fija un rumbo de manera integral respecto a la seguridad vial, incluyendo distintos factores y actores, haciendo énfasis en la prevención del daño, más que en su resarcimiento.

Seguridad vial según la corte constitucional

Se debe advertir que, de conformidad con lo que más adelante será desarrollado, el punto neurálgico para el desarrollo del derecho a la seguridad vial como social fundamental, parte de los pronunciamientos que al respecto ha realizado la Corte Constitucional, en la medida que sus teorías, además de ser precedente constitucional vinculante, permite el reconocimiento de sus alcances, de tal forma que ligarlo al derecho fundamental dará vida propia tal estamento.

Al respecto, la Corte (2003) se ha manifestado en distintos sentidos con la Sentencia C-355, donde se hace un planteamiento tangencial del asunto, indica que sin la regulación en asuntos viales, los derechos de las personas y el interés colectivo: (...) se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal provocaría la accidentalidad constante de sus elementos y el medio ambiente no resistiría la ausencia de una normatividad que reglamentare la emisión de gases tóxicos por parte de los automotores, para poner solo los ejemplos más evidentes.

Fines tan esenciales al Estado como la prosperidad general y la convivencia pacífica (Art. 2 C.P.) serían irremplazables si no se impusieran normas de conducta claras y precisas para el ejercicio del derecho de circulación. Con el apartado citado de la sentencia de constitucionalidad se está interpelando por el correcto orden y desarrollo de normatividades que cada vez, de una mejor manera, logren satisfacer las necesidades de movilidad, materializando con ello algunos derechos fundamentales, como lo son el de la vida, al disminuir el índice de accidentabilidad (sic), el de la salud, con el control que se ejerce sobre la contaminación, y los fines esenciales del Estado que se materializan a través de la convivencia pacífica y la prosperidad general.

En otros pronunciamientos la Corte Constitucional (2003) ha manifestado que: (...) la seguridad vial constituye un importante denominador común entre las regulaciones de transporte público de pasajeros y el privado (...) –precisando que– el legislador está en la obligación de expedir normas jurídicas que busquen salvaguardar la seguridad vial, y con ella, los derechos a la vida e integridad personal, de los demás conductores y peatones.

Tal pronunciamiento asume de manera directa la relación entre derechos constitucionales fundamentales como la vida e integridad personal con la seguridad vial, de tal manera que garantizar este último, y materializa una protección que logra salvaguardar los primeros.

De manera posterior, reafirmando la línea de fundamentación expuesta, se hace el planteamiento por dicha instancia, donde la seguridad vial se utiliza como un medio para garantizar la vida e integridad de las personas, señalando que es precisamente el carácter riesgoso del ejercicio de conducir y/o transitar por las vías, lo que justifica que exista una regulación, donde el fin último sea mantener a salvo la vida, salud e integridad de los demás actores viales, resaltando “que el tránsito es una actividad frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado” (Corte Constitucional, 2011).

En tal sentido, el reconocimiento reiterado que ha realizado el máximo Tribunal en lo Constitucional muestra ab initio la importancia manifiesta que se da en la interpretación constitucional a la seguridad vial, ya que, si bien se acude a criterios auxiliares o su conexión con derechos fundamentales como la vida, salud e integridad de las personas, ello, como se verá líneas más adelante, permitiría estructurarla como derecho social fundamental, y generar una serie de elementos que vinculan al Estado para su guarda.

Seguridad vial según el consejo de estado

En cuanto a los pronunciamientos que ha realizado el Consejo de Estado debe decirse que, pese a no denotar un precedente constitucional, sus decisiones son criterios

que amplían el margen de protección de la seguridad vial, por tanto, se constituyen como orientadores y protectores de derechos fundamentales como la vida, la salud e integridad personal.

El Consejo de Estado (1999), con relación a la seguridad vial, en uno de sus pronunciamientos señaló 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 del 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 riesgosa.

Para lo anterior se reconoce algunas de las condiciones para garantizar la efectiva materialización de los derechos. De igual manera, al tratar la principalística del Código Nacional de Tránsito y Transporte el Consejo de Estado (2010), se pronunció al decir: (...) es importante resaltar que la responsabilidad en la garantía de la seguridad vial inicia en la persona que toma parte en el tránsito, bien sea como conductor, pasajero o peatón; y es su deber conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a los demás.

En el tránsito, los peatones y los discapacitados tienen prevalencia (configurando las responsabilidades que trae consigo hacerse parte de la movilidad). Reconoce también las obligaciones estatales para el efectivo cumplimiento de los fines constitucionales, señalando que:

El Estado debe asegurar la convivencia y la efectividad de los derechos, entre ellos, la libre locomoción, pero sujeto a la intervención y reglamentación para la garantía de la seguridad de los habitantes del territorio, 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 (CONSEJO DE ESTADO, 2010).

Siendo lo anterior una característica novedosa para su momento, y que, a través de la imputación normativa tendiente a garantizar derechos sociales, termina desarrollando un marco que permite hacer ejecutivos los planteamientos sobre la seguridad vial. Si bien las altas cortes han realizado análisis y disertaciones en cuanto a la seguridad vial, ninguna de ellas se ha aventurado en el campo del reconocimiento

autónomo como derecho y los alcances que este puede llegar a tener en el marco tanto de la prevención como en el de la reparación. Permite entonces el capítulo desarrollado generar un análisis de la evolución de la seguridad vial y los pronunciamientos que la respaldan desde las altas cortes que permiten su defensa en el sistema jurídico colombiano, e identificando finalmente al ser humano como génesis en el estudio de la movilidad y sus riesgos”⁴⁴

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 66, 111, 117 y 118.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 8 núm. 9, 45, 46 y 155.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 55, 57, 74, 86, 109, 110, 111, 114 y 115, Ley 1801 de 2016 Artículo 144.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 77.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 73.

Servicios Conexos al Transporte. Adicionado Artículo 12 Ley 1682 de 2013: Son todos los servicios y/o actividades que se desarrollan o prestan en la infraestructura de transporte y complementan el transporte, de acuerdo con las competencias de las autoridades previstas para cada modo. Dichos servicios permiten una operación modal o multimodal, atendiendo también las actividades propias del transporte en condiciones de regularidad y de eventualidades. Entre estos servicios se encuentran los peritajes y evaluación de vehículos, las terminales de pasajeros y

⁴⁴ OCAMPO DÍAZ Karen Alejandra, OSPINA GUZMÁN Delia Patricia, SUAREZ RUBIANO Felix Roberto. Concepto y Estructura de la

Seguridad Vial como Derecho Social Fundamental en Colombia. Universidad Libre-Seccional Pereira. 2018.

carga, las escuelas de enseñanza y los centros de desintegración y reciclaje de vehículos, entre otros.

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

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

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

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 27.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 89.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211341323031 de 2021. “... los vehículos de servicio público importados, ensamblados o producidos en el país requieren de homologación previa de esta Cartera Ministerial, para transitar por las vías públicas o privadas abiertas al público del país, en consecuencia, las transformaciones, retiro o adaptaciones que alteren las condiciones técnicas de homologación del automotor no están permitidas bajo las normas de transporte y tránsito.

Concepto MT-20241340130911 de 2024. “Para que una persona pueda acreditar el reconocimiento de transformación o repotenciación de un vehículo, deberá presentar la Licencia de tránsito del automotor, con la anotación que corresponda, siendo este el documento idóneo que acredita su propiedad y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público”.

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.

Transporte personal urbano: **Adicionado Artículo 2º Ley 2486 de 2025** Modalidad de movilidad individual utilizada en áreas urbanas para desplazarse de un lugar a otro.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 45, 68 Parágrafo 1, 94 y 95.

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 Cero Emisiones: **Adicionado Artículo 2 Ley 1964 de 2019.** Vehículo automotor impulsado por cualquier tecnología de motorización que en virtud de la generación de su energía para propulsión, no emite emisiones contaminantes al aire ni gases de efecto invernadero.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 64.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 44, Decreto 1079 de 2015 Artículo 2.2.1.7.7.1.4.

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

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341291581 de 2023.”
No existe actualmente concepto o disposición normativa que establezca la vida útil de los vehículos oficiales. No obstante, las entidades oficiales deben garantizar las condiciones

óptimas para la circulación del vehículo a través de la revisión técnico-mecánica y la inspección de emisiones contaminantes y el cumplimiento de las normas vigentes para su circulación”.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 44.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 44, Decreto 1079 de 2015 Artículo 2.3.5.3.

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 98, Ley 2138 de 2021.

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 pasajeros⁴⁵.

Vehículo eléctrico: Adicionado Artículo 2 Ley 1964 de 2019. Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía recargable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de catenarias. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340388301 de 2023.
“...la definición de vehiculó eléctrico no se encuentra restringida a los automotores de 4 ruedas, pudiendo referirse a otras tipologías vehiculares como ciclomotores, tricimotos, cuadriciclos, entre otras, siempre y cuando estén dotados de motores eléctricos

conformados por un sistema de almacenamiento de energía recargable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de catenarias”.

Concordancias: Ley 2099 de 2020 Artículo 49.

⁴⁵ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-568 de 2003 decidió declarar exequibles por los cargos formulados, las expresiones “cuya circulación se hace por carriles exclusivos” contenidas en la definición de vehículo de transporte masivo que establece el artículo 2 de la Ley 769 de 2002.

Legislación Complementaria: Ley 1964 de 2019

Artículo 5. *Incentivos al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones otorgados por parte de las entidades territoriales.* Las entidades territoriales podrán desarrollar, promover y ofertar la adopción de esquemas de incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial tales como descuentos sobre el registro o impuesto vehicular, tarifas diferenciadas de parqueaderos o exenciones tributarias.

Artículo 8. *Iniciativa pública de uso de vehículos eléctricos.* Dentro de los seis (6) años a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno nacional en su conjunto, los municipios de categoría 1 y Especial exceptuando: los de Tumaco y Buenaventura y los prestadores del servicio público de transporte deberán cumplir con una cuota mínima del treinta (30) por ciento de vehículos eléctricos en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad para el caso del Gobierno nacional y la infraestructura con que cuenten.

Parágrafo 1. La anterior disposición solo aplicará para los segmentos de vehículos eléctricos que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.

Parágrafo 2. La Contraloría General de la República será la entidad encargada de hacer seguimiento y control al cumplimiento del presente artículo.

Parágrafo 3. Las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Masivo deberán implementar políticas públicas y acciones tendientes a garantizar que un porcentaje de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, sean eléctricos o de cero emisiones contaminantes cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando finalice su vida útil y requiera reemplazarse, de acuerdo con el siguiente cronograma:

A partir de 2025, mínimo el diez (10) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2027, mínimo el veinte (20) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2029, mínimo el cuarenta (40) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2031, mínimo el sesenta (60) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2033, mínimo el ochenta (80) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2035, mínimo el cien (100) por ciento de los vehículos adquiridos.

Parágrafo 4. La disposición y cumplimiento del presente artículo se hará sin perjuicio de lo establecido en la Ley 80 de 1993, en particular con los principios de selección objetiva.

Artículo 11. Todas las empresas importadoras de vehículos eléctricos o híbridos deben garantizar el importe de autopartes y repuestos para los vehículos de

estas características. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio reglamentarán la medida.

Legislación Complementaria: Ley 2169 de 2021

Artículo 12. Medidas del Sector Transporte. El Ministerio de Transporte, en coordinación con las entidades que se indican en los numerales siguientes, y demás entidades nacionales y territoriales competentes, deberá incorporar en los instrumentos sectoriales de planificación existentes y futuros, acciones orientadas a alcanzar las metas país en materia de mitigación, así como a garantizar las condiciones habilitantes para la implementación y avance en la consolidación de las siguientes medidas mínimas:

1. Acciones que permitan acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica, diseñando e implementando políticas con el fin de establecer estándares regulatorios y técnicos para la comercialización y operación de vehículos eléctricos de 2, 3 y 4 o más ruedas, así como la promoción de instrumentos financieros que incentiven el ingreso de vehículos eléctricos.
2. Acciones que permitan avanzar hacia la paridad de precios entre las tecnologías de vehículos eléctricos y vehículos convencionales con el fin de incentivar una mayor demanda de vehículos eléctricos en el mercado.
3. Acciones que permitan la concurrencia entre el Gobierno nacional y los entes territoriales para Incentivar la transición hacia la tecnología eléctrica en los sistemas de transporte público.
4. Desarrollo de instrumentos financieros que generen condiciones habilitantes para la circulación de al menos 600.000 vehículos eléctricos en el país a 2030. Estas acciones se desarrollarán en coordinación con el Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Departamento Nacional de Planeación.

(...)

Vehículos Convertidos: **Adicionado Artículo 2 Ley 2128 de 2021.** Aquellos vehículos de combustibles líquidos que son convertidos para funcionar a base de gas combustible.

Vehículos Dedicados: **Adicionado Artículo 2 Ley 2128 de 2021.** Aquellos vehículos cuyo motor ha sido diseñado y fabricado para operar exclusivamente con gas combustible.

Legislación Complementaria: Ley 2128 de 2021

Artículo 11. Identificación de los vehículos. El Ministerio de Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley,

reglamentará un mecanismo de identificación vehicular, que permita a las autoridades nacionales, territoriales y municipales reconocer a los vehículos que operen con gas combustible, para garantizar su acceso a los incentivos definidos en la presente ley y en otras normas de carácter nacional y local.

Vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana: **Adicionado Artículo 2º Ley 2486 de 2025.** Vehículos asistidos o impulsados por un motor eléctrico, de peso reducido, diseñados para uso individual en entornos urbanos, que cumplen con las características y especificaciones técnicas definidas por el Ministerio de Transporte para circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley. La potencia nominal de estos vehículos no podrá exceder los 1000W.

Legislación Complementaria: Ley 2486 de 2025.

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto:

3. Regular la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; asegurando la vida e integridad de sus usuarios y de los demás actores de la vía.

2. Promover el uso de los vehículos referidos en el numeral anterior como medios de transporte personal, que constituyen alternativas de movilidad urbana sostenible.

(...)

Artículo 7. Reglamentación. Dentro del año siguiente a la promulgación de esta ley, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, deberá expedir una reglamentación detallada sobre los siguientes aspectos:

1. Características y especificaciones técnicas para que un medio de transporte sea considerado como un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana y pueda circular por la ciclo-infraestructura y las vías permitidas, en los términos de la presente ley .

2. Condiciones y características técnicas para que un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana pueda transportar de forma segura a más de una persona y se permita su tránsito en los términos de la presente ley.

3. El uso con fines recreativos y deportivos de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.

4. El tránsito por fuera del perímetro urbano de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; cuya reglamentación será aplicada en aquellas entidades territoriales en las que no se haya regulado la materia.

5. Características técnicas de los cascos de seguridad exigidos para la circulación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Haciendo las distinciones pertinentes, si hay lugar a ellas, dependiendo del tipo de vehículo.

6. Características de las prendas retrorreflectivas de identificación que deben ser utilizadas por los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana cuando transiten entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.

8. Características técnicas de los sistemas de frenado de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal, de conformidad con las normas internacionales relacionadas.

Parágrafo 1. La reglamentación de que trata este artículo deberá estar fundamentada y tener en cuenta, entre otros: (i) la promoción del uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana como alternativas de movilidad urbana sostenible; (ii) estándares internacionales sobre la materia, aplicables a las realidades y necesidades colombianas; (iii) conceptos u observaciones formuladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional; (iv) la garantía de la vida e integridad de los actores en la vía.

Parágrafo 2. La reglamentación de que trata este artículo podrá ser actualizada por el Ministerio de Transporte cuando así se requiera.

Artículo 8. Garantía de disponibilidad de repuestos para vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Los productores y proveedores de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana deben garantizar la disponibilidad de repuestos para dichos vehículos, de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan las autoridades competentes en la materia.

Las autoridades que reglamenten lo relacionado con los repuestos de este tipo de vehículos deben verificar periódicamente las reglamentaciones expedidas al respecto para mantener la exigencia de disponibilidad acorde con la realidad del mercado. En lo no reglamentado se aplicará subsidiariamente lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor) y las disposiciones que la complementen y desarrollen.

Artículo 9. *Promoción del uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.* En el marco de la autonomía administrativa de las entidades territoriales y de acuerdo con los recursos disponibles en sus presupuestos que puedan ser destinados para el efecto, los municipios y distritos, formularán e implementarán, periódicamente, campañas para promover el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana como alternativas de movilidad

urbana sostenible. Podrán, además, en ejercicio de sus competencias, otorgar beneficios para incentivar su uso.

Así mismo, en las ferias, exposiciones y actos culturales que se desarrollen dentro de la Semana Nacional de la Movilidad Sostenible de que trata el artículo 18 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito) deberán siempre promoverse el uso de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, como alternativas de movilidad urbana sostenible.

Artículo 10. *Revisión de la situación arancelaria en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana sus repuestos e implementos de seguridad.* Conforme a la facultad otorgada al Presidente de la República en el numeral 25 del artículo 189 de la Constitución Política, se exhorta al poder ejecutivo a que, a través de las entidades competentes dentro del Gobierno nacional:

1. Evalúe el estado actual de la situación arancelaria en la importación de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, de sus repuestos y de sus implementos de seguridad.
2. Con fundamento en lo anterior, considere hacer las modificaciones a que haya lugar, con el propósito de reducir los costos de importación, que esta reducción se traslade al consumidor final y, así, se incentive el uso de estos vehículos, como alternativas de movilidad sostenible.

Parágrafo. El Gobierno nacional, en el término de seis (6) meses contados a partir de la expedición de la reglamentación de que trata el artículo 7° de esta ley, informará al Congreso de la República sobre el análisis adelantado y las decisiones adoptadas en virtud de lo dispuesto en este artículo.

Artículo 11. *Programas de educación y concienciación sobre movilidad urbana sostenible.* El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con las entidades territoriales, diseñarán e implementarán programas y/o campañas nacionales y locales de educación y concienciación orientados a sensibilizar a los usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana sobre la seguridad vial y las mejores prácticas de conducción, así como a fomentar el respeto y la convivencia entre los diferentes actores viales.

Parágrafo 1. Las campañas y programas se desarrollarán en instituciones educativas y en establecimientos de comercio que comercialicen vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, con el fin de que los compradores, al momento de adquirirlos, puedan acceder de manera efectiva a los contenidos correspondientes. Estos incluirán la normativa aplicable y los parámetros y principios básicos de comportamiento vial.

Parágrafo 2. Para garantizar la efectividad de las campañas y los programas de educación y concienciación sobre movilidad urbana, el Ministerio de Transporte, junto con las secretarías de tránsito, implementarán mecanismos de monitoreo y evaluación basados en indicadores, tales como la reducción de accidentes viales, el cumplimiento de normas de tránsito y la mejora en la percepción de seguridad. Así mismo, se aplicarán encuestas y se analizarán datos de siniestralidad con el fin de ajustar las estrategias y fortalecer el impacto de las campañas y los programas implementados.

Artículo 12. *Inclusión de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana en los estudios de seguridad vial.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), a través de su Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el marco de sus funciones de diagnóstico, análisis e investigación en materia de seguridad vial, incluirá dentro de sus informes; estudios, análisis y evaluaciones los datos relacionados con la circulación, siniestralidad y comportamientos viales asociados a los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, con el fin de apoyar el diseño, evaluación y ajuste de las políticas, planes y estrategias de seguridad vial que incluyan a estos actores viales.

Artículo 13. *Cobertura ambiental a vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.* El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo máximo de dos (2) años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, adoptará las disposiciones normativas y técnicas necesarias para que los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana queden expresamente incluidos dentro del alcance de la política y la reglamentación sobre Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (RAEE) establecidas en la Ley 1672 de 2013, garantizando la aplicación efectiva del principio de responsabilidad extendida del productor y la gestión posconsumo de sus componentes.

Artículo 14. *Inclusión de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana en la partida arancelaria 87.12 del artículo 468-1 del Estatuto Tributario.* Para efectos de lo previsto en el artículo 468-1 del Estatuto Tributario, entiéndase que los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana de que trata la presente ley se encuentran comprendidos en la partida arancelaria 87.12 de dicho artículo, aun cuando esta haga mención expresa únicamente a las bicicletas eléctricas, por cuanto se trata de vehículos del mismo género, con características técnicas equiparables.

Artículo 15. *Exención de requisitos para la circulación de vehículos eléctricos livianos o de baja velocidad.* En atención a su menor nivel de riesgo, derivado de sus características de peso y velocidad reducidos, y considerando además su aporte como medio alternativo de movilidad sostenible, para la circulación de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana de que trata la presente ley, así como de los demás vehículos eléctricos cuyo peso, incluyendo su batería, no supere los sesenta (60) kilogramos, o que, teniendo un peso

superior, no puedan desarrollar velocidades superiores a 40 km/h, no se requerirá ni podrá exigirse:

1. Matrícula ante organismo de tránsito.
2. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).
3. Licencia de conducción.

Artículo 16. *Infraestructura para la movilidad urbana sostenible.* Los municipios: y distritos, en el marco de su autonomía, priorizarán en sus instrumentos de planificación, la construcción, adecuación y mantenimiento de infraestructura para medios de transporte no motorizados, como por ejemplo:

- Ciclo-infraestructura conectada, segura y accesible.
- Redes de señalización vial para los usuarios de vehículos livianos y peatones.
- Zonas de parqueo en puntos estratégicos.
- Intermodalidad con el transporte público.

La planificación e implementación de estas infraestructuras deberá contemplar la participación ciudadana y garantizar la accesibilidad universal, priorizando a poblaciones vulnerables y promoviendo la equidad en el acceso al espacio público.

Parágrafo. La planificación e implementación de estas infraestructuras deberá estar en concordancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, con el fin de asegurar la viabilidad financiera de las inversiones propuestas y su alineación con los objetivos de sostenibilidad fiscal y desarrollo territorial.

Artículo 17. Las erogaciones derivadas de la aplicación de la presente ley deben sujetarse a las disponibilidades existentes tanto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y en el Marco de Gasto de Mediano Plazo, de los sectores responsables de su cumplimiento.

Artículo 18. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga los artículos 14 y 17 de la Ley 1811 de 2016 (Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito); deroga, también, todas las disposiciones que le sean contrarias.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 1, 4, 7, 68, 75, 79, 105.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 105.

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.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículos 58 numeral 6, 60 Parágrafo, 66, 76 numeral 13, 79 Parágrafo, 113 Parágrafo.

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

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

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 76 numeral 15.

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 masivo⁴⁶.

Concordancias: Código Nacional de Tránsito Artículo 105.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003.

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

2) *“...la destinación de determinados carriles para el tránsito exclusivo de vehículos de transporte masivo no libera a quienes prestan dicho servicio en esas circunstancias del estricto respeto de las normas de tránsito así*

como del cumplimiento de sus demás deberes sociales, pues de lo que se trata es de garantizar el uso racional de los bienes colectivos en perfecta armonía con los demás prestadores del servicio público de transporte, con los usuarios del mismo y en general con toda la sociedad”.

3) *La destinación de determinados carriles para el tránsito exclusivo de vehículos de transporte masivo no implica el desconocimiento del carácter inalienable de las vías públicas”.*

⁴⁶ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-568 de 2003 decidió declarar exequibles por los cargos formulados, las expresiones “y con destinación exclusiva” contenidas en la definición de vía troncal que establece el artículo 2 de la Ley 769 de 2002.

Vías Permitidas: (Adicionado Artículo 2º Ley 2486 de 2025) Son las vías respecto de las cuales no existe prohibición normativa expresa que impida la circulación de vehículo eléctricos livianos de movilidad personal urbana.

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

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

Zona de Parquímetro: Adicionado Artículo 2 Ley 1964 de 2019. Zonas debidamente demarcadas y señalizadas, destinadas para el estacionamiento de vehículos en las vías públicas, previo pago de una tasa de uso a la administración distrital o municipal.

Comentario del Editor:

Revisados los conceptos de Zona de Estacionamiento Restringido y Zona de Parquímetro se encuentran muchas semejanzas pero también notables diferencias, mientras en el caso de las ZER el legislador dispuso claramente las áreas donde se podían establecer (adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos

industriales y comerciales), en el caso de las zonas de parquímetro no se limitaron dichas zonas sino que simplemente se hizo referencia a vías públicas. Ahora bien, una notable diferencia es que en el caso de las zonas de parquímetro se autoriza expresamente el cobro de una tasa de uso que ha de ser fijada por la autoridad competente (concejos municipales o distritales).

Zonas de Frontera. Adicionado Artículo 2 Ley 2135 de 2021, Artículo 4 Ley 191 de 1995: 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.

Concordancias: Ley 1955 de 2019 Artículos 121, 122 y 123.

Comentario del Editor:

Aunque el Artículo 2 de la ley 769 de 2002 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 artefacto 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.

CAPITULO II Autoridades

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

El Ministro de Transporte.

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340328311 de 2019.
“(…) corresponde a los alcaldes dentro de su jurisdicción regular lo pertinente al tránsito de vehículos tipo patineta con o sin motor”.

Concepto MT-20191340269041 de 2019.
“...todos los ciudadanos tienen derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero se encuentran sujetos a la intervención y reglamentación de las autoridades quienes deben garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes. Así las cosas, el Código Nacional de Tránsito faculta a los alcaldes y demás autoridades de tránsito para expedir las normas y tomar las medidas y restricciones necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito dentro de su jurisdicción por la seguridad de las personas y las cosas en la vía y las autoridades deberán obrar siempre de manera equilibrada, diseñando mecanismos razonables acordes con los fines pretendidos.

Finalmente, es preciso indicar que las medidas y restricciones adoptadas por la autoridad de tránsito respectiva dentro de su jurisdicción no podrán ser de carácter permanente ni generar modificación alguna a lo preceptuado en el Código Nacional de Tránsito Terrestre”.

Concepto MT-20221340117751 de 2022.
“Conforme al precitado marco normativo constitucional y legal, sobre el particular se puede determinar que los Gobernadores y Alcaldes en sus territorios, gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, en este sentido, la Ley 769 de 2002 establece mediante el artículo 3 que son autoridades de

tránsito en segundo orden, los Gobernadores y Alcaldes, de manera que, en virtud a lo determinado mediante el parágrafo 3 del artículo 6, dentro de su respectiva jurisdicción tienen la facultad de expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito.

(...)

Teniendo en cuenta el contexto normativo presentado, las delegaciones que realizan las autoridades de tránsito en virtud de lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 3 de la Ley 769 de 2012, dependerán de la estructura organizacional de cada ente territorial, siendo esta una competencia que, por expresa disposición legal, recae en las autoridades territoriales. Lo anterior, sin dejar de observar la competencia a prevención sobre las funciones de tránsito que la ley le otorga a la Policía Nacional.

(...)

Así las cosas, es el Alcalde Municipal como primera autoridad de tránsito en su respectiva jurisdicción, el competente para delegar algunas de las funciones de tránsito, funciones que deben estar plasmadas en el Manual de Funciones, y demás actos administrativos y documentos internos sobre el asunto. Lo anterior, en observancia de las normas vigentes que rigen la materia respecto de los requisitos que deben cumplir los servidores públicos en quienes se deleguen las funciones propias del alcalde como máxima autoridad de tránsito en su jurisdicción”.

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”⁴⁷.

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 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”⁴⁸.

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 Transporte y los Organismos de Tránsito”.

⁴⁷ CONSEJO DE ESTADO. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. CP. Camilo Arciniegas Andrade. Rad. 2005-0075. Septiembre 27 de 2007.

⁴⁸ Corte Constitucional Sentencia C-931 de 2006.

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 artículos 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, 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 departamentales

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 secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad (entiéndase Gobernador), operará en aquellos municipios 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 tránsito⁴⁹, 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 4 del artículo 3 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

⁴⁹ Artículo 7 Ley 769 de 2002.

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

tránsito, 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 tránsito departamental o el organismo en el que se delegue (siempre que no exista organismo de tránsito 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 Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía nacional, 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 la Ley.

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

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-530 de 2003. *"Como lo define el Artículo 2 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 3 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".

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340458871 de 2019. *"Como corolario de lo expuesto, se tiene que, la normativa invocada y la jurisprudencia traída a colación del Consejo de Estado señalan cuales son, y la delimitación territorial en la cual ejercen la competencia las autoridades de tránsito, así entonces, para el caso sub examine, serán las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y*

exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito quienes asuman el conocimiento por parte de cualquier autoridad. En consecuencia a lo anterior, procede únicamente para la iniciación del procedimiento, según se estipula en el artículo 134 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”.

Concepto MT-20201340426901 de 2020.
“De igual manera en tratándose de organismos de tránsito a nivel departamental es preciso indicar que este prestara los servicios de tránsito a los municipios que hagan parte del departamento que no tenga

organismo de tránsito; así las cosas, es posible señalar que puede existir un organismo de tránsito departamental y que un municipio que haga parte del departamento tenga uno aparte para su jurisdicción, el cual será el competente para prestar los servicios de tránsito dentro de su municipio. Ahora bien, frente a la ubicación del organismo de tránsito departamental normativamente no se especifica en donde debería estar ubicado el mismo, sin embargo, teniendo en cuenta la jurisdicción de su competencia considera esta Oficina Asesora que deberá estar ubicado en alguno de los municipios que hagan parte del departamento”.

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

Los Inspectores de Policía⁵⁰, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340052141 de 2020:
“...cada organismo de tránsito por expresa disposición legal cuenta con jurisdicción y competencia y en aquellos municipios en los cuales no exista ente de tránsito de carácter municipal, la jurisdicción y competencia corresponderá al respectivo organismo de Tránsito Departamental.

En cuanto a la inspección de tránsito podemos indicar que a la luz de la Ley 769 de 2002, artículo 3. es una autoridad de tránsito y velará por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público; sus acciones deben estar orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. De otro lado, vale señalar que en principio el competente para conocer de las infracciones a las normas de tránsito será el organismo de tránsito de la jurisdicción en donde se cometió la infracción siempre que evidencie la comisión de una infracción, inmovilice vehículos cuando la comisión de la infracción lo amerite. conoce de los accidentes de tránsito y adelanta el informe correspondiente; no obstante lo anterior, en ausencia de la autoridad competente y con el propósito de minimizar los daños y riesgos

que para las personas o cosas pudieran derivarse de incidentes relativos al tránsito podrá a prevención la autoridad disponible adoptar las medidas que considere pertinentes mientras se hace presente la autoridad competente y en caso de imponer comparendo por la infracción deberá dentro de las 12 horas siguientes entregar la copia del mismo a la autoridad competente.

En ese sentido la inspección de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación, como lo señala el artículo 7 de la Ley 769 de 2002. En complemento a lo anterior, es importante señalar que para la imposición de comparendos y multas por infracción a las normas de tránsito y para adelantar el proceso contravencional señalado en la Ley 769 de 2002, es importante mencionar que este tipo de acciones podrá adelantarse siempre y cuando obtengan del Ministerio de Transporte la autorización para operar como un organismo de tránsito.

En virtud de lo anterior, es preciso señalar que la asignación de rangos para el formulario de la orden de Comparendo Único Nacional a los

⁵⁰ En virtud de lo previsto por el Artículo 1º de la Ley 2492 de 2025, se cambió la denominación de los Inspectores de Policía por “Inspectores de Convivencia y Paz”

organismos de tránsito y a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, se hará a través del sistema RUNT, de manera automática y en línea.

En este sentido, de lo manifestado en los apartes transcritos, se colige que en tanto sean las infracciones cometidas, el contraventor se hará acreedor del mismo número de órdenes de comparendo en relación con diferentes infracciones simultáneas, siendo procedente a la luz de la normatividad especializada en materia de tránsito y de carácter obligatorio para el agente de control operativo, que prevea la comisión de las conductas constitutivas de infracciones al tránsito”.

Concepto MT-20201300138031 de 2020.

“En ese orden de ideas, para determinar si un inspector de policía de un municipio está facultado para delegar las funciones, se debe tener claridad de la nomenclatura, clasificación y funciones establecidas en el manual de funciones del referido municipio, para lo cual en el evento de ser procedente lo puede realizar mediante un acto administrativo de delegación de conformidad con lo establecido en establecido en el artículo 9 de la Ley 489 de 1998. No obstante, cabe mencionar que la administración también mediante contrato de prestación de servicios, puede contratar personas naturales para desarrollar actividades relacionadas con la administración o funcionamiento de la entidad, sin que ello quiera decir que pueden realizar funciones de autoridad de tránsito, como quiera que de conformidad con lo establecido en las Leyes 769 de 2002, 1383 de 2010 y 1310 de 2009 citadas en el presente escrito, las funciones de autoridad de tránsito deben ser realizadas por empleados públicos, con los requisitos establecidos en las referidas leyes, dentro de los perfiles específicos del manual de funciones, demás actos administrativos y documentos internos, propios de las mismas entidades territoriales, su jurisdicción y competencia”.

Concepto MT-20201300127861 de 2020.

“...ante infracciones y/o demás eventos ocurridos en la vía, los Inspectores de Policía y/o demás autoridades de tránsito presentes en el lugar de los hechos, detentan la facultad de adelantar los procedimientos preliminares,

incluyendo la elaboración de comparendos y/o informes de tránsito -atendiendo lo establecido en la Ley 769 de 2002-, para posteriormente trasladar a la autoridad competente los informes y demás soportes concernientes al hecho acaecido y así adelantar el trámite administrativo que corresponda, lo cual se conoce jurisprudencialmente como la competencia a prevención.

Al respecto, es claro que la autoridad de tránsito que aboque inicialmente el conocimiento del hecho, entregará al funcionario competente dentro de las doce (12) horas siguientes la copia de la orden de comparendo, y/o dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes si se tratare de un informe de accidente -conforme lo disponen el parágrafo 1 del artículo 135 y el artículo 145 de la Ley 769 de 2002, respectivamente-.

De igual manera, es preciso señalar que para ejercer funciones de tránsito de tipo sancionatorio por parte de un Inspector de Policía -aludiendo a la imposición de órdenes de comparendo por comisión de infracciones a las normas de tránsito-, dicho funcionario debe ostentar la calidad de agente de tránsito, de otro lado, cabe mencionar que si el municipio al cual está vinculado no tiene Organismo de Tránsito creado por Acuerdo Municipal y autorizado por la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, el competente para culminar el proceso contravencional es el Organismo de Tránsito Departamental”.

Concepto MT-20211341204861 de 2021.

“...las funciones que deben ejercer los Inspectores de Policía y Tránsito o quien haga sus veces en cada ente territorial como autoridad de tránsito, serán todas las asignadas por la máxima autoridad de tránsito, teniendo en cuenta las normas que regulan la materia. Lo anterior, como quiera que de conformidad con lo establecido en las Leyes 769 de 2002, y 1310 de 2009, las funciones de autoridad de tránsito deben ser realizadas por empleados públicos, con los requisitos establecidos en las referidas leyes, dentro de los perfiles específicos del manual de funciones, demás actos administrativos y documentos internos, propios de las mismas entidades territoriales, su jurisdicción y competencia”.

Concepto MT-20231340460271 de 2023.”

(...) las inspecciones de policía con funciones de tránsito son dependencias territoriales de creación normativa, cuyas funciones y competencias se encuentran atribuidas por ministerio de la ley, es así como se constituyen como autoridades de tránsito y transporte en su respectivo ente territorial.

- Los Inspectores de Policía con funciones de tránsito son autoridades de tránsito en su respectiva jurisdicción, siempre y cuando no exista organismo de tránsito u otra autoridad de tránsito, por lo tanto, como autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio, cuyas acciones deben ser orientadas a la prevención, asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías.

- En suma, no todos los inspectores de tránsito poseen atribuciones de autoridad de tránsito, en este sentido, el manual específico de funciones y de competencias laborales de la entidad al cual está vinculado el Inspector de Policía debe describir el contenido funcional del empleo en consonancia con artículo 206 de la Ley 1801 de 2016, además de incluir y desarrollar las facultades de tránsito atribuidas por el artículo 3 de la Ley 769 del 2002 modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010. Ahora de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.4.10 del Decreto 1083 de 2015, “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector de la Función Pública” modificado por el Decreto 815 de 2018, es preciso señalar que las funciones en materia de tránsito de un inspector de policía son las que defina el Manual Específico de Funciones y Competencias Laborales que haya establecido el alcalde, secretaria o instituto de tránsito en su condición de organismo de tránsito o según sea la denominación definida en la estructura y planta de empleos de la respectiva entidad territorial; y en esa medida estarán investidos de autoridad de tránsito en virtud del artículo 3 de la Ley 769 de 2002, con las facultades que de suyo le confiere la Ley ibidem, en consecuencia, tienen la competencia para aplicar las sanciones de que trata el artículo 122 ejusdem.

(...) la Ley 769 de 2002, en su artículo 6 establece que en los municipios que no cuenten con organismo de tránsito, aquel lo constituirán los designados por la autoridad local única y exclusivamente en los municipios donde no hay autoridad de tránsito, y en su defecto, las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito. En tal virtud, serán las autoridades que hacen las veces de organismo de tránsito en los municipios con los que no cuentan, los encargados a través de sus agentes quienes se encargan de levantar el Informe Policial de Accidentes de Tránsito.

(...) conforme lo establece el artículo 4 de la Ley 1310 de 2009 Modificado por la Ley 2197 de 2022, artículo 57, las autoridades de tránsito ejercerán sus funciones en el territorio de su jurisdicción y en aquellos municipios donde no haya organismo de tránsito, o en aquellos donde hay organismo de tránsito clasificado por el Ministerio de Transporte, pero que no cuenta con Agentes de Tránsito, ejercerá la función de organismo de tránsito los agentes de tránsito de los organismos de tránsito departamentales.

Es importante indicar que de conformidad con el artículo 6 de la Ley 769 de 2002 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. Ahora bien, frente a las facultades de las autoridades locales para realizar convenios interadministrativos con el fin de coadyuvar en la actividad de los organismos de Tránsito, es preciso indicar que cada entidad territorial goza de autonomía para la gestión de sus intereses² y el Ministerio de Transporte no es segunda instancia de dichas entidades, en ese sentido, no tiene competencia para determinar la viabilidad, del convenio interadministrativo consultado en su petición.

Por último y de manera ilustrativa, cabe indicar que las entidades estatales para la celebración de contratos deben tener en cuenta lo señalado en el Estatuto General de

Contratación de la Administración Pública (Ley 80 de 1993) y las normas que lo modifiquen, adicionen, deroguen, o complementen. Bajo en anterior contexto normativo, es preciso señalar que le corresponde al municipio efectuar las evaluaciones correspondientes en el ámbito de la normatividad regulatoria sobre autoridades de tránsito, funciones que entre la ley y mecanismos de organización, tal y como lo describen las disposiciones susodichas, indicando que el Ministerio de Transporte no puede incursionar en actuaciones administrativas de la autonomía del ente territorial pero sí, como se ha efectuado el aporte de los criterios de legalidad para suplir las autoridades de tránsito en la correspondiente jurisdicción.

Siendo así, el citado artículo determina que en caso de daños materiales en los que sólo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y/o se tipifique un tipo penal, la autoridad de tránsito que conozca el hecho, levantará un informe descriptivo de sus pormenores y entregará una copia inmediata a los conductores, quienes deberán suscribirlas; a su vez, la Autoridad de Tránsito que hubiere conocido del accidente copia del respectivo IPAT al organismo de tránsito competente y en los casos en que se tipifique un tipo penal, de manera adicional, se

entregará el original a la Fiscalía General de la Nación, En suma a lo anterior, el artículo 10 de la Resolución 11268 de 2012 establece que Organismos de Tránsito, los Alcaldes de los municipios que no cuentan con Organismo de Tránsito municipal ni departamental y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, según su jurisdicción, serán los responsables de imprimir, diligenciar, custodiar y controlar el IPAT, así como realizar el reporte diario del consumo al RNAT, bajo los estándares establecidos por el Ministerio de Transporte o los protocolos que para el efecto establezca el RUNT.

(...) en virtud del artículo 4 de la ley 1310 de 2009, cada municipio contará como mínimo con inspector de Policía con funciones de tránsito y transporte o con un inspector de Tránsito y transporte y un número de agentes de tránsito y transporte, de acuerdo con su necesidad y capacidad fiscal, que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción (o bajo convenios con otros municipios u organismo de tránsito departamental), los cuales por su rango de autoridad y tener funciones de policía judicial no podrán ser objeto de delegación o contratar con particulares, salvo los que excepcionalmente se contraten para atender proyectos de control en vía específicos o para solventar ciertas situaciones que lo justifiquen”.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte⁵¹.

Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5 de este artículo.

Los Agentes de Tránsito y Transporte.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-046341 de 2013. “Se estima viable que un agente de tránsito y transporte municipal imponga el respectivo Informe de Infracciones de Transporte Público Terrestre Automotor, al presunto infractor de dichas normas, en su respectiva jurisdicción, para lo cual deberá hacer uso del formato establecido para el efecto por la entidad de control competente”.

Concepto MT-20191340213651 de 2019.

“(…) los miembros de la Policía Nacional adscritos a la Dirección de Tránsito y Transporte, si están investidos de autoridad en los términos señalados en la mencionada Ley, en consecuencia, les aplica la definición de Agente de Tránsito y Transporte. (...) la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte son autoridades de tránsito”.

51 Hoy debe entenderse como Superintendencia de Transporte de acuerdo a la modificación realizada por el Decreto 2409 de 2018.

Conceptos MT-20191340080401, MT-201913402050701 y MT-20191340252821 de 2019 y MT-20201340148651 de 2020. "... como quiera que la competencia para instalar puestos de control están en cabeza de las autoridades de tránsito según su jurisdicción, ya sean agentes de tránsito y transportes y/o funcionarios pertenecientes al cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional, será la autoridad de tránsito

y transporte en su jurisdicción la competente para establecer los requisitos, procedimientos, protocolos, formalidades que deben cumplir para realizar los operativos en las vías nacionales, departamentales o municipales, de otro lado tales autoridades se encuentran amparadas por el inciso segundo del artículo 4 de la Constitución Política de Colombia".

Legislación Complementaria: Ley 1310 de 2009

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

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022.

Acreditación y Condiciones de Formación Académica para Agentes de Tránsito y Transporte

Artículo 2.1.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto determinar las áreas del plan de estudio del programa académico, técnico o tecnológico requerido para garantizar la idoneidad de los agentes de tránsito y transporte.

Artículo 2.1.2. Instituciones para impartir educación. La formación de que trata el artículo 2.1.4. de la presente resolución, podrá ser impartida por instituciones de educación superior o instituciones para el trabajo y desarrollo humano, legalmente constituidas y aprobadas por la entidad respectiva.

Artículo 2.1.3. Formación requerida. Teniendo en cuenta la jerarquía y nivel determinado en el artículo 6 de la Ley 1310, en razón a las funciones que exigen el desarrollo de procesos y procedimientos en labores técnicas misionales y de apoyo, los agentes de tránsito deberán acreditar la siguiente formación, para ocupar el cargo:

Código	Denominación	Nivel
290	Comandante de tránsito	Título Profesional
338	Subcomandante de tránsito	Técnico profesional
339	Técnico operativo de tránsito	Técnico laboral
340	Agentes de tránsito	Técnico laboral

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340839931 de 2021. “... para ejercer el cargo de comandante de tránsito, se requiere que el interesado aporte título profesional, vale precisar que una

persona con formación técnica profesional o técnica laboral, no puede asumir el cargo de comandante de tránsito”.

Parágrafo. Adicionado Artículo 1 Resolución MT-20233040017145 de 2023. La formación señalada en el presente artículo también debe ser acreditada por los agentes vinculados mediante contrato de prestación de servicios, de conformidad con lo previsto en el artículo 2 de la Ley 1310 de 2009 modificado por el artículo 56 de la Ley 2197 de 2022, o aquella que la modifique, adicione, o sustituya.

Artículo 2.1.4. Sin perjuicio del nivel de educación requerida en el artículo 2.1.3., el agente de tránsito deberá acreditar mediante certificaciones expedidos por instituciones debidamente registradas ante las Secretarías de Educación o el Ministerio de Educación Nacional, la siguiente formación profesional o técnica:

EJE ESTRUCTURANTE	DEFINICIÓN DEL EJE	OBJETIVO DEL EJE	SUBTEMAS MÍNIMOS POR EJE
Normatividad	Comprende toda la normatividad relacionada con la actividad de tránsito y transporte en Colombia, la estructura normativa y los preceptos superiores.	Brindar herramientas jurídicas, para que cada una de las actuaciones que se realice a lo largo de su desempeño como Agente de Tránsito, se haga en el marco del respeto y garantía de los derechos de los diferentes actores del tránsito, y se propenda por la búsqueda de la equidad y valor de las normas de tránsito, respetando las competencias que le asiste como autoridad.	• Introducción al Derecho. • Constitución Política. • Derechos Humanos y Derecho Internacional Humanitario. • Normatividad de Tránsito. • Normatividad de Transporte. • Derecho Público y Privado (diferencias y ramas). • Normatividad Ambiental.
Ejercicio de la autoridad de tránsito	Desarrollo de técnicas básicas para el control, la regulación del tráfico y la asistencia técnica a conductores.	Capacitar al cuerpo de agentes de tránsito en las técnicas básicas que le permitan actuar de manera idónea ante las situaciones cotidianas del ejercicio de la autoridad en el tránsito, el transporte, el tráfico y el uso adecuado del espacio público.	• Procedimientos de regulación y control del tránsito. • Procedimientos de control de embriaguez • Actuaciones contravencionales en tránsito y transporte. • Planes de tránsito: formulación, evaluación de los mismos. • Conducción, maniobra de vehículos y mecánica básica. • Regulación y accesibilidad del espacio público

Ética	Analizar los actos que el ser humano realiza de modo consciente y libre (es decir, aquellos actos sobre los que ejerce de algún modo un control racional), sin limitarse sólo a ver cómo se realizan esos actos, sino que busca emitir un juicio sobre estos, que permite determinar si un acto ha sido éticamente bueno o éticamente malo.	Brindar a los cuerpos de Agentes de Tránsito, un componente de desarrollo moral y ético en relación con las actitudes y aptitudes que permitan llevar a cabo la ejecución de sus actividades con transparencia, celeridad, honestidad, ética, moral, equidad, justicia y responsabilidad dentro del marco del respeto por todos.	• Ética. • Moral • Valores. • Cultura Ciudadana. • Responsabilidad del servidor público. • Penal. • Fiscal • Disciplinaria. • Administrativa
Seguridad vial	Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.	Brindar orientaciones teóricas y metodológicas a los cuerpos de Agentes de Tránsito en los componentes de la seguridad vial, para que con base en esta ejecuten todas las acciones de control en vía, procurando por la minimización y prevención de los accidentes de tránsito.	• Planes de Seguridad vial. • Transporte. • Movilidad. • Papel de los actores del tránsito en la movilidad. • Espacio público e infraestructura. • Conductas de riesgo. • Transgresión de la norma desde lo comportamental y lo sociológico. • Biocinemática de los accidentes de tránsito. • Mecánica básica. • Nociones en auditorías de seguridad vial.
Criminalística	El estudio de técnicas y procedimientos de investigación cuyo objetivo es el descubrimiento, explicación y prueba de los hechos de tránsito.	Brindar herramientas técnicas a los cuerpos de agentes de tránsito, para que cuenten con conocimientos respecto a las actividades que como policía judicial deben adelantar en el proceso de atención de un accidente de tránsito que produzca daños, lesiones o muerte de actores en la vía o de eventos que sin involucrar accidentes, requieren la atención primaria del agente.	• Procedimientos de Policía Judicial. • Metodología de la Investigación • Topografía Forense. • Fotografía forense. • Actuaciones ante autoridades judiciales. • Sistema de identificación • Procedimientos de investigación. • Medicina Legal.
EJE ESTRUCTURANTE	DEFINICIÓN DEL EJE	OBJETIVO DEL EJE	SUBTEMAS MÍNIMOS POR EJE
Resolución de conflictos y comunicación asertiva.	Compendio de conocimientos y habilidades para comprender e intervenir en la resolución pacífica y no violenta de los conflictos sociales.	Capacitar a los cuerpos de agentes en vía, para que cuenten con herramientas para llevar a cabo el manejo de los diferentes conflictos que como agentes deben enfrentar en vía. De manera específica se busca generar conocimiento respecto o los derechos y deberes de los ciudadanos y se desarrollen habilidades conciliatorias en el agente.	• Habilidades. Comunicativas. • Manejo de las emociones. • Asertividad y empatía • Manejo y resolución de conflictos. • Normatividad relacionada con resolución de conflictos. • Conciliación extrajudicial. • Técnicas de conciliación.
Pedagogía	Orientar, capacitar y aportar instrumentos a los agentes respecto a las normas de tránsito y transporte, para que se conviertan en agentes transformadores de la cultura.	Brindar herramientas de carácter educativa al agente, para que a través de las diferentes actividades de control en vía, promueva comportamientos adecuados en los diferentes actores del tránsito.	• Educación y pedagogía. • Didáctica. • Manejo del lenguaje. • Uso de herramientas para la pedagogía. • Técnicas de educación y pedagogía.

Primeros auxilios	Capacitar al personal en la respuesta y atención inicial a un paciente, controlando los factores que puedan complicar su condición mientras llega personal y equipo especializado a la escena.	Conocer y controlar los peligros presentes en la escena donde se ha presentado un accidente y adquirir destrezas en la valoración inicial de un paciente.	• Uso de Botiquín de emergencia. • Técnicas de valoración Inicial del paciente. • Técnicas de valoración secundaria. • Conocimiento en lesiones, osteomusculares (Fracturas, Esguinces y Luxaciones). • Conocimiento de alteraciones de tejidos blando • Conocimiento en heridas, hemorragias, quemaduras, etc. • Conocimiento en identificación de Signos Vitales. • Conocimiento en alteraciones de la Conciencia.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340546361 de 2023. “...el eje estructurante debe entenderse desde el punto de vista académico y para fines de interpretación del artículo 2.1.4 de la Resolución 20223040045295 de 2022, como el conjunto de materias a subtemas que permiten generar en el estudiante las competencias

necesarias para ejercer los cargos relacionados con tránsito y transporte, que para el caso objeto de consulta sería el agente con acreditación técnica o tecnológica, los cuales deben estar enmarcados dentro de las diferentes capacitaciones que reciban en la materia encaminados a generar esas habilidades que exige la norma”.

Artículo 2.1.5. Las personas que se encuentren ocupando el cargo de agente de tránsito en un organismo de tránsito, para el cual hayan acreditado el cumplimiento de los requisitos vigentes al momento de su incorporación al empleo, podrán continuar desarrollando dicha actividad. Sin embargo, el organismo de tránsito deberá garantizar que estos funcionarios realicen un curso de reinducción que abarque las áreas de formación de que trata el artículo 2.1.3., de la presente resolución.

Por su parte, las personas que al momento del 1 de julio de 2013, deseen vincularse como agente de tránsito a un organismo de tránsito, deben acreditar la formación determinada en el artículo 2.1.3. del presente acto administrativo, sin perjuicio de los demás requisitos contenidos en el artículo 7 de la Ley 1310 de 2009.

Artículo 2.1.7. El presente capítulo rige a partir del 1 de julio de 2013 y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Parágrafo. Las entidades territoriales podrán vincular el personal necesario como Agente de Tránsito y Transporte a las personas que cumplan los perfiles especificados en el manual de funciones y demás actos administrativos y documentos internos, propios de las mismas entidades territoriales, expedidos con anterioridad a la entrada en vigencia de la Resolución 4548 del 1 de noviembre de 2013.

Vencido el plazo establecido en este artículo, las entidades deberán garantizar que el personal vinculado reciba la capacitación y obtengan el correspondiente título en las condiciones previstas en la Resolución número 4548 del 1 de noviembre de 2013.

Parágrafo 2. **Adicionado Artículo 2 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Las Autoridades de Tránsito podrán vincular por contrato de prestación de servicios, a los Agentes de Tránsito y Transporte para situaciones especiales, con la formación y perfiles señalada en el presente capítulo, dando cumplimiento a lo previsto en el artículo 2 de la Ley 1310 de 2009 modificado por el artículo 56 de la Ley 2197 de 2022, o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 11 de julio de 2019. “... para la fecha de expedición del acto demandado, la ley contemplaba la exigencia de “acreditar formación técnica y tecnológica en la materia”; por su parte, el numeral 1 del acto demandado, impone para el ejercicio de las funciones de agente de tránsito el deber de acreditar formación técnica o tecnológica o especialización en tránsito y transporte. Para la Sala, esta disposición reproduce el contenido de la Ley 769 de 2002 en lo que refiere a acreditar formación técnica y tecnológica para el ejercicio de las funciones de agente de tránsito, pues respecto a la expresión “o especialización”, observa que es una conjunción disyuntiva que debe ser interpretada como una alternativa que no

impone un requisito adicional, toda vez que el sentido de la norma pretende exigir un mínimo de formación para el desempeño de las funciones que corresponden a estos cargos, y la inclusión de la expresión “o especialización” se encuentra dentro de las posibilidades con las cuales pueden acreditarse los mínimos de ley. Frente a la formación técnica y tecnológica, la especialización se encuentra en un nivel de formación superior, pues ésta presupone haber obtenido ya “el título en la correspondiente ocupación u ocupaciones afines” o “el “título profesional o título en una disciplina académica”; de este modo, quien cuenta con especialización en la materia supera los requisitos mínimos, y los acredita de manera suficiente”.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340546361 de 2023. “...es pertinente traer a colación lo establecido en el numeral 2 literales c), d), e) del artículo 15 de la Ley 904 de 2004 “Por la cual se expiden normas que regulan el empleo público, la carrera administrativa, gerencia pública y se dictan otras disposiciones”, en el sentido que las funciones específicas de las unidades de personal de las entidades, entre ellas, son las de: “(...) c) Elaborar los proyectos de plantas de personal, así como los manuales de funciones y requisitos, de conformidad con las normas vigentes, para lo cual podrán contar con la asesoría del Departamento Administrativo de la Función Pública, universidades públicas o

privadas, o de firmas especializadas o profesionales en administración pública; d) Determinar los perfiles de los empleos que deberán ser provistos mediante proceso de selección por méritos; e) Diseñar y administrar los programas de formación y capacitación, de acuerdo con lo previsto en la ley y en el Plan Nacional de Formación y capacitación” Es decir, si bien es cierto los Agentes de Tránsito según su escrito de consulta, fueron incorporados bajo un régimen anterior, en el cual no les era exigible el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 4 de la Ley 769 de 2002, citada en el presente escrito de consulta, relacionados con acreditar formación técnica o tecnológica,

no es menos cierto que actualmente para desempeñar las funciones de agentes de tránsito es necesario que se cumpla con el requisito de profesionalización establecido en la Ley 1310 de 2009, motivo por el cual es imperioso la continua capacitación en temas relacionados con la aplicación al régimen normativo de tránsito y transporte, no obstante esto no es óbice para el desempeño de las funciones de Agente de Tránsito que fue incorporado bajo otro régimen normativo vigente. Aunado a lo anterior, vale precisar que el parágrafo 2 del artículo 3 de la Ley 1310 de 2009, establece que 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.

(...) si al momento de la convocatoria, existía otro régimen para incorporar a los agentes de tránsito, no es pertinente exigir el actualmente vigente. No obstante, el personal de conformidad con lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 3 de la Ley 1310 de 2009 debe realizar cursos de actualización en normas de procedimiento de tránsito y transporte y si lo considera pertinente actualizarse en las competencias faltantes, mediante cursos, diplomados, certificados de notas de una carrera adicional a la exigida u otro mecanismo valido expedido por la entidad competente. De otro lado, el empleo de

agente de tránsito y transporte pertenece al nivel jerárquico técnico y/o tecnológico y corresponderá a los grados establecidos en la norma, no obstante, el legislador realizó una salvedad en el parágrafo único del artículo 6, dado que no todas las entidades territoriales tienen necesariamente la totalidad de los códigos y denominaciones del empleo, los cuales son determinados por las necesidades del servicio. De manera complementaria, también son exigibles como requisitos para el cargo de agente de tránsito y transporte de las entidades territoriales, los siguientes: ser colombiano con situación militar definida, poseer licencia de conducción de segunda (2ª) y cuarta (4ª) categoría como mínimo, no haber sido condenado en cualquier época por sentencia judicial, pena privativa de la libertad, excepto por delitos políticos culposos, ser mayor de edad, cursar y aprobar el programa de capacitación determinado por la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito, poseer diploma de bachiller, certificado o constancia de su trámite. (...)

(...) la entidad podrá de ser necesario y respetando el derecho de defensa y contradicción, iniciar las acciones de carácter disciplinario a quienes permitieron la incorporación al empleo sin el cumplimiento de los perfiles exigidos para el ejercicio del mismo, e igualmente para quienes no quieran actualizarse de conformidad con lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 3 de la Ley 1310 de 2009”.

Artículo 4. Modificado Artículo 57 Ley 2197 de 2022. Jurisdicción. Sin perjuicio de la colaboración que deben prestar las distintas autoridades de tránsito, cada una de ellas ejercerá sus funciones en el territorio de su jurisdicción, de la siguiente manera: La Policía de Carreteras de la Policía Nacional en las carreteras nacionales; las autoridades de tránsito de que trata el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, como son los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no hayan organismos de tránsito o en aquellos donde hay organismo de tránsito clasificado por el Ministerio de Transporte, pero que no cuenta con Agentes de Tránsito; los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural no atendido por la Policía de Carreteras de sus municipios.

Cada municipio contará como mínimo con inspector de Policía con funciones de tránsito y transporte o con un inspector de Tránsito y transporte y un número de agentes de tránsito y transporte, de acuerdo con su necesidad y capacidad fiscal, que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción (o bajo convenios con otros municipios u organismo de tránsito departamental), los cuales por su rango de autoridad y tener funciones de policía judicial no podrán ser objeto de delegación o contratar con particulares, salvo los que excepcionalmente se contraten para atender proyectos de control en vía específicos o para solventar ciertas situaciones que lo justifiquen.

Instrucción Administrativa:

Circular MT 2023000000677 de 2023.

“...A partir de la expedición de la Ley 2197 de 2022, la cual dicta normas tendientes a fortalecer la seguridad ciudadana y específicamente señala competencias en su artículo 58 en cuanto al ejercicio de la función de control y vigilancia del tránsito y de la conformación de cuerpos de agentes de tránsito en cabeza de los organismos y autoridades de tránsito, este despacho, haciendo uso de las facultades conferidas a la entidad por el Decreto Nacional 87 de 2011, define lineamientos que materialicen la intención del legislador para fortalecer el control y vigilancia del tránsito por parte de los organismos y autoridades de tránsito en los siguientes términos:

1. El control y vigilancia del tránsito emana de la Constitución, materializando un deber del Estado en la protección de la vida y de los bienes de las personas, la cual es también necesaria para la guarda de los derechos sociales y del ambiente que resultan en riesgo por el movimiento de personas y bienes en el territorio nacional.

2. La ley 769 señala (art. 7) que los organismos de tránsito (formas institucionales específicas que cuentan con autorización del Ministerio de Transporte para atender solicitudes de servicios de registro definidos en los artículos 8 y siguientes de la Ley 769 de 2002 y a las que corresponde organizar el tránsito y el transporte) deben contar con un cuerpo de agentes de tránsito, ya sea de servidores públicos, contratistas o de miembros de la Policía Nacional.

3. La Ley 2197 de 2022 señaló, al reformar el artículo 7 de la Ley 769 de 2002, que las autoridades de tránsito que no cuentan con las condiciones del párrafo precedente (servicios de registro) poseen en todo caso facultades para ejercer funciones de control y vigilancia en el tránsito, de manera que puedan apoyar a otras entidades territoriales y que incluso efectúen esas actividades en vías nacionales, cuando no hay presencia de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en la jurisdicción (entiéndase en el municipio).

4. Al tiempo, la reforma al artículo 4 de la ley 1310 de 2009 señala como deber de cada municipio contar con un grupo institucional básico para que las autoridades locales asuman el conocimiento de la actuación contravencional y puedan surtir el trámite de las dos instancias reglamentarias, consistente en: a) Inspectores de tránsito o de policía (cuyo ejercicio de autoridad en la decisión de actuaciones administrativas-sancionatorias, supone que correspondan a servidores públicos con esas funciones asignadas de manera reglamentaria al interior de cada entidad local), b) Un número de agentes de tránsito y transporte (excepcionalmente contratistas, en ejercicio permanente de la actividad, servidores públicos).

5. Para que los municipios puedan ejercer funciones de control y vigilancia del tránsito, deben cumplir las reglas de la Ley 769 de 2002, la cual define reglas para el desarrollo del proceso contravencional; y las específicas sobre cuerpos de agentes de tránsito. Sin embargo, como esas

reglas imponen procedimientos estandarizados en cuanto a la imposición de órdenes de comparendo (formatos, rangos); elaboración de informes policiales de accidente de tránsito (IPAT) –para el ejercicio de la función de policía judicial- y para el reporte a los sistemas de información que permite a los presuntos infractores ejercer derechos en cuanto a cursos que rebajan el valor de la sanción, y en firme ésta, para poder pagarla desde cualquier lugar del país y para impedir que quienes tienen licencia suspendida o cancelada obtengan, refrenden o renueven la misma o aprecien el fenómeno de la reincidencia (entre otras actuaciones), es claro que deben tomarse medidas al interior del sector para que la función se ejerza de acuerdo con esos estándares, con arreglo además a los principios de economía y eficacia señalados en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En el mismo sentido anterior se pronunciaron el despacho del Ministerio y de la Superintendencia de Puertos en la circular externa 20221300000277 del 26 de diciembre de 2022, sobre control para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

Conclusiones

a. Los municipios pueden desarrollar funciones de control y vigilancia del tránsito, cumpliendo las regulaciones asociadas al procedimiento contravencional y las técnicas asociadas a los sistemas y registros de información creados por la Ley 769 de 2002.

b. Los municipios pueden celebrar convenios con los organismos de tránsito departamentales clasificados por el Ministerio de Transporte, en que pueden acordar la forma en que el Municipio ejecute –en su jurisdicción- las labores de control y vigilancia del tránsito y el desarrollo de la actuación contravencional.

c. En los departamentos en que no se cuenta con organismos de tránsito clasificados por el Ministerio de

Transporte, el Municipio o Distrito no requiere autorización alguna para ejecutar las labores de control y vigilancia del tránsito y el desarrollo de la actuación contravencional en su jurisdicción, habida cuenta que por disposición de la ley, son autoridades de tránsito.

De tal forma, se emite la siguiente instrucción:

Los municipios que efectúen su conformación institucional en la forma prevista por la Ley 1310 de 2009, demostrando la existencia de cargos públicos de: a) Inspectores de tránsito/policía para conocer actuaciones contravencionales y un superior para conocer/decidir la segunda instancia; y b) Cuerpo de agentes de tránsito, de planta o vinculado por contratos; podrán solicitar directamente al Registro Único Nacional de Tránsito la asignación de rangos de órdenes de comparendo”.

Circular MT 20244000000257 de 2024.

“...Teniendo en cuenta lo dispuesto en la Circular Externa 20221300000277 del 26 de diciembre de 2023 expedida por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte y lo señalado en la Circular Externa No. 20234000000677 del 9 de noviembre de 2023 de esta Dirección, se instruye sobre el procedimiento que se debe tener en cuenta, para el registro de la (sic) Autoridades de Tránsito Municipales de las entidades territoriales que carecen de Organismos de Tránsito, ante el sistema RUNT y la asignación de rangos de comparendos para ejercer las funciones sancionatorias en materia de tránsito, de conformidad con lo establecido en la Ley 769 de 2002, modificada entre otras, por la Ley 2197 de 2022.

1. Radicación de la solicitud

El Alcalde del Municipio que requiera la asignación de rangos de órdenes de comparendos deberá radicar ante el Ministerio de Transporte la respectiva solicitud, adjuntando los siguientes documentos:

1.1. Acto Administrativo que contenga la estructura del Municipio, en el que se evidencie la existencia de los cargos de Inspector de Policía y/o de Tránsito y de un superior funcional para el ejercicio de la actuación contravencional de primera y segunda instancia.

1.2. Acto Administrativo de nombramiento de Agentes de Tránsito, con su respectiva Acta de Posesión o excepcionalmente los contratos de prestación de servicios con los cuales se encuentren vinculados.

1.3.. Acta de posesión del Alcalde Municipal.

1.4. Indicación de la persona (nombre, cargo y correo electrónico) que recibirá la instrucción del organismo departamental (si lo hubiese) sobre los puntos y horarios en que se efectúa el control departamental, de manera que el municipal sea subsidiario del mismo para las áreas y horarios en que el Departamento no hace presencia permanente.

2. Verificación del cumplimiento de requisitos

El Ministerio de Transporte, a través del Grupo de Tránsito Terrestre, Acuático y Férreo de la Subdirección de Tránsito, verificará que la solicitud presentada y los documentos allegados con la misma, cumplan con lo previsto en las Circulares Externas No. 20221300000277, del 26 de diciembre de 2023 expedida por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte y la Circular Externa No. 20234000000677, del 9 de noviembre de 2023 y en la Ley 1310 de 2009.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340488501 de 2020.
“...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

Una vez verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos, el Grupo de Tránsito Terrestre, Acuático y Férreo de la Subdirección de Tránsito, remitirá oficio a la Concesión RUNT 2.0 S.A.S, dando concepto favorable para que sea registrada la Autoridad de Tránsito y le sean asignados los rangos de comparendos.

En caso contrario, requerirá a la Autoridad de Tránsito para que complemente o aclare la petición, observando lo señalado en el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015 que sustituyó, entre otros, el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011.

3. Registro de la autoridad de tránsito en el sistema RUNT

Recibida la comunicación del Grupo de Tránsito Terrestre, Acuático y Férreo, la Concesión RUNT 2.0 S.A.S., registrará la Autoridad de Tránsito en el sistema RUNT, de acuerdo con los procedimientos definidos para tal efecto y posteriormente, asignará los rangos de órdenes de comparendos, teniendo en cuenta los parámetros establecidos para los mismos.

Finalmente, es importante mencionar que todas las Autoridades de Tránsito a las que les sean asignados rangos de comparendos en virtud de las Circulares Externas No. 20221300000277, del 26 de diciembre de 2023, expedida por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte y la Circular Externa No. 20234000000677, del 9 de noviembre de 2023, tienen la obligación de cumplir el proceso contravencional contemplado en la Ley 769 de 2002 y aplicar los descuentos señalados en la misma”.

medio de sus agentes de tránsito. En efecto, según se ha expuesto, no es viable 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 el orden nacional, departamental, municipal y distrital.

En consecuencia, 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 que se encuentren por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios, y de contera violan la regla legal conforme a la cual los cuerpos especializados de agentes de tránsito actuarán únicamente en su respectiva jurisdicción.

Así las cosas, si la vía es de carácter Nacional, pero se encuentra o atraviesa el perímetro urbano y rural de un municipio o distrito, la competencia para conocer de las infracciones al tránsito es de los Agentes de Tránsito del Organismo de Tránsito de la jurisdicción del municipio o distrito donde se cometió la infracción”.

Concepto MT-20231340266401 de 2023.

“Los artículos 56 y 58 de la Ley 2197 de 2022, no hacen distinción entre las competencias atribuidas a agentes de tránsito y transporte vinculados a través de carrera administrativa (Empleados públicos) o mediante contrato de prestación de servicios (Contratistas), pues en principio, la definición contenida en el artículo 56 de la Ley 2197 de 2022, indica que las funciones y obligaciones de los agentes de tránsito y transporte, son tendientes a 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.

- Sin embargo, el inciso 2 del artículo 57 de la Ley 2197 de 2022, determina que las funciones de policía judicial no podrán ser objeto de delegación o contratar particulares, salvo los que excepcionalmente se contraten para atender proyectos de control vial o para

solventar ciertas situaciones que lo justifiquen.

- Por otro lado, le corresponde a la autoridad de tránsito del territorio en donde se requiera la aplicación de las disposiciones en cita, concretar el alcance de las expresiones “excepcionalmente” y “ciertas situaciones que lo justifiquen” referidas en los artículos 57 y 58 del Decreto (sic) 2197 de 2022, según la cual es posible la contratación con particulares para atender proyectos de control en vía específicos o para solventar ciertas situaciones que lo justifiquen; como quiera que son los organismos de tránsito quienes conocen directamente las diversas situaciones que en materia de tránsito surgen en su jurisdicción, y en todo caso cualquiera sea la circunstancia que se reputa justificada o excepcional.

- Entre tanto, de la interpretación armónica de las normas transcritas, los agentes de tránsito vinculados al cuerpo de agentes de una entidad territorial mediante contratos de prestación de servicios conforme a las normas contenidas en el Estatuto general de Contratación Pública, pueden ejercer funciones educativas, preventivas, de solidaridad, vigilancia cívica, velando por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, garantizando la libre locomoción de todos los ciudadanos.

Finalmente, los agentes de tránsito y transporte que sean contratados mediante un contrato de prestación de servicios no pueden ejercer funciones de policía Judicial, pero sí pueden imponer comparendos por las presuntas infracciones al tránsito codificadas en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 de conformidad con el procedimiento establecido en la referida norma y en la Ley 1843 de 2017, según sea el caso”.

Concepto MT-20241341052291 de 2024.

“...es procedente jurídicamente contratar a través de la modalidad de prestación de servicios a agentes de tránsito y transporte para el desarrollo de las labores propias que conciernen a dichos cargos y grupos, entendiéndose que la modalidad de incorporación es como contratista. Así las

cosas, los agentes de tránsito vinculados al cuerpo de agentes de una entidad territorial mediante contratos de prestación de servicios pueden ejercer funciones educativas, preventivas, de solidaridad y vigilancia cívica, velando por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, garantizando la libre locomoción de todos los ciudadanos. Sin embargo, al tenor de lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1310 de 2009 modificado por el artículo 57 de la Ley 2197 de 2022, los agentes de tránsito y transporte que sean contratados mediante un contrato de prestación de servicios no pueden ejercer funciones de policía Judicial, dado que dicha función no es objeto de delegación o contratar a particulares. Ahora bien, en los lugares en donde no exista policía judicial ni policía preventiva, los alcaldes e inspectores de

policía, están facultados, según el artículo 202 del C.P.P, para realizar inspecciones de cadáveres, recolectar, fijar, rotular y embalar EMP y EF. En estas actuaciones se sujetarán a los procedimientos establecidos en el Manual de Policía (Versión 2) Judicial de la Fiscalía General de la Nación.

Concepto MT- 20241340750291 de 2024
“Vale precisar que cada municipio contará como mínimo con inspector de Policía con funciones de tránsito y transporte o con un inspector de Tránsito y transporte y un número de agentes de tránsito y transporte, de acuerdo con su necesidad y capacidad fiscal, que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción, lo anterior en virtud del artículo 57 de la Ley 2197 de 2002, que modificó el artículo 4 de la Ley 1310 de 2009”.

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.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-429 de 2003. “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. (Subrayas y negrilla fuera de texto) “(...) 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”.

Comentario del Editor:

Por Policía Judicial se entiende 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 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 accidentes de tránsito, el daño en bien ajeno en accidentes 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 rurales contenidos en las actuales normas ambientales y de tránsito y transporte.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado - Sala de Consulta y Servicio Civil, con Radicación No. 1826 del 20 de septiembre de dos mil siete (2007). “(...) En específico las funciones de los agentes de tránsito se pueden clasificar así: 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). 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. 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 ibidem). Igualmente tienen funciones de policía judicial de acuerdo con la ley 906 del 2004, código de Procedimiento Penal”.

Artículo 6. Jerarquía. Es la organización interna del grupo de control vial que determina el mando en forma ascendente o descendente. La jerarquía al interior de estos cuerpos para efectos de su organización, nivel jerárquico del empleo en carrera administrativa, denominación del empleo, lo mismo que para todas las obligaciones y derechos consagrados en esta ley, será lo determinado en el presente artículo.

La profesión de agente de tránsito por realizar funciones que exigen el desarrollo de procesos y procedimientos en labores técnicas misionales y de apoyo, así como las relacionadas con la aplicación de la ciencia y la tecnología como policía judicial, pertenecerá en carrera administrativa al nivel técnico y comprenderá los siguientes grados en escala descendente:

CODIGO	DENOMINACION	NIVEL
290	Comandante de Tránsito	Profesional
338	Subcomandante de Tránsito	Técnico
339	Técnico Operativo de Tránsito	Técnico
340	Agentes de Tránsito	Técnico

Parágrafo. No todas las Entidades Territoriales tendrán necesariamente la totalidad de los Códigos y denominaciones estos serán determinados por las necesidades del servicio.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341407991 de 2023.
“El empleo de agente de tránsito y transporte pertenece al nivel jerárquico técnico y/o tecnológico y corresponderá a los grados establecidos en la norma, no obstante, el legislador realizó una salvedad en el parágrafo único del artículo 6, dado que no todas las entidades territoriales tienen necesariamente la totalidad de los códigos y denominaciones del empleo, los cuales son determinados por las necesidades del servicio. Ahora bien, las entidades territoriales deben tener por cada empleo de la entidad un manual de funciones y competencias laborales, el cual debe tener el contenido

funcional del empleo, las competencias funcionales, los requisitos de estudio y experiencia, esto con el fin de establecer las obligaciones del empleo y las funciones a desarrollar de acuerdo a las competencias del mismo y un decreto de estructura. Por su parte, las entidades territoriales deberán adelantar las acciones respectivas ante la Comisión Nacional del Servicio Civil para efectos de actualizar el perfil de Agente de Tránsito, que garantice la formación académica integral determinados en el artículo 3, numeral 5 del artículo 7 de la Ley 1310 de 2009 y artículo 2.1.3. de la Resolución Única de Tránsito, por lo tanto, podrán vincular el personal necesario como

Agente de Tránsito y Transporte a las personas que cumplan los perfiles especificados en el manual de funciones y demás actos administrativos y documentos internos, propios de las mismas entidades territoriales.

(...) Por su parte, el Ministerio de Transporte, a través de la Resolución 4548, compilada en la Resolución 20223040045295 de 2022, determina las áreas del plan de estudio del programa académico, técnico o tecnológico requerido para garantizar la idoneidad de los agentes de tránsito y transporte, señalando en el artículo 2.1.3. la formación requerida, la cual varía dependiendo el cargo a ocupar, así: el comandante de tránsito requiere título profesional, el subcomandante de tránsito requiere un nivel de técnico profesional y por último, el cargo de técnico operativo de tránsito y el cargo de agente de tránsito un nivel de técnico labora Como complemento a lo anterior, vale indicar que el Artículo 2.1.4. de la Resolución Única de Tránsito precisa, sin perjuicio del nivel de educación requerida, el agente de tránsito deberá acreditar mediante certificaciones expedidas por instituciones debidamente registradas ante las Secretarías de Educación o el Ministerio de Educación Nacional, la formación profesional o técnica, descrita en la norma en comento, razón por la cual, serán las instituciones de educación quienes atendiendo al pensum establecido, determinaran las competencias para acreditar la formación técnico laboral o técnico profesional. Por lo tanto, serán las unidades de personal de las entidades públicas, quienes en atención a lo señalado en el literal c) del artículo 15 y 24 de la Ley 909 de 2004, establecerán las diferencias profesionales y técnica laboral en los procesos de encargo, de conformidad con la Ley 1310 de 2009 y la (sic) 20223040045295 de 2022, si acreditan los requisitos para su ejercicio establecidos en el manual de funciones, poseen las aptitudes y habilidades para su desempeño, no han sido sancionados disciplinariamente en el último año y su última evaluación del desempeño es sobresaliente”.

Concepto MT-20241341654681 de 2024:

“En cumplimiento del mandato regulado por el artículo 7 de la Ley 769 de 2022, las autoridades de tránsito tienen la responsabilidad de garantizar la seguridad de las personas y los bienes tanto en vías públicas como en vías privadas de acceso público. Sus funciones son de naturaleza regulatoria y sancionatoria, y sus acciones deben enfocarse en la prevención y en brindar asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. Así las cosas, el cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional de la Dirección de Tránsito y Transporte (DITRA), es quien se encarga de controlar las normas de tránsito y aplicar el código de tránsito en las carreteras nacionales. El Consejo de Estado a través del Concepto 2034 del 2011, detalló la competencia y jurisdicción de los agentes pertenecientes a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, en los siguientes términos: “(...) 2.1. Jurisdicción de los agentes de tránsito de la Policía Nacional El párrafo 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”, por lo tanto, se concluye que la jurisdicción de los agentes de la Policía Nacional se limita exclusivamente a las carreteras nacionales ubicadas fuera del perímetro urbano y rural de los municipios y distritos. Así las cosas, se logra dilucidar conforme a las normas vigentes que no existe ninguna atribución legal en la cual el Ministerio de Transporte deba disponer de un cuerpo de agentes de

tránsito para el tratamiento de tránsito y transporte dentro del perímetro urbano de un ente territorial, toda vez que, de acuerdo con lo anteriormente expuesto,

estos son autónomos y competentes para ejercer el control de tránsito en su jurisdicción.”

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.

Artículo 9. Moralización. Los cuerpos de agentes de tránsito son responsables de su moralización, por lo tanto, crearán tribunales o comités de ética, los cuales emitirán conceptos sobre el desempeño, conducta, comportamiento de sus componentes, que deberán ser atendidos por los jefes de las dependencias de tránsito.

Artículo 10. Sistema de Participación Ciudadana. Los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de las Entidades Territoriales desarrollarán un sistema de participación ciudadana, con el objeto de fortalecer las relaciones entre el ciudadano y la institución, estableciendo mecanismos efectivos para que se expresen y sean atendidos distintos intereses sectoriales y regionales, atinentes al servicio de los agentes de tránsito.

Artículo 11. Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana. Créase la Comisión de Tránsito y Participación Ciudadana, como mecanismo del más alto nivel, encargada de orientar y fiscalizar las relaciones entre la ciudadanía, los agentes de tránsito de las Entidades Territoriales y las autoridades administrativas. Esta comisión tiene por objeto atender las necesidades de distintos grupos sociales, con relación a los asuntos de tránsito y transporte, y

emitir recomendaciones sobre el conjunto de normas procedimentales y de comportamiento que regulan los servicios de la institución.

Artículo 12. Composición. La Comisión de Tránsito de las Entidades Territoriales y Participación Ciudadana, estará integrada por:

1. El alcalde o Gobernador, en cada nivel territorial o su delegado.
2. Un miembro del Consejo Territorial de Planeación.
3. Un delegado del Sindicato de Empleados de Tránsito y Transporte.
4. Un representante de las Juntas de Acción Comunal.
5. Un representante de las Empresas del Transporte.
6. Un representante de los Agentes de Tránsito.
7. Un delegado del Consejo Municipal o Asamblea Departamental, de acuerdo al ente territorial al cual esté adscrito el organismo de tránsito.

Artículo 13. Funciones. Son funciones básicas de la Comisión de Tránsito Territorial y Participación Ciudadana:

1. Proponer iniciativas para fortalecer la acción preventiva de los funcionarios públicos de los organismos de tránsito de entes territoriales de tránsito, frente a la sociedad, así como prevenir la comisión de faltas, delitos y omisiones.
2. Proponer iniciativas y mecanismos tendientes a determinar en forma prioritaria una orientación ética, civilista, democrática, educativa y social en la relación comunidad-agentes de tránsito y demás servidores públicos.
3. Promover la participación ciudadana en los asuntos de tránsito y transporte, en los niveles Departamental y Municipal.
4. Recomendar el diseño de mecanismo, proyectos, programas de planeación, prevención, seguridad y control vial, para asegurar el compromiso de la comunidad-agentes de tránsito y entidades del Estado con el apoyo y participación del Fondo de Prevención Vial⁵².
5. Recomendar programas de desarrollo, salud, vivienda, educación y bienestar para los funcionarios de los organismos de tránsito en los entes territoriales.

⁵² En virtud de la expedición de la Ley 1702 de 2016, las funciones que cumplía el Fondo de Prevención Vial las ejerce la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

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.

Artículo 14. Uniforme y uso. El Gobierno Nacional expedirá la reglamentación pertinente para definir los aspectos relacionados al uso de los uniformes, diseños y demás aspectos que permitan la identificación de los agentes de tránsito en los entes territoriales.

Estos empleados en servicio activo tendrán derecho a que la respectiva entidad les suministre en forma gratuita, tres (3) dotaciones anuales de uniforme completo, insignias, distintivos y equipo de acuerdo con la reglamentación que expida cada ente territorial. Esta prestación no es salario, ni se computará como factor del mismo en ningún caso.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Artículo 2.3.8.1. Objeto. El presente Título tiene por objeto reglamentar el diseño, uso y demás aspectos relacionados con los uniformes de los agentes de tránsito de los organismos de tránsito en todo el territorio nacional.

Artículo 2.3.8.2. Características de los uniformes de los agentes de tránsito. En todo el territorio nacional, el uniforme del agente de tránsito y transporte vinculado de forma legal y reglamentaria al organismo de tránsito, estará integrado por las siguientes prendas y con las siguientes características, las cuales deberán acondicionarse a las necesidades del servicio y características climáticas:

1. Kepis: color azul turquí, ocho (8) centímetros de alto, escudo centrado del municipio donde labora el agente, cordón de mando blanco en la parte delantera, visera color negro de seis (6) centímetros.

2. Corbata: color azul turquí del mismo color del pantalón.

3. Camisa: color azul celeste, dos bolsillos delanteros con tapa y botón, cuello con botón, pasadores para presillas (estas deben ser del color del pantalón e indicarán el grado del agente de tránsito).

4. Pantalón: color azul turquí, debe usarse con correa color negro.

5. Reata y chapuza: color negro en lona o cuero, acompañada de portametro, con hebilla, ancho de correa de cinco (5) centímetros, chapuza de veintidós (22) por diecisiete (17) centímetros y siete (7) centímetros de fondo con pasador (se usa para portar libreta de comparendos y otros documentos).

6. Placa metálica: llevará el nombre, apellido y código del agente y se ubica sobre el bolsillo derecho.

7. Escudo de los agentes de tránsito: fondo azul con letras que dicen agente de tránsito y transporte y debajo el nombre del organismo de tránsito, letras en color plata y en el centro la imagen del ente territorial. Va en el hombro derecho de la camisa.

8. Escudo de Colombia: puesto en el hombro izquierdo de la camisa.

9. Pito de color negro y cadena en plata, puesto en el lado izquierdo, abotonado de la presilla izquierda.

10. Botas: en cuero color negro para desplazarse en motocicleta, suela de goma, con cierre lateral interno que cruza toda la bota.

11. Zapatos en cuero o charol color negro para las ceremonias y cruces de regulación fija o de cordones.

12. Chaleco en PVC, color azul de 1.500 candelas, fondo color azul, ribetes laterales con reflectivo color amarillo limón de 1.500 candelas, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior el código del agente con la palabra agente de tránsito, cierre o broche lateral.

13. Impermeable o equipo de lluvia: color azul turquí, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior el código del agente con la palabra agente de tránsito, con dos bandas laterales a la altura de las muñecas con reflectivo color amarillo de 1.500 candelas de tres centímetros (3 cm) de ancho, el pantalón con dos bandas laterales a la altura de los tobillos en reflectivo color azul de candelas, con cierre y adhesivo.

14. Chaqueta manga larga en color azul turquí para el trabajo nocturno y temporada de invierno, con dos bandas laterales a la altura de las muñecas con reflectivo color azul de 1.500 candelas, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior el código del agente con la palabra agente de tránsito, con dos bandas laterales incluye el dorso con reflectivo color azul de 1.500 candelas, cuello alto, con cierre y adhesivo.

15. Equipos de comunicación: equipo de comunicación bidireccional que permita la comunicación con la central respectiva.

16. Comparendera: negra en cuero que permita el porte de manos libre e impermeable de la comparendera.

17. Tapaoídos: elemento de protección auditiva de manos libres, que se encargue de bloquear ruido.

18. Gafas: elemento de protección visual de manos libres, que se encargue de bloquear el viento y los rayos de sol.

19. Guantes: elemento de protección manual en cuero de caña larga con ajuste en la muñeca, compuestos por materiales gruesos y membrana impermeable.

Parágrafo 1. El material del uniforme deberá ser determinado por el Organismo de tránsito, de conformidad con el clima. En todo caso el material deberá garantizar la seguridad del agente en todas las actividades que realice bajo techo y en vía.

Los empleados en servicio activo tendrán derecho a que la respectiva entidad les suministre en forma gratuita, tres (3) dotaciones anuales de uniforme completo, insignias, distintivos y equipo de acuerdo con la reglamentación que expida cada ente territorial, de conformidad con lo señalado en la Ley 1310 de 2009.

Parágrafo 2. Los miembros de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional continuarán portando los uniformes instituidos en sus reglamentos.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340501171 de 2021. “... deberá otorgarse a los agentes de tránsito por parte del organismo de tránsito las prendas señaladas desde el numeral 1 al numeral 19, los materiales de los uniformes deberán tener como factor determinante el clima y el mismo deberá garantizar la seguridad de los agentes durante la realización de sus actividades. Estos uniformes deberán entregarse en tres dotaciones anuales de uniforme completo, insignias, distintivos y equipo de acuerdo con la reglamentación que expida cada ente territorial de acuerdo con la mentada Ley 1310 de 2009, hay una excepción en el parágrafo 2 y es cuando el agente de tránsito sea efectivo de la Policía Nacional en cuyo caso usarán los uniformes de la institución”.

Concepto MT-20211340586791 de 2021. “(...) teniendo en cuenta que ni la

ley, ni la reglamentación vigente establece una diferenciación entre el uniforme que debe portar un agente de tránsito y un bici-agente, no le corresponde al intérprete de la norma diferenciar su campo de aplicación. Lo anterior, hace parte de un máxima de interpretación de origen latino “*uvi lex non distinguir, nec nos distinguere debemus*”, es decir, en donde la ley no diferencia, tampoco debemos diferenciar nosotros. Igualmente, es importante tener en cuenta que justamente la motivación del decreto 2885 de 2013, es generar una homogeneidad en cuanto a los uniformes que deben portar los agentes de tránsito. Así que, sería contrario al espíritu de la mencionada norma, considerar que los Bici-Agentes puedan/deban utilizar un uniforme distinto al que establece su artículo segundo”.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20251340461321 de 2025: “El parágrafo 1 del artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2009, define como organismos de apoyo a las entidades públicas o privadas a las que, mediante delegación o convenio, les sean asignadas determinadas funciones de tránsito. En ese marco, la Resolución 20223040045295 de 2022 estableció el procedimiento y los requisitos para el registro de estos organismos ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), clasificándolos de la siguiente manera: • Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), conforme a los artículos 3.2.1.1 y siguientes. • Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), regulados en los mismos artículos. • Centros de Reconocimiento de Conductores, conforme al artículo 3.4.1 y siguientes. • Centros

Integrales de Atención (CIA), artículo 3.5.1 y siguientes. • Centros de Apoyo Logístico para la Evaluación (CALE), artículo 3.7.1.2 y siguientes. Respeto a su interrogante, el parágrafo 5 del artículo 7 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022, preceptúa que la contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal, resaltando que estos no son considerados organismos de apoyo al tránsito. En consecuencia, aunque existen diversas entidades catalogadas como organismos de apoyo al tránsito según la normativa vigente y reglamentadas en la Resolución 20223040045295 de 2022, los particulares contratados para la implementación de ayudas tecnológicas no se enmarcan dentro

de esta categoría. Por el contrario, su vinculación debe sujetarse estrictamente a las disposiciones de la contratación estatal, según lo ordenado en el parágrafo 5 del artículo 7 de la Ley 769 de 2002. Esto implica

que su participación no constituye una delegación funcional, sino una contratación regida por los principios y procedimientos establecidos en la Ley 80 de 1993 y demás normas complementarias.”

Legislación Complementaria: Ley 2283 de 2023

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002 y establecer una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los Organismos de Apoyo al Tránsito (OAT), en especial a los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), que les permita funcionar bajo condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación, e instaurar mecanismos para amparar a los afectados por siniestros viales.

Artículo 4. Análisis integral de los servicios de tránsito. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar un Análisis Integral, de carácter técnico y económico, de los servicios que por delegación realizan los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, así como los Organismos de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, las cuales deberán ser adoptadas dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del análisis, si se trata de asuntos de competencia directa del Ministerio de Transporte, o puestas a consideración del Congreso de la República mediante un proyecto de ley si se trata de asuntos de rango de ley, a fin de que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.

Los Organismos realizarán las actividades estrictamente previstas en la habilitación o registro, sin exceder las capacidades instaladas autorizadas.

Parágrafo. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a los centros integrales de atención al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.

Legislación Complementaria: Ley 1702 de 2013

Artículo 20. Modificado Artículo 30 Ley 1753 de 2015⁵³. *Determinación de Tarifas por Servicios que Presten los Organismos de Apoyo.* El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, los de

⁵³ Artículo declarado exequible por los vicios de procedimiento analizados por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-298 de 2016.

Diagnóstico Automotor, y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción expresado en salarios mínimos diarios vigentes. Se efectuará un estudio de costos directos e indirectos considerando las particularidades, infraestructura y requerimientos de cada servicio para la fijación de la tarifa. Para la determinación de los valores que por cada servicio deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial, se aplicará el siguiente procedimiento:

1. Se tomará el valor del presupuesto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ejecutado en el año inmediatamente anterior, certificado por el responsable del presupuesto.
2. Se definirá el número de servicios acumulados en el mismo período por los cuatro (4) grupos de organismos de apoyo (Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento de Conductores, los de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción), dividiendo el valor del numeral precedente en el número de servicios.
3. El producto de dividir la operación se tendrá como base del cálculo individual de cada tasa.
4. La tasa final de cada servicio corresponderá al cálculo individual multiplicado por factores numéricos inferiores a uno (1) en función de la pertenencia de cada usuario o de su vehículo (en el caso de los Centros de Diagnóstico Automotor) a grupos de riesgo con base en criterios como edad, tipo de licencia, clase de vehículo, servicio u otros que permitan estimar el riesgo de accidente, tomados con base en las estadísticas oficiales sobre fallecidos y lesionados. Los factores serán crecientes o decrecientes en función de la mayor o menor participación en accidentes, respectivamente.
5. Una vez definido el valor de la tasa individual, esta se acumulará al valor de la tarifa para cada servicio.

En ningún caso la tasa final al usuario podrá superar medio (0,5) salario mínimo diario en las tarifas que cobren los Centros de Reconocimiento de Conductores, de Diagnóstico Automotor y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción y un (1) salario mínimo diario en los Centros de Enseñanza Automovilística.

Se determinará el porcentaje correspondiente que se girará con destino al Fondo Nacional de Seguridad Vial y la parte que se destinará como remuneración de los organismos de apoyo de que trata este artículo.

Parágrafo 1. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos mencionados en el presente artículo y los demás ingresos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, podrá apoyar a las autoridades de tránsito que requieran

intervención con base en sus indicadores de seguridad vial, así como a la Policía Nacional a través de convenios que tendrán por objeto, tanto las acciones de fortalecimiento institucional, como las preventivas y de control, incluyendo, cuando proceda, el uso de dispositivos de detección de aquellas infracciones de tránsito que generen mayor riesgo de accidente.

Parágrafo 2. Derogado Artículo 372 de la Ley 2294 de 2023.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022.

Condiciones, Características de Seguridad y los Rangos de Precios al Usuario para Servicios Prestados por los Centros de Enseñanza Automovilística

Artículo 3.2.2.1. **Modificado Artículo 1 Resolución MT-202430400003125 de 2024.** Rango de precios al usuario de los Centros de Enseñanza Automovilística. Los Centros de Enseñanza Automovilística ofrecerán sus servicios a los usuarios, fijando el precio de los mismos dentro del siguiente rango de tarifas, expresado en Unidad de Valor Básico (UVB) vigentes, así:

Valores expresados en Unidad de Valor Básico (UVB) 2024								
2024	A1	A2	B1	B2	B3	C1	C2	C3
Inferior	35,84	39,45	53,77	75,30	118,32	64,51	86,04	129,06
Superior	64,51	75,30	103,96	164,91	261,69	132,63	197,18	290,36

Parágrafo 1. Al rango de precios aquí definido, se le adicionarán los valores que se adopten por condiciones de seguridad y los demás valores que contemple la ley, salvo aquellos correspondientes a los derechos a favor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) descritos en el artículo 3.2.2.4, los cuales deben estar incluidos dentro del precio al usuario de que trata el presente artículo. Las autoridades de control deberán tener en cuenta lo señalado en este parágrafo al evaluar la estructura tarifaria establecida.

Parágrafo 2. Los Centros de Enseñanza Automovilística, que cobren a los usuarios valores diferentes del rango de precios y los valores de terceros, señalados en la presente resolución, sea por exceso o por defecto, o que reconozcan o paguen a intermediarios, comisionistas, gestores, agentes, tramitadores, o a cualquier título comisiones o reconocimientos de cualquier índole, incurrirán en las sanciones previstas en la ley.

Lo propio ocurrirá cuando aun respetando el rango tarifario, se cobren valores al usuario diferentes de los consignados en los registros que para el efecto se disponen en el siguiente artículo.

Parágrafo 3. La actualización de las tarifas descritas en el presente artículo se realizará anualmente con el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) fijado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para la vigencia fiscal correspondiente.

Artículo 3.2.2.2. Registro de los valores de precios al usuario. Los Centros de Enseñanza Automovilística deberán remitir los valores o a la Superintendencia de Transporte, para que esta entidad publique en su página web los precios que se cobrarán a los usuarios por los servicios prestados, así como los valores de terceros a cobrar.

Los Centros de Enseñanza Automovilística, deberán igualmente presentar ante la misma entidad y en los tiempos que esta determine, copia de sus Estados Financieros con las formalidades que la ley establece.

Parágrafo. Los precios al usuario registrados y publicados de conformidad con el presente artículo solo podrán ser modificados en la medida que se mantengan dentro de los rangos de tarifas establecidos en el (sic) 3.2.2.1 de la presente resolución y una vez transcurridos tres (3) meses desde su último registro o actualización.

Artículo 3.2.2.3. Publicidad e información a los usuarios. Los Centros de Enseñanza Automovilística, una vez realizado el registro de que trata el artículo 3.2.2.2., deberán publicar los precios al usuario y los valores de terceros en un lugar visible al público desde el interior y el exterior del establecimiento, con una antelación no menor a cinco (5) días de su entrada en vigencia, garantizando que la información sea amplia, clara y suficiente al usuario.

Lo anterior sin perjuicio de las normas establecidas por las autoridades ambientales respecto de la contaminación visual, aplicables a cada sede autorizada.

Artículo 3.2.2.4. Facturación. Los Centros de Enseñanza Automovilística deberán expedir facturas por la prestación del servicio a los usuarios al momento de solicitar la capacitación. Estas facturas discriminarán de manera específica los valores de precios al usuario del servicio y los pagos de terceros, que deban transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial, así como el valor correspondiente al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), al Sistema de Vigilancia de la Superintendencia de Transporte y los impuestos aplicables.

Artículo 3.2.2.5. Derechos a favor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). En los servicios que presten los Centros de Enseñanza Automovilística, se cancelarán también los derechos correspondientes al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme lo ordenado por la Ley 1005 de 2006 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, los cuales deben ser estimados y cobrados dentro del precio al usuario, respetando el rango de tarifas establecido en el artículo 3.2.2.1. de la presente resolución.

Artículo 3.2.2.6. Valores a transferir al Fondo Nacional de Seguridad Vial. En los servicios que presten los Centros de Enseñanza Automovilística, se cancelarán también los derechos correspondientes al Fondo Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con lo establecido en la Resolución 993 de 2017, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, los cuales deben ser estimados y cobrados dentro del precio al usuario, respetando el rango de tarifas establecido en el artículo 3.2.2.1. de la presente resolución.

Artículo 3.2.2.7. Recaudo. El recaudo de todos los servicios y derechos deberá efectuarse a través de los bancos autorizados dentro del sistema financiero de Colombia o por intermedio de un aliado u operador de recaudo, que sea miembro del sistema financiero (o un operador postal de pago habilitado o autorizado en Colombia que tenga convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera.

Igualmente se entenderá cumplida esta obligación cuando el Centro de Enseñanza Automovilística cuente con un aliado u operador de recaudo miembro del sistema financiero o un operador postal de pago habilitado o autorizado) que haga parte del sistema de control y vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte.

En todo caso debe garantizarse la transferencia o dispersión automática de los recursos a cada una de las entidades en las cuentas que para tal efecto determine cada una de ellas, esta transferencia será en línea y en tiempo real.

El operador de recaudo deberá conservar los documentos en los términos establecidos en los artículos 48, 51 y 60 del Código de Comercio.

Artículo 3.2.2.8. Protocolos y condiciones para el cargue del certificado al sistema RUNT. Los Centros de Enseñanza Automovilística, deberán sujetarse a los protocolos y parámetros que

defina el Viceministerio de Transporte, para adelantar el proceso de cargue de los certificados de aptitud en conducción.

Parágrafo. El Registro de los certificados de capacitación a conductores e instructores en el sistema RUNT, deberá incluir además de la información y componentes que permitan las validaciones previamente establecidas, los patrones almacenados por los Centros de Enseñanza Automovilística correspondientes a los datos del aspirante y la identificación biométrica a través de las huellas dactilares.

Parágrafo 1. Al rango de precios aquí definido, se le adicionarán los valores que se adopten por condiciones de seguridad y los demás valores que contemple la ley, salvo aquellos correspondientes a los derechos a favor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) descritos en el artículo 3.2.2.4, los cuales deben estar incluidos dentro del precio al usuario de que trata el presente artículo. Las autoridades de control deberán tener en cuenta lo señalado en este parágrafo al evaluar la estructura tarifaria establecida.

Parágrafo 2. Los Centros de Enseñanza Automovilística, que cobren a los usuarios valores diferentes del rango de precios y los valores de terceros, señalados en la presente resolución, sea por exceso o por defecto, o que reconozcan o paguen a intermediarios, comisionistas, gestores, agentes, tramitadores, o a cualquier título comisiones o reconocimientos de cualquier índole, incurrirán en las sanciones previstas en la ley.

Lo propio ocurrirá cuando aun respetando el rango tarifario, se cobren valores al usuario diferentes de los consignados en los registros que para el efecto se disponen en el siguiente artículo.

Parágrafo 3. La actualización de las tarifas descritas en el presente artículo se realizará anualmente con el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) fijado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para la vigencia fiscal correspondiente.

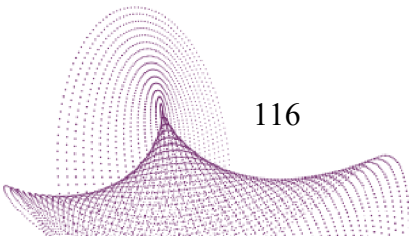
Condiciones, Características de Seguridad y Rangos de Precios al Usuario para Servicios Prestados por Centros de Diagnóstico Automotor

Artículo 3.3.2.1. **Modificado Artículo 2 Resolución MT-202430400003125 de 2024.** Rango de precios al usuario de los Centros de Diagnóstico Automotor. Los Centros de Diagnóstico Automotor ofrecerán sus servicios a los usuarios dentro del siguiente rango de precios, expresado en Unidad de Valor Básico (UVB), así:

Valores expresados en Unidad de Valor Básico (UVB) 2024			
2024	Motocicletas	Livianos	Pesados
Inferior	10,96	17,84	28,92
Superior	12,98	21,36	34,86

Parágrafo 1. Al rango de precios aquí definido, se le adicionará el valor que por las condiciones y características de seguridad se adopten y los demás valores que por ley se constituyen en obligaciones, y que en la presente Sección se describen.

Parágrafo 2. Los Centros de Diagnóstico Automotor, que procedan al cobro a los usuarios de valores diferentes del rango de precios y los valores de terceros, señalados en la presente sección, sea por exceso o por defecto, o que reconozcan o paguen a intermediarios, comisionistas, gestores, agentes, tramitadores, talleres de mecánica o centros de diagnóstico automotriz o similares, o a cualquier título, comisiones o reconocimientos de cualquier índole, por el envío o presentación de vehículos a los Centros de Diagnóstico Automotor para su revisión técnico mecánica, incurrirán en las sanciones previstas en la ley.



Parágrafo 3. La actualización de las tarifas descritas en el presente artículo se realizará anualmente con el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) fijado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público de la vigencia fiscal correspondiente.

Artículo 3.3.2.2. Publicidad e información a los usuarios. Los Centros de Diagnóstico Automotor fijarán los valores de precios al usuario dentro de los rangos establecidos en la presente sección y deberán publicarlas en un lugar visible al público en cada sede autorizada, con una antelación no menor a cinco (5) días de su puesta en vigencia, así como los valores de terceros, garantizando que la información sea amplia, clara y suficiente al usuario.

Artículo 3.3.2.3. Registro y ajuste de los valores de precios al usuario. Los Centros de Diagnóstico Automotor deberán registrar el precio de los servicios en la Superintendencia de Transporte, para que esta entidad publique en su página web los precios que se cobrarán a los usuarios por los servicios prestados por los CDA, así como los valores de terceros a cobrar.

Estos precios y valores a terceros podrán ser modificados una vez transcurran tres (3) meses del último registro. Al 1 de abril de cada año, estos centros deberán presentar ante la misma entidad, copia de sus estados financieros con las formalidades que la ley establece.

Artículo 3.3.2.4. Facturación. Los Centros de Diagnóstico Automotor deberán expedir facturas por la prestación del servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a los usuarios al momento de la expedición de certificado correspondiente.

Estas facturas discriminaran de manera específica los valores de precios al usuario del servicio y los pagos de terceros, que deban transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el correspondiente a los seguros de responsabilidad civil, el valor correspondiente al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), los valores correspondientes a la Superintendencia de Transporte y al Sistema de Vigilancia que se adopte, así como los impuestos aplicables.

Artículo 3.3.2.5. Derechos a favor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). En los servicios que presten los Centros de Diagnóstico Automotor, se cancelarán también los derechos correspondientes al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme lo ordenado por la Ley 1005 de 2006 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 3.3.2.6. Valores a transferir a la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Para la determinación de los valores que por cada servicio deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Transporte expedirá los actos administrativos respectivos, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 20 de la Ley 1702 de 2013, modificado por el artículo 30 de la Ley 1753 de 9 de junio de 2015.

Artículo 3.3.2.7. Recaudo. El recaudo de los servicios y derechos deberá efectuarse a través de los bancos calificados como de bajo riesgo o por intermedio de un aliado u operador de recaudo, que sea miembro del sistema financiero, o un operador postal de pago habilitado o autorizado en Colombia que tenga convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera.

Igualmente, se entenderá cumplida esta obligación cuando el aliado u operador haga parte del sistema de control y vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de los valores acá establecidos.

En todo caso, debe garantizarse la dispersión automática de los recursos a cada una de las entidades a las cuentas que para tal efecto ella determine.

Condiciones, Características de Seguridad y los Rangos de Precios al Usuario para Servicios Prestados por los Centros de Reconocimiento de Conductores

Artículo 3.4.2.1. **Modificado Artículo 3 Resolución MT-202430400003125 de 2024.** Rango de precios al usuario de los Centros de Reconocimiento de Conductores. Los Centros de Reconocimiento de Conductores ofrecerán sus servicios a los usuarios fijando el precio de los mismos dentro del siguiente rango de tarifas, expresado en Unidad de Valor Básico (UVB), así:

Valores expresados en Unidad de Valor Básico (UVB) 2024	
2024	UVB
Inferior	14,35
Superior	16,33

Parágrafo 1. Al rango de precios aquí definido, se le adicionarán los valores que se adopten por condiciones de seguridad y los demás valores que contemple la ley, salvo aquellos correspondientes a los derechos a favor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) descritos en el artículo 3.2.2.4, los cuales deben estar incluidos dentro del precio al usuario de que trata el presente artículo. Las autoridades de control deberán tener en cuenta lo señalado en este parágrafo al evaluar la estructura tarifaria establecida.

Parágrafo 2. Los Centros de Reconocimiento de Conductores, que cobren a los usuarios valores diferentes del rango de precios y los valores de terceros, señalados en la presente resolución, sea por exceso o por defecto, o que reconozcan o paguen a intermediarios, comisionistas, gestores, agentes, tramitadores, o a cualquier título comisiones o reconocimientos de cualquier índole, incurrirán en las sanciones previstas en la ley.

Lo propio ocurrirá cuando, aun respetando el rango tarifario, se cobren valores al usuario diferentes de los consignados en los registros que para el efecto se disponen en el siguiente artículo.

Parágrafo 3. La actualización de las tarifas descritas en el presente artículo se realizará anualmente con el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) fijado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público de la vigencia fiscal correspondiente.

Artículo 3.4.2.2. *Registro y ajuste de los valores de precios al usuario.* Los Centros de Reconocimiento de Conductores deberán remitir los valores a la Superintendencia de Puertos y Transporte, para que esta entidad publique en su página web los precios que se cobrarán a los usuarios por los servicios prestados, así como los valores de terceros a cobrar.

Los Centros de Reconocimiento de Conductores deberán igualmente presentar ante la misma entidad y en los tiempos que esta determine, copia de sus estados financieros con las formalidades que la ley establece.

Parágrafo. Los precios al usuario registrados y publicados de conformidad con el presente artículo solo podrán ser modificados en la medida que se mantengan dentro del rango de tarifas establecido en el artículo 1 de la presente Resolución y una vez transcurridos tres (03) meses desde su último registro o actualización.

Artículo 3.4.2.3. *Publicidad e información a los usuarios.* Los Centros de Reconocimiento de Conductores, una vez realizado el registro de que trata el artículo anterior, deberán publicar los precios al usuario y a los valores de terceros en un lugar visible al público desde el interior y el exterior del establecimiento, con una antelación no menor a cinco (5) días de su puesta en vigencia, garantizando que la información sea amplia, clara y suficiente al usuario.

Lo anterior sin perjuicio de las normas establecidas por las autoridades ambientales respecto de la contaminación visual, aplicables a cada sede autorizada.

Artículo 3.4.2.4. *Facturación.* Los Centros de Reconocimientos de Conductores deberán expedir facturas por la prestación del servicio de Examen de Aptitud Física Mental y Coordinación Motriz a los usuarios al momento de solicitar la prestación del servicio de certificación correspondiente. Estas facturas discriminarán de manera específica los valores de precios al usuario del servicio y los pagos de terceros, que deban transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El valor correspondiente al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), los valores correspondientes a la superintendencia de Puertos y Transporte y al Sistema de Vigilancia que se adopte, así como los impuestos aplicables.

Artículo 3.4.2.5. *Derechos a favor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).* En los servicios que presten los Centros de Reconocimiento de Conductores, se cancelarán también los derechos correspondientes al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme lo ordenado por la Ley 1005 de 2006 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, los cuales deben ser estimados y cobrados dentro del precio al usuario, respetando el rango de tarifas establecido en el artículo 1 de la presente Resolución.

Artículo 3.4.2.6. *Valores a transferir a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.* Para la determinación de los valores que por cada servicio deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Transporte expedirá los actos administrativos respectivos, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 20 de la Ley 1702 de 2013, modificado por el artículo 30 de la Ley 1753 de 9 de junio de 2015.

Artículo 3.4.2.7. *Recaudo.* El recaudo de los servicios y derechos deberá efectuarse a través de los bancos calificados como de bajo riesgo o por intermedio de un aliado u operador de recaudo, que sea miembro del sistema financiero, o un operador postal de pago habilitado o autorizado en Colombia que tenga convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera.

Igualmente, se entenderá cumplida esta obligación cuando el aliado u operador haga parte del sistema de control y vigilancia exigido por la Superintendencia de Puertos y Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la tarifa por medio del Sistema Integrado de Seguridad para Control y Vigilancia.

En todo caso, debe garantizarse la dispersión automática de los recursos, a cada una de las entidades en las cuentas que para tal efecto ella determine.

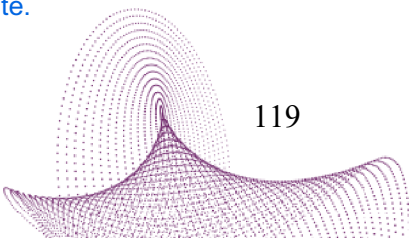
Condiciones, Características de Seguridad y Rangos de Precios al Usuario para Servicios Prestados por Centros de Apoyo Logístico de Evaluación

Artículo 3.7.2.1. **Modificado Artículo 4 Resolución MT-202430400003125 de 2024.** Rango de precios al usuario de los Centros de Apoyo Logístico para la Evaluación. Los Centros de Apoyo Logístico para la Evaluación cobrarán a los usuarios por la realización del examen teórico práctico los siguientes rangos de tarifas, expresados en Unidad de Valor Básico (UVB), así:

Tarifas Pruebas Teórico-Prácticas de Conductores (Organismos CALE)

Valores expresados en Unidad de Valor Básico (UVB) 2024					
2024	A1 - A2	B1	C1	B2 - C2	B3 - C3
Inferior	22,56	22,99	23,12	26,04	31,16
Superior	28,97	29,57	29,70	33,39	38,68

Las tarifas al usuario se aproximarán al múltiplo de cien pesos (\$100) siguiente.



Parágrafo 1. A los rangos de precios aquí definidos, se les adicionarán los valores correspondientes al Fondo Nacional de Seguridad Vial ordenados por el artículo 20 de la Ley 1702 de 2013, modificado por el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, los valores tributarios aplicables al servicio, los de transacción financiera por pagos en línea, los derechos a favor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y los correspondientes al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) que la Superintendencia de Transporte fije para los CALE.

Parágrafo 2. La actualización de las tarifas descritas en el presente artículo se realizará anualmente con el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) fijado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público de la vigencia fiscal correspondiente.

Artículo 3.7.2.2. Condiciones facturación y recaudo. Los CALE deberán expedir la factura por la prestación del servicio a los usuarios al momento de solicitar la prestación del mismo. Esta factura discriminará de manera específica los valores de precios al usuario del servicio y los pagos de terceros, que deban transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el valor correspondiente al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), los valores correspondientes a la Superintendencia de Transporte por el Sistema de Vigilancia que se adopte, así como los impuestos aplicables.

El recaudo de los servicios y derechos deberá efectuarse a través de los bancos o por intermedio de un aliado u operador de recaudo, que sea miembro del sistema financiero, o un operador postal de pago habilitado o autorizado en Colombia que tenga convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera.

Igualmente se entenderá cumplida la obligación de efectuarse el recaudo a través de los bancos o por intermedio de un aliado u operador de recaudo, cuando el aliado u operador haga parte del sistema de control y vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la tarifa establecida en el presente acto administrativo.

En todo caso, debe garantizarse la dispersión automática de los recursos, a cada una de las entidades en las cuentas que para tal efecto estas determinen.

Valores por Cada Servicio que Prestan los Organismos de Apoyo Deben Transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial

Artículo 3.8.1.1. *Oportunidad del recaudo.* Cada uno de los organismos de apoyo (Centros de Enseñanza Automovilística, de Reconocimiento y Evaluación de Conductores, de Diagnóstico Automotor, y los que realicen la prueba teórico-práctica para la obtención de licencias de conducción), recaudará los valores ordenados por el artículo 20 de la Ley 1702 de 2013, modificado por el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, con destino al Fondo Nacional de Seguridad Vial, así:

1.1. Centros de enseñanza automovilística: Se hará el recaudo al momento de ingreso de cada estudiante en los programas de formación, entendido este como el momento en que se reporta al Registro Único Nacional de Tránsito el inicio del programa.

1.2. Centros de reconocimiento de conductores, centros de diagnóstico automotor y entes realizadores de la prueba teórica-práctica: Se hará el recaudo en el momento en que se efectúe la liquidación del valor del servicio al usuario.

Artículo 3.8.1.2. *Oportunidad de la transferencia al Fondo Nacional de Seguridad Vial.* Cada organismo de apoyo transferirá o consignará el monto del recaudo del mes precedente en la cuenta bancaria que le indique la Agencia Nacional de Seguridad Vial a más tardar el tercer

(3er) día hábil del mes siguiente, con destino al Patrimonio Autónomo Fondo Nacional de Seguridad Vial.

Igualmente, el organismo de apoyo remitirá diariamente, al correo electrónico que le indique la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el reporte de los valores individuales recaudados por cada servicio. En la sede del organismo de apoyo deberán conservarse los documentos que den cuenta de las consignaciones o transferencias por un plazo no inferior a tres (3) años.

Artículo 3.8.1.3. Modificado Artículo 5 Resolución MT-202430400003125 de 2024. Valores que deben transferirse por los servicios que prestan los organismos de apoyo. Por cada servicio prestado y recaudado en los organismos de apoyo se generarán a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial, los siguientes valores en Unidades de Valor Básico (UVB), cuya liquidación se llevará al múltiplo de cien pesos (\$100) siguiente:

1. Centros de Diagnóstico Automotor:

Valores expresados en Unidad de Valor Básico (UVB) 2024					
Antigüedad en años	Motos	Livianos	Livianos públicos	Pesados no públicos	Pesados públicos
0 – 2	0.701	0.735	0.692	0.696	0.662
3 – 7	0.726	0.765	0.718	0.722	0.683
8 – 17	0.748	0.795	0.739	0.744	0.701
17 a más	0.726	0.765	0.718	0.722	0.683

1.1. Centros de enseñanza automovilística: Se hará el recaudo al momento de ingreso de cada estudiante en los programas de formación, entendido este como el momento en que se reporta al Registro Único Nacional de Tránsito el inicio del programa. Se calculará la antigüedad restando al año en el cual se presta el servicio, el año modelo del vehículo registrado en el RUNT.

Los recursos serán transferidos desde los bancos, aliados u operadores a que se refieren los artículos 3.3.2.4 al 3.3.2.7 de la presente resolución.

2. Centro de enseñanza automovilística (CEA), Reconocimiento de conductores (CRC) y Centros realizadores de la prueba teórico-práctica (CPTP), hombres:

Valores expresados en Unidad de Valor Básico (UVB) 2024					
Grupos Etarios	A1 - A2	B1	C1	B2 - C2	B3 - C3
16 - 25	0.731	0.731	0.722	0.744	0.726
26 - 35	0.756	0.756	0.744	0.774	0.752
36 - 50	0.778	0.774	0.765	0.795	0.769
51 - 65	0.748	0.748	0.744	0.765	0.744
66 - 80	0.722	0.722	0.713	0.735	0.718
> 81	0.718	0.713	0.705	0.726	0.709

Se considerará para la liquidación, la categoría de la licencia a la cual se aspire y la edad al momento de la matrícula al programa de formación en el CEA o de la presentación de los respectivos exámenes.

3. Centros de enseñanza automovilística (CEA), Reconocimiento de conductores (CRC) y Centros realizadores de la prueba teórico-práctica (CPTP), mujeres:

Valores expresados en Unidad de Valor Básico (UVB) 2024					
Grupos Etarios	A1 - A2	B1	C1	B2 - C2	B3 - C3
16 – 25	0.705	0.701	0.692	0.722	0.701
26 – 35	0.744	0.744	0.726	0.765	0.735

36 – 50	0.769	0.765	0.752	0.795	0.761
51 – 65	0.731	0.731	0.722	0.756	0.722
66 – 80	0.696	0.692	0.679	0.713	0.688
> 81	0.683	0.679	0.670	0.701	0.679

Se considerará para la liquidación, la categoría de la licencia a la cual se aspire y la edad al momento de la matrícula al programa de formación en el CEA o de la presentación de los respectivos exámenes.

Parágrafo. La actualización de las tarifas descritas en el presente artículo se realizará anualmente con el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) fijado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público de la vigencia fiscal correspondiente”.

Artículo 3.8.1.4. *Inspección y Vigilancia*. La Superintendencia de Puertos y Transporte vigilará el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente resolución.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Registro de los Organismos de Apoyo al Tránsito

Artículo 3.1.1. Objeto. Los capítulos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 tienen por objeto reglamentar los requisitos para el registro de los Organismos de Apoyo al Tránsito ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el registro y sus modificaciones, las obligaciones de los Centros Integrales de Atención, la conectividad del Centro Integral de Atención, el Centro de Enseñanza Automovilística y del Organismo de Tránsito con el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Artículo 3.1.2. Inspección y Vigilancia. Los Organismos de Apoyo a las autoridades de Tránsito y los Organismos de Tránsito que ejerzan funciones de organismos de apoyo, deberán atender las disposiciones establecidas por la Superintendencia de Transporte en los temas relacionados al Sistema Integrado de Control y Vigilancia (SICOV).

Artículo 3.1.3. Registro de los Organismos de Apoyo a las autoridades de Tránsito con habilitación vigente. Los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito habilitados con anterioridad al 21 de agosto de 2020 y los Organismos de Tránsito autorizados por la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, tendrán que registrar en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) la información que el Ministerio de Transporte le requiera completar, con el fin de generar a (sic) la migración de la información del registro al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en un plazo de tres (3) meses, contados a partir de la fecha en que se realice el requerimiento.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Artículo 2.3.3.1. Adopción de medidas. 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 garantizan 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.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022.

Proveedores de Tarjetas Preimpresas, Láminas de Seguridad y Protección para la Elaboración de Especies Venales

Artículo 6.3.1. Objeto. Establecer los requisitos para la autorización por parte del Ministerio de Transporte, a los proveedores de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y

protección, para la elaboración de las siguientes especies venales: Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto.

Artículo 6.3.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo aplican a los proveedores de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección en todo el territorio nacional.

Los Organismos de Tránsito, Alcaldías Municipales o Distritales, Gobernaciones Departamentales, Concesionarios y Ministerio de Transporte, deben contratar la adquisición de las mencionadas especies venales dentro del Territorio Nacional con los proveedores de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección, autorizados por el Ministerio de Transporte.

De los Requisitos de Autorización

Artículo 6.3.1.1. Autorización del Proveedor. Las personas jurídicas, a través de su representante legal y/o apoderado, podrán solicitar ante la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte la autorización como proveedor de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección de las especies venales de Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto.

Artículo 6.3.1.2. Requisitos para la Autorización de Proveedores de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección. Las personas jurídicas interesadas en obtener la autorización como proveedor de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección de las especies venales de Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística, y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto, deberán presentar la solicitud a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte.

En la solicitud deberá indicar el objeto social el cual debe estar asociado a la realización de actividades de fabricación o distribución de papeles y/o láminas de seguridad para documentos de identificación de personas o bienes, y para la preimpresión o impresión de documentos de identidad referida a personas o bienes, con registro de matrícula vigente, nombre del representante legal y Número de Identificación tributaria - NIT, información que será validada por el Ministerio de Transporte a través del Registro Único Empresarial y Social (RUES), especificando adicionalmente para que tipo de proveedor realiza dicha solicitud, junto con la siguiente documentación:

1. Registro Único Tributario - RUT, expedido por la Dirección de impuestos y Aduanas Nacionales- DIAN en estado activo, en el que conste el Número de Identificación Tributaria-NIT de la persona jurídica.
2. Certificado de inscripción, renovación o actualización de la persona jurídica en el Registro Único de Proponentes - RUP, expedido por la Cámara de Comercio.
3. Póliza que cubra el cumplimiento de las obligaciones y disposiciones legales consignadas en la presente sección.

La póliza de cumplimiento deberá:

3.1. Constituirse a favor del Ministerio de Transporte, con una vigencia anual y renovable por periodos iguales mientras se encuentre vigente la autorización.

En caso de que la persona jurídica, desista o pierda la autorización, la póliza deberá extenderse por un año más a partir de que se declare este hecho por parte del Ministerio de Transporte, con el fin de que ampare el riesgo que se corre en virtud de la información que haya suministrado.

3.2. El valor de la cobertura de cumplimiento será de Dos mil (2.000) mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv).

3.3. La póliza de seguro deberá incluir en su texto, el contenido que refleje sin condicionamientos los términos y alcances que se han indicado para el manejo conforme a lo dispuesto en la presente sección, mediante cláusulas adicionales o complementarias o las generales de la póliza de seguro de ser necesario. No se admitirá en ningún caso, la inclusión de cláusulas, disposiciones o previsiones dentro del texto de la póliza o en cualquier otro documento público o privado asociado o relacionado con lo mismo, que afecte, modifique, condicione, restrinja o limite el alcance y contenido de las previsiones obligatorias.

4. Acreditar la experiencia en fabricación o distribución de láminas de seguridad y/o láminas de seguridad y de protección dependiendo de su intención de autorización como proveedor así:

4.1 Para tarjetas preimpresas: Acreditar la experiencia en fabricación o distribución tarjetas preimpresas en impresión, y/o en preimpresión de documentos de identificación de personas, tarjetas financieras o especies venales establecidas por el Ministerio de Transporte con características de seguridad, a través de la experiencia acreditada a través de contratos suscritos y ejecutados dentro de los cinco (5) años anteriores a la solicitud en una cantidad de cinco millones de documentos los cuales deben encontrarse en el Registro Único de Proponentes - RUP- cuyo objeto se relacione en mínimo tres (3) de los Códigos Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas, hasta el tercer nivel de clasificación, codificado en el clasificador de Bienes y Servicios- United Nations Standard Products and Services Code - UNSPSC.

4.2 Para Láminas de Seguridad y Protección: Acreditar la experiencia en fabricación o distribución de láminas de seguridad para documentos de identificación de personas, tarjetas financieras o especies venales establecidas por el Ministerio de Transporte con características de seguridad, a través de contratos suscritos y ejecutados, mínimo tres (3) contratos dentro de los cinco (5) años anteriores a la solicitud, cuyo objeto haya sido el suministro de láminas de seguridad y protección. La experiencia debe estar acreditada en el Registro Único de Proponentes -RUP, cuyo objeto se relacione en mínimo tres (3) de los Códigos Estándar de Productos y Servicios de Naciones Unidas, hasta el tercer nivel de clasificación, codificado en el clasificador de Bienes y Servicios- United Nations Standard Products and Services Code -UNSPSC.

5. Demostrar que a treinta y uno (31) de diciembre del año inmediatamente anterior a la solicitud, su capital de trabajo era igual o mayor a cinco mil (5000) salarios mínimos mensuales legales vigentes, 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 o aquellas normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan.

6. Presentar el documento que demuestre que la persona jurídica opera bajo un sistema de gestión certificado bajo la Norma ISO 9001:2015 por un Organismo de Certificación de Sistemas de Gestión acreditado bajo la Norma ISO/IEC 17021-1 por ONAC o por un

organismo acreditador firmante de los acuerdos MLA del
International Accreditation Forum (IAF).

Parágrafo 1. Cuando la solicitud se realice a través de apoderado, se deberá adjuntar de manera adicional a lo establecido en la presente sección poder con las facultades otorgadas.

Parágrafo 2. Cuando se trate de una sociedad extranjera, deberá constituir y registrar la correspondiente sucursal en Colombia ante la Cámara de Comercio conforme a lo establecido en el artículo 471 del Código de Comercio.

Artículo 6.3.1.3. Término de estudio de la solicitud. Una vez radicada la solicitud de autorización como proveedor de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección para la elaboración de la Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto, la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte contará con el término de diez (10) días hábiles para la verificación de la completitud de la documentación y dos (2) meses para la verificación del cumplimiento de los requisitos y la expedición del acto administrativo de autorización, contados a partir de la fecha de radicación de la solicitud.

En caso de que la solicitud se encuentre incompleta la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte requerirá la información faltante al solicitante y el interesado contará con el término de un (1) mes para completar la solicitud. Una vez expirado el plazo sin que el solicitante aporte la información requerida, se configurará el desistimiento tácito y se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1755 de 2015.

Artículo 6.3.1.4. Otorgamiento de la autorización. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 6.3.1.3., la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte emitirá acto administrativo por el cual autorizará a la persona jurídica proveedora de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección para proveer las especies venales conforme a la solicitud, las cuales pueden ser: Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto.

Los actos administrativos de autorización deberán establecer condición resolutoria tácita que señale que el autorizado debe mantener los requisitos o condiciones que dieron lugar a su autorización. Ante las circunstancias descritas en este inciso, el acto administrativo perderá obligatoriedad en los términos descritos artículo 91 de la Ley 1437 de 2011, bien sea porque se cumple la condición resolutoria a la que se encuentra sometido el acto, o porque han desaparecido sus fundamentos de hecho o de derecho.

Una vez autorizada la empresa proveedora de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección, la Subdirección de Tránsito ingresará la autorización al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT en un término no mayor a cinco (5) días calendario, contados a partir de la ejecutoria del acto administrativo por medio del cual se autorizó.

Parágrafo 1. Para adelantar el ingreso ante el Registro Único Nacional de Tránsito- RUNT, es requisito indispensable que las personas jurídicas, se encuentren previamente inscritas en el Registro Nacional de Personas Naturales o Jurídicas (RNPNJ) del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT. Este proceso debe ser adelantado en cualquier organismo de tránsito o Dirección Territorial del Ministerio conforme al procedimiento establecido en el artículo 5.1.2. de la presente resolución o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 2. En ningún caso, el trámite de autorización de proveedores de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad de especies venales generará cobro.

Artículo 6.3.1.5. Vigencia de la Autorización. La autorización otorgada a la persona jurídica proveedora de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad será por tiempo indefinido siempre y cuando mantengan los requisitos y condiciones que dieron lugar a su autorización.

Cuando la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte determine a través de estudio de documentos o pruebas solicitadas, que la empresa autorizada como proveedora de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad, no mantiene alguno de los requisitos o condiciones que dieron lugar a su autorización, deberá declarar la pérdida de ejecutoria del acto administrativo mediante el cual se otorgó la autorización, al configurarse la condición resolutoria a que se encuentra sometida dicha autorización, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6.3.1.4. de la presente resolución y en el artículo 91 de la Ley 1437 de 2011.

Artículo 6.3.1.6. Modificación a la autorización. Los proveedores autorizados por el Ministerio de Transporte, para la elaboración de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección de las distintas especies venales contempladas en el presente capítulo, deben informar y solicitar a la Subdirección de Tránsito la modificación de la autorización conforme a las novedades que se llegaren a presentar en el desarrollo de la vigencia de la misma, las cuales pueden ser: i) cambio de razón social, ii) cambio de domicilio, iii) fusión, iv) disolución, v) liquidación y vi) escisión de la sociedad, entre otras, dentro del mes siguiente a la ocurrencia de la novedad.

La Subdirección de Tránsito contará con un término de dos (2) meses contados a partir de la radicación de la solicitud ante el Ministerio de Transporte para expedir acto administrativo donde se resuelva la correspondiente solicitud de novedad.

En caso de que la solicitud se encuentre incompleta la subdirección de tránsito requerirá la información faltante al solicitante y el interesado contará con el término de un (1) mes para completar la solicitud. Una vez expirado el plazo sin que el solicitante aporte la información requerida, se configurará el desistimiento tácito y se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1755 de 2015.

Parágrafo. Las novedades de fusión y escisión deberán ser informadas a la Subdirección de Tránsito, en la cual el autorizado deberá indicar la sociedad que continuará con la actividad. La sociedad que continúe con la actividad debe acreditar el cumplimiento de la totalidad de requisitos establecidos en el artículo 6.3.1.2. de la presente resolución.

Instrucción Administrativa:

Circular MT-20214200755741 de 2021. “De manera que, para los procesos de contratación que adelanten los organismos de tránsito donde se tenga por objeto la adquisición y suministro de los insumos necesarios para la reproducción de las láminas de seguridad y protección o de las tarjetas preimpresas de las especies venales Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Servicio de Vehículos de Enseñanza Automovilística, Tarjeta de Registro de Remolques y

Semiremolques, Tarjeta de Registro de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada, y Tarjeta de Operación, se hace necesario: i) Observar que los oferentes y proveedores cuenten con la respectiva autorización emitida por la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte para proveer láminas de seguridad y protección o tarjetas preimpresas de la correspondiente especie venal, según el objeto del proceso de contratación, y ii) Que los oferentes y proveedores se encuentren

debidamente inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT como proveedor autorizado para proveer láminas de seguridad y protección o tarjetas preimpresas de la correspondiente especie venal, según el objeto del proceso de contratación. Así las cosas, y para efectos de consulta, las sociedades que llenan los requisitos son las que se relacionan en el directorio de actores publicado por la página web del RUNT, al cual se podrá acceder desde explorador de internet ingresando a la opción director de actores o al link [https://www.runt.com.co/directorio-de-](https://www.runt.com.co/directorio-de-actores)

actores. Una vez allí deberá filtrar su búsqueda por la opción “Tipo” y seleccionar “Proveedor de Tarjetas Preimpresas y Láminas de seguridad autorizados por el Ministerio de Transporte”. Finalmente, se exhorta a los destinatarios de la presente Circular a que consulten el Directorio de Actores en la página del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, para prevenir posibles irregularidades en la suscripción de los contratos con los proveedores de las láminas de seguridad y protección y las tarjetas preimpresas para la elaboración de especies venales”.

De las Artes y Diseños

Artículo 6.3.2.1. Propiedad de las Artes y Diseños. Las artes y diseños de seguridad que deben tener las especies venales Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto expedidas en Colombia, son de propiedad de la Nación a cargo del Ministerio de Transporte, por tanto, solamente se entregarán a las empresas proveedoras autorizadas y las mismas no podrán ser reveladas a terceros.

Cuando la empresa autorizada como proveedora de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección no sea fabricante, podrá dar a conocer las artes y diseños de seguridad de las especies venales a su fabricante, sin perjuicio de la obligación de no revelar las mismas a terceros.

Artículo 6.3.2.2. Entrega de Artes y Diseños. Una vez en firme el Acto Administrativo por medio del cual se autorice a la persona jurídica, como proveedor de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección de las especies venales Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto, la Secretaria General del Ministerio de Transporte, le hará entrega al representante legal o apoderado de la sociedad, de las artes y diseños de las especies venales, cumpliendo las condiciones técnicas y los niveles de seguridad establecidas en las correspondientes fichas técnicas, mediante un acta de entrega y compromiso de no divulgación.

Artículo 6.3.2.3. Devolución de las artes y diseños de las especies venales. Los proveedores de tarjetas preimpresas, láminas de seguridad y protección de especies venales, que desistan o pierdan la autorización, tendrán la obligación de devolver a la Secretaria General del Ministerio de Transporte, los diseños y artes de las diferentes especies venales mediante acta de entrega y compromiso de no divulgación, sin perjuicio de las acciones legales que correspondan.

Cuando la empresa autorizada como proveedora de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección de las especies venales no sea fabricante, deberá adjuntar al acta de entrega y compromiso de no divulgación, documento privado entre este y el fabricante en

donde se evidencie que las partes en especial el fabricante devuelven las artes y diseños que se mantenían en su poder, sin perjuicio de las acciones legales que correspondan.

Parágrafo. Los proveedores de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad de especies venales que en virtud de lo determinado en el artículo 6.3.5.1. de la presente resolución, no acrediten el cumplimiento de la totalidad de los requisitos y condiciones establecidas en el artículo 6.3.1.2. de la presente resolución y por ende se declare la pérdida de ejecutoria del acto administrativo mediante el cual se otorgó la autorización, al configurarse la condición resolutoria a que se encuentra sometida dicha autorización, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6.3.1.4. de la presente resolución y 91 de la Ley 1437 de 2011, deberán realizar el procedimiento establecido en el presente artículo y con ello proceder a la devolución de las artes y diseños de las especies venales correspondientes a la autorización otorgada.

Control y Reporte

Artículo 6.3.3.1. Control de numeración de insumos. Para garantizar la seguridad de la Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto, el proveedor de forma obligatoria deberá realizar el control de los materiales para la elaboración de la tarjeta preimpresa de las especies venales ya mencionadas en cada una de sus etapas, para lo cual, reportará al Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT los controles de numeración de insumos.

Para dar cumplimiento a lo establecido en el presente artículo, los proveedores de los materiales de las tarjetas preimpresas deben cumplir con los controles de numeración de insumos, así:

1. Las tarjetas preimpresas llevarán el número o código de identificación de proveedor asignado por el Registro Único Nacional de Tránsito-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 del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT.
3. El proveedor autorizado una vez genere las tarjetas preimpresas, deberá reportar al Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT, la distribución de estas a cada Organismo de Tránsito.
4. El Organismo de Tránsito o la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte, para imprimir la información de personalización de la Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto, deberá capturar el número preimpreso, para que sea controlado por el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT.

Parágrafo. Si el proveedor inscrito no reporta en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT los rangos de las tarjetas preimpresas asignadas al Organismo de Tránsito, el señalado sistema no permitirá su posterior personalización.

Artículo 6.3.3.2. Registro y reporte. Los proveedores de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección con autorización vigente por parte de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, registrarán en el sistema determinado por el Ministerio de

Transporte los contratos o convenios suscritos con los Organismos de Tránsito, Alcaldías Municipales o Distritales, Gobernaciones Departamentales, o el Ministerio de Transporte.

Respecto a la lámina de seguridad y de protección, los proveedores deben reportar en el sistema determinado por el Ministerio de Transporte, la cantidad suministrada a los Organismos de Tránsito, Alcaldías Municipales o Distritales, Gobernaciones Departamentales o al Ministerio de Transporte.

Los Organismos de Tránsito, Alcaldías Municipales o Distritales, Gobernaciones Departamentales, registrarán en el sistema determinado por el Ministerio de Transporte y en el Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT, la entrega del documento final al ciudadano.

Parágrafo Transitorio. Hasta tanto no se cuente con el desarrollo del sistema determinado por el Ministerio de Transporte, los proveedores de tarjetas preimpresas y láminas de seguridad y protección con autorización vigente no darán aplicación a lo dispuesto para el registro de la información de contratos o convenios y de entrega de sustratos.

Parágrafo. Para garantizar el cumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo, los proveedores de las tarjetas preimpresas para la elaboración de las distintas especies venales, debe cumplir con los controles de numeración de insumos y loteo del sustrato base. Las Tarjetas preimpresas y láminas de seguridad y protección, deben contener los datos establecidos, numeración y el diseño de seguridad correspondiente, conforme a las fichas técnicas, adoptadas mediante acto administrativo por el Ministerio de Transporte.

Artículo 6.3.3.3. Reporte de consulta a los ciudadanos. El Ministerio de Transporte a través de la página web del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), registrará para consulta de los ciudadanos y demás interesados, las empresas autorizadas como proveedores de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección, para la elaboración de las especies venales de Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto.

De las Obligaciones

Artículo 6.3.4.1. Obligaciones de los proveedores. Los proveedores autorizados por la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte para el suministro de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección de la Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto, están obligados a:

1. Garantizar la veracidad de la información suministrada a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte.
2. Adoptar el diseño establecido en la ficha técnica de la respectiva especie venal, en todos los aspectos sin realizar modificación a lo dispuesto para tal fin, aplicando íntegramente las condiciones de seguridad exigidas por el Ministerio de Transporte.
3. Inscribirse y mantener actualizado el Registro Nacional de Personas Naturales o Jurídicas (RNPNJ) del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT, y cumplir con todos los requerimientos de seguridad y oportunidad exigidos para su inscripción.
4. Informar a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, las novedades que se llegaren a presentar en el desarrollo de la vigencia de la autorización.

5. 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.
6. Registrar en el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), los controles de numeración de las Tarjetas preimpresas según lo establecido en cada ficha técnica.
7. Registrar en el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) los contratos o convenios suscritos con los Organismos de Tránsito, Alcaldías Municipales o Distritales, Gobernaciones Departamentales, o el Ministerio de Transporte, así como la cantidad de lámina de seguridad y de protección entregadas a estas mismas.
8. Informar a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, todas aquellas novedades que se presenten en la etapa de elaboración, distribución, custodia, guarda, manipulación, venta de las tarjetas preimpresas, láminas de seguridad y protección de las especies venales autorizadas.
9. Distribuir directamente a los organismos de tránsito, sin intermediarios, las tarjetas preimpresas y láminas de seguridad y protección de las especies venales: Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto.
10. Mantener vigente la Póliza de cumplimiento de las obligaciones y disposiciones legales de que trata el numeral 3 del artículo 6.3.1.2. de la presente resolución.
11. Remitir a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, diez (10) muestras de tarjetas preimpresas y láminas de seguridad y protección de cada especie venal, en el primer trimestre de cada año durante la vigencia de la autorización.
12. Aplicar íntegramente las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación que sean necesarias para garantizar la debida conectividad con los sistemas del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) o el determinado con el Ministerio de Transporte.
13. Registrar en el sistema determinado por el Ministerio de Transporte los contratos o convenios suscritos con los Organismos de Tránsito, Alcaldías Municipales o Distritales, Gobernaciones Departamentales, o el Ministerio de Transporte.
14. Mantener el debido cuidado, custodia y tratamiento de reserva de las artes y diseños.
15. Realizar la devolución de las artes y diseños cuando sea pertinente, conforme a lo determinado en el artículo 6.3.2.3. de la presente resolución.

Parágrafo. Corresponderá al proveedor autorizado de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección de especies venales, asumir la responsabilidad del incumplimiento a las obligaciones consagradas en el presente capítulo. El Ministerio de Transporte al validar el incumplimiento del proveedor autorizado en alguna de las obligaciones, podrá declarar la ocurrencia del siniestro y hacer efectiva la póliza.

Artículo 6.3.4.2. Responsabilidad de los proveedores. Los proveedores autorizados por la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte para el suministro de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección de la Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto, serán responsables de la custodia de las artes y diseños, fabricación, elaboración, almacenamiento, transporte y entrega a los Organismos de Tránsito, Alcaldías Municipales o Distritales, Gobernaciones Departamentales o al Ministerio de Transporte de las especies venales contratadas.

Artículo 6.3.4.3. Obligaciones de los Organismos de Tránsito, las Alcaldías Municipales o Distritales, las Gobernaciones Departamentales y del Ministerio de Transporte. Los Organismos de Tránsito, las Alcaldías Municipales o Distritales, las Gobernaciones Departamentales y el Ministerio de Transporte, están obligados respectivamente a:

1. Validar el cumplimiento de las características y especificaciones definidas en las fichas técnicas adoptadas por el Ministerio de Transporte para las especies venales: Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto, según corresponda.

2. Contratar o convenir únicamente con las empresas autorizadas por la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte para proveer las tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección de las especies venales Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto, según corresponda.

3. Inscribirse ante el Registro Nacional de Personas Naturales o Jurídicas (RNPNJ) del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT según corresponda, y cumplir con todos los requerimientos de seguridad y oportunidad exigidos para su inscripción.

4. Aplicar íntegramente las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación que sean necesarias para garantizar la debida conectividad con el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

5. Reportar al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), toda la información que éste exija, advirtiendo que toda la información de las especies venales es la contenida únicamente en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito-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.

6. Dar cumplimiento a todas las condiciones establecidas por el Ministerio de Transporte, para el desarrollo de las actividades relacionadas con las especies venales: Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto, según corresponda.

Artículo 6.3.4.4. Responsabilidad de los Organismos de Tránsito y Direcciones Territoriales. Los Organismos de Tránsito y Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, serán responsables desde la recepción de la especie venal, de la personalización, custodia, transporte, almacenamiento, distribución y la entrega al ciudadano de las especies venales Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto, según corresponda.

Otras Disposiciones de Tarjetas Preimpresas, Láminas de Seguridad y Protección para la Elaboración de Especies Venales

Artículo 6.3.5.1. Delegación de la tramitación de las especies venales. Los organismos de Tránsito, sólo podrán delegar la tramitación de las especies venales que incluye la personalización, registro al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT y entrega al ciudadano de la Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Tarjeta de Registro de

Remolques y Semirremolques, Tarjeta de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsadas, Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística y Tarjeta de Operación de los vehículos destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros y Mixto.

Artículo 6.3.5.2. Pérdida, deterioro o destrucción de la tarjeta preimpresa. El Organismo de Tránsito o la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte, deberán en caso de pérdida, deterioro o destrucción de una tarjeta preimpresa de especie venal, 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. La información de las especies venales que sean objeto de eliminación o anulación deberán ser registradas en el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

En el evento en que se presente únicamente el deterioro o destrucción, el Organismo de Tránsito o la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte deberá perforar el área correspondiente a los datos variables y adjuntarlo a la respectiva acta de anulación.

Artículo 6.3.5.3. Periodo de Transición. Los proveedores de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad de especies venales, que con anterioridad al 12 de abril de 2022 se encuentren autorizados por la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, contarán con un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir del 12 de abril de 2022, para acreditar el cumplimiento de la totalidad de los requisitos y condiciones establecidas en el artículo 6.3.1.2. de la presente resolución a efectos de continuar con la autorización otorgada, término durante el cual podrán continuar con la elaboración, fabricación y distribución de tarjetas preimpresas y/o láminas de seguridad y protección, conforme a la autorización, a los organismos de tránsito en los diferentes órdenes territoriales.

Vencido este término, la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte realizará las validaciones correspondientes a fin de determinar qué empresas proveedoras no acreditaron el cumplimiento de la totalidad de los requisitos y condiciones previstas en el artículo 6.3.1.2. de la presente resolución, situación que dará aplicación a la pérdida de ejecutoria del acto administrativo mediante el cual se otorgó la autorización, en virtud de lo estipulado en el artículo 6.3.1.5. de la presente resolución.

Artículo 2.3.3.3. Organismos de Tránsito. Los organismos de tránsito o las Entidades en quienes estos deleguen, adelantarán las gestiones administrativas y las medidas presupuestales previstas en el artículo 165 de la Ley 769 de 2002.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340652501 de 2020.
“Con fundamento en las consideraciones precedentes, se puede anticipar las siguientes conclusiones:

· *Que al Ministerio de Transporte conforme a lo dispuesto por el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, le corresponde como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.*

· *De conformidad con lo dispuesto por los Parágrafos 1, 2 y 3 del artículo 3 de la Ley 769 de 2002, los Centros de Enseñanza*

Automovilística, los Centros de Reconocimiento de Conductores, los Centros de Diagnóstico Automotor y los Centro Integrales de Atención, son Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito, de naturaleza estatal, privada o mixta, los cuales ya no requerirán de la previa habilitación por el Ministerio de Transporte, sino en su lugar, deberán registrarse en el RUNT -conforme lo establece el Decreto Ley 2106 de 2019 en sus artículos 111, 118 y 119- y están sujetos a la reglamentación para su constitución y funcionamiento, conforme lo dispuesto en las Leyes 769 de 2002 y 1383 de 2010, el Decreto 1079 de 2015, las Resoluciones 3245 de

2009, 3768 de 2013, 217 de 2014, proferidas por el Ministerio de Transporte, así como sus modificatorias y demás reglamentos vigentes.

· Los mencionados Organismos de Apoyo cumplen las funciones de tránsito que le son asignadas mediante delegación o convenio, siendo vigiladas y controladas por la Superintendencia de Transporte, en los términos previstos en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.”

Concepto MT-20201340552911 de 2020. “El ordenamiento jurídico en materia de tránsito no impone la obligación a los entes gubernamentales y/o territoriales para la provisión de los denominados en la Ley 769 de 2002 Organismos de Apoyo al tránsito. Adicionalmente, cabe agregar que esta cartera ministerial no cuenta dentro de las facultades normativas, la de certificar los Organismos de Apoyo, sino que, como ya indicé, los interesados en la prestación de dichos servicios deberán registrarse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT acreditando los requisitos señalados en las normas transcritas con anterioridad (...).

De acuerdo con la normatividad analizada, no se encuentra en la misma, regulación específica que haga referencia a distancia

entre los diferentes Organismos de Apoyo (...).

(...) el parágrafo 1 del artículo 3 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre, establece que la figura para asignar determinadas funciones al tránsito en cabeza de Organismos de Apoyo son las de delegación o convenios.

(...) los interesados en prestar los servicios deberán acreditar los requisitos en cuanto a su constitución, registro y funcionamiento de los Organismos de Apoyo, los cuales pueden ser de carácter estatal, privado o mixto, de acuerdo con la normatividad: (...).

En cuanto a los Centros de Reconocimiento de Conductores 5. Resolución 3768 de 2013 “por la cual se establecen las condiciones que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor para su habilitación, funcionamiento y se dictan otras disposiciones.” modificada por la Resolución 5202 de 2016 y por la Resolución 3318 de 2015, y derogada parcialmente por la Resolución 2020 3040011355 de 2020, la Resolución 4304 de 2015. 6. Resolución 3245 de 2009. “por la cual se reglamenta el Decreto 1500 de 2009 y se establecen requisitos para la habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística”.

Legislación Complementaria: Ley 1801 de 2016

Artículo 92. Corregido Artículo 8 Decreto 555 de 2017. *Comportamientos relacionados con el cumplimiento de la normatividad que afectan la actividad económica.* Los siguientes comportamientos relacionados con el cumplimiento de la normatividad afectan la actividad económica y por lo tanto no deben realizarse:

(...)

17. Ofrecer servicios que son prestados por las entidades de apoyo al tránsito, sin la debida autorización, habilitación o reconocimiento por parte de las autoridades o entidades competentes.

(...)

Parágrafo 2. Quien incurra en uno o más de los comportamientos antes señalados, será objeto de la aplicación de las siguientes medidas:

COMPORTAMIENTOS	MEDIDA CORRECTIVA A APLICAR
Numeral 1	Multa General tipo 2; Destrucción de bien; Suspensión temporal de actividad.
Numeral 2	Multa General tipo 3; Suspensión temporal de actividad.
Numeral 3	Participación en programa comunitario o actividad pedagógica de convivencia.
Numeral 4	Multa General tipo 4; Suspensión temporal de actividad.
Numeral 5	Multa General tipo 4; Suspensión temporal de actividad.
Numeral 6	Multa General tipo 4; Suspensión temporal de actividad.
Numeral 7	Multa General tipo 4; Suspensión temporal de actividad; Destrucción de bien.
Numeral 8	Multa General tipo 4; Suspensión temporal de actividad; Destrucción de bien.
Numeral 9	Multa General tipo 4; Suspensión temporal de actividad; Destrucción de bien.
Numeral 10	Multa General tipo 2; Suspensión temporal de actividad.
Numeral 11	Multa General tipo 4; Suspensión definitiva de la actividad.
Numeral 12	Multa General tipo 4; Suspensión definitiva de actividad.
Numeral 13	Multa General tipo 4; Suspensión temporal de actividad.
Numeral 14	Multa General tipo 4; Suspensión temporal de actividad.
Numeral 15	Suspensión definitiva de actividad.
Numeral 16	Multa General tipo 4; Suspensión temporal de actividad.
Numeral 17	Multa General tipo 4; Suspensión definitiva de actividad.

Parágrafo 3⁵⁴. Se mantendrá la aplicación de las medidas correctivas si se continúa desarrollando en el lugar la misma actividad económica que dio lugar a su imposición, aun cuando se modifique o cambie la nomenclatura, el nombre del establecimiento, su razón social, propietario, poseedor o tenedor del mismo.

Parágrafo 4. Las medidas correctivas mencionadas para el incumplimiento de los anteriores comportamientos se aplicarán, sin perjuicio de lo establecido en la legislación especial que regula esas materias.

Parágrafo 5. Cuando se aplique la medida de suspensión temporal de actividad porque el responsable del establecimiento no permitió el ingreso de autoridades de policía, la medida se extenderá hasta tanto se autorice el ingreso de la autoridad que en ejercicio de su función o actividad de policía, requiera hacerlo.

Parágrafo 6. Quien en el término de un año contado a partir de la aplicación de la medida incurra nuevamente en alguno de los comportamientos prohibidos en el presente artículo que dan lugar a la medida de suspensión temporal, será objeto de suspensión definitiva de la actividad.

(...)"

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

⁵⁴ Parágrafo declarado exequible por los cargos analizados por la Sentencia C-054 de 2019.

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”.

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. Aún más, esa medida es lógica o inherente al carácter ya anotado de esa figura, el cual implica el pago previo de su valor a favor del titular, y como en este caso una parte corresponde al ente territorial que la expide en

virtud de la anotada delegación, y otra a la Nación, de cuyo tanto aquél como ésta tienen igual derecho de que sus respectivos ingresos previos se verifiquen para que sea viable la entrega al interesado de la especie venal que pretenda”.

Corte Constitucional Sentencia C-318 de 2010. “De las funciones delegadas a los organismos de tránsito hacen parte las especies venales, denominación bajo la cual se agrupan una serie de trámites que se encuentran establecidos en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, tales como la licencia de tránsito, la licencia de conducción o la placa única nacional de vehículos y de motos, trámites que, de conformidad con lo señalado, son delegados por el Ministerio de Transporte en los organismos de tránsito de las entidades territoriales.

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

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

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340024410 de 2020. “... teniendo en cuenta que constituyen organismos de apoyo las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio se les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, los organismos de tránsito (sic) [entiéndase organismos de apoyo] de carácter privado ejercerán funciones públicas, no obstante lo anterior el ejercicio de las mismas está supeditado a la vigilancia y control de la entidad designada o

delega tal función en particular, el desarrollo de la misma estará sujeto a los objetivos fines y programas propios de la institución. En esta medida, si el organismo de apoyo es de naturaleza privada como quiera que actúa en ejercicio de una función pública el documento otorgado tendrá calidad de público, razón por la cual los certificados emitidos por los organismos de apoyo al tránsito son documentos públicos”.

Reglamentación: Circular Única de Infraestructura y Transporte SuperTransporte

Artículo 3.9.1 Contratos relacionados con especies venales. Las autoridades encargadas de la celebración de contratos para la fabricación y comercialización de especies venales, solamente pueden contratar y/o autorizar con aquellas empresas que previamente han sido autorizadas y/o homologadas por el Ministerio de Transporte para la fabricación y comercialización de especies venales.

Artículo 3.9.2. Vigilancia y control del cumplimiento de las normas de transporte y tránsito. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y entidades del sistema nacional de transporte deberán actualizar anualmente el “Plan Estratégico de Vigilancia y Control del Cumplimiento de las Normas de Transporte y Tránsito”, en los términos exigidos por la legislación nacional, especialmente en la Resolución 3443 de 2016 del Ministerio de Transporte, o la disposición que la modifique o sustituya.

El Plan actualizado deberá ser depositado durante los primeros dos meses de cada año, en las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, según lo previsto en la misma resolución, así como enviado con copia a la Superintendencia de Transporte al correo ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co

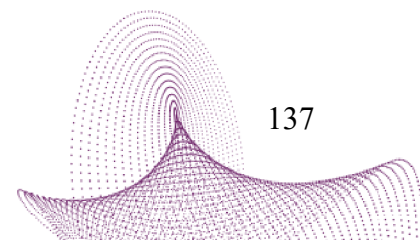
Artículo 3.9.3. Aplicación de sanciones del régimen de transporte. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y entidades del sistema nacional de transporte deberán aplicar las sanciones que sean procedentes tanto del régimen de tránsito terrestre, así como también las de transporte terrestre de pasajeros, cuando se identifiquen conductas que infrinjan los dos regímenes.

Lo anterior, especialmente respecto de la realización de operaciones de transporte público de manera informal o ilegal, sin el cumplimiento de los requisitos tales como la habilitación, sin permisos de operación, sin vehículos homologados ni licencia de tránsito para transporte público, entre otros requisitos que puedan estar omitiéndose por prestadores informales o ilegales.

Legislación Complementaria: Ley 1702 de 2013

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

1. No mantener la totalidad de condiciones de la habilitación, no obtener las certificaciones de calidad o perder temporalmente alguna de las exigencias previas a la habilitación.
2. Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes.
3. Cuando la actuación de sus empleados durante el servicio encuadre en delitos contra la Administración Pública y estas actuaciones no hayan objeto de control interno del organismo, se entenderá por pública todas las funciones a cargo de la entidad, para efectos administrativos, fiscales, disciplinarios y penales.
4. Alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este.
5. Expedir certificados en categorías o servicios no autorizados.
6. Facilitar a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros.
7. Abstenerse injustificadamente de prestar el servicio.
8. Expedir certificados sin comparecencia del usuario.
9. Vincular personal que no reúna los requisitos de formación académica y de experiencia exigidos, cuando los documentos presentados no sean verídicos, reemplazar el personal sin aviso al Ministerio de Transporte o mantenerlo en servicio durante suspensiones administrativas, judiciales o profesionales.
10. Reportar información desde sitios o instalaciones no autorizados.
11. No hacer los reportes e informes obligatorios de acuerdo con lo que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte.
12. Alterar los resultados obtenidos por los aspirantes.
13. No reportar la información de los certificados de los usuarios en forma injustificada.
14. Variar las tarifas sin informarlo públicamente y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte. En este caso procederá multa de entre 1 y 5 salarios mínimos legales mensuales por cada caso.
15. Mantenerse en servicio a pesar de encontrarse en firme sanción de suspensión de la habilitación. Procederá además multa entre 50 y 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Régimen de sanciones aplicables a los organismos de tránsito y organismos de apoyo

Intervención de organismos de tránsito

Artículo 2.3.9.2.1 Objeto. El presente Capítulo tiene por objeto reglamentar el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, estableciendo el procedimiento de intervención a los Organismos de Tránsito que debe efectuar la Superintendencia de Puertos y Transporte; así como también el procedimiento para la suspensión preventiva, suspensión o cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo al tránsito.

Artículo 2.3.9.2.2. Intervención de Organismos de Tránsito. La intervención consistirá en un conjunto de medidas administrativas de carácter transitorio, ejercidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, sobre los Organismos de Tránsito, con la finalidad de garantizar la correcta y eficaz atención a los usuarios. La Superintendencia de Puertos y Transporte, podrá ordenar la intervención de un Organismo de Tránsito de cualquier nivel cuando se presenten las siguientes causales:

- a) Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes;
- b) Se altere o modifique la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este;
- c) Se expidan certificados en categorías o servicios no autorizados;
- d) Se facilite a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros;
- e) Se abstenga injustificadamente de prestar el servicio.
- f) No se hagan los reportes e informes obligatorios de acuerdo con lo que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte.
- g) Se varíen las tarifas sin informarlo públicamente y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte.
- h) Se permita la realización de trámites de tránsito sin el paz y salvo expedido por el sistema integrado de información de multas y sanciones por infracciones de tránsito.

Parágrafo 1. La intervención de que trata el presente artículo, será ordenada por el Superintendente de Puertos y Transporte, hasta por el término de un (1) año, prorrogable por un periodo igual, mediante acto administrativo debidamente motivado. La decisión no será susceptible de ningún recurso.

Parágrafo 2. El acto que ordena la intervención será remitido junto con el expediente a la autoridad disciplinaria y/o penal correspondiente para lo de su competencia. En todo caso, se solicitará a la Procuraduría General de la Nación que, si lo considera pertinente, ejerza la facultad preferente a que se refiere el artículo 277 de la Constitución Política.

Artículo 2.3.9.2.3. Actuación Administrativa. La actuación iniciará de oficio o a petición del Ministerio de Transporte o de cualquier ciudadano o autoridad, mediante acto administrativo motivado suscrito por el Superintendente de Puertos y Transporte. Si de los documentos anexos a la queja o de las visitas que en ejercicio de la función de inspección y vigilancia efectúe la Superintendencia de Puertos y Transporte, o de las averiguaciones preliminares realizadas por la misma, se evidencia que existe mérito para adelantar el proceso, se comunicará al Organismo de Tránsito respectivo.

Parágrafo. El acto administrativo por medio del cual se ordena la correspondiente intervención, deberá ser comunicado a la máxima autoridad del orden municipal, distrital o departamental a la que pertenezca el Organismo de Tránsito, para lo de su competencia.

Artículo 2.3.9.2.4. Agente Interventor. El Superintendente de Puertos y Transporte designará como agente interventor a un servidor público del sector transporte del nivel directivo o asesor e informará de esa designación al nominador de la entidad a la que pertenece el servidor público designado.

El Superintendente de Puertos y Transporte también podrá designar por sorteo público al agente interventor, escogido de la lista elaborada por esta entidad para el efecto, en cuyo caso deberá establecer previamente y mediante acto administrativo de carácter general los requisitos, remuneración, competencias y las demás situaciones que se haga necesario reglamentar para inscribirse como agente interventor de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Parágrafo 1. El servidor público designado asumirá sus funciones desde el momento de comunicación del acto administrativo que ordena de intervención.

Parágrafo 2. Dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la posesión, el agente interventor presentará al Superintendente de Puertos y Transportes un plan de mejoramiento que permita subsanar las causales que motivaron la intervención.

Parágrafo 3. El funcionamiento del organismo de tránsito se mantendrá bajo la dirección del interventor, sin perjuicio del inicio o continuidad de las actuaciones sancionatorias derivadas de las faltas que dieron origen a la intervención.

Parágrafo 4. El servidor público que sea designado como agente interventor de un organismo de tránsito podrá ser sustituido discrecionalmente, en cualquier momento, por el Superintendente de Puertos y Transporte.

Artículo 2.3.9.2.5. Remuneración. El servidor público designado como agente interventor seguirá percibiendo el salario que devengue en la Superintendencia de Puertos y Transporte o en la entidad del sector de la cual provenga.

Si la intervención se realiza en un organismo de tránsito ubicado en un domicilio distinto al del servidor público designado como agente interventor, la designación se hará en condición de comisión de servicios.

Artículo 2.3.9.2.6. Terminación de la intervención. Superados los hechos que motivaron la intervención, la Superintendencia de Puertos y Transporte lo declarará mediante acto administrativo que comunicará a la autoridad municipal, departamental, o distrital a la que pertenezca el organismo de tránsito, para lo de sus competencias.

Del mismo modo se procederá en caso de llegarse al plazo máximo de intervención, evento en el cual el agente interventor estará obligado a entregar el plan de mejoramiento de que trata el parágrafo 2° del artículo 2.3.9.1.4 de este Decreto, debidamente cumplido.

Artículo 2.3.9.2.7. Entrega del Organismo. Concluida la intervención por superación de las causales que dieron origen a la misma, el agente interventor deberá proceder a la entrega formal del organismo en un término no superior a quince (15) días, con indicación del inventario de los bienes y relación de las actuaciones y el plan de mejoramiento presentado, debidamente cumplido.

Suspensión, suspensión preventiva y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo

Artículo 2.3.9.3.1. Suspensión preventiva. En ejercicio de la competencia que le asigna el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, la Superintendencia de Puertos y Transporte podrá

ordenar la suspensión preventiva de la habilitación de un organismo de apoyo al tránsito, hasta por el término de seis (6) meses, prorrogables por otro periodo igual, cuando se establezca que el servicio o la continuidad del mismo pueden verse alterados; cuando se ponga en riesgo a los usuarios, o cuando se pueda afectar o poner en riesgo el material probatorio para las actuaciones en curso.

En todo caso, será el Ministerio de Transporte la entidad competente para expedir el acto administrativo por medio del cual se dé cumplimiento a lo ordenado por la Superintendencia.

Artículo 2.3.9.3.2. *Suspensión o Cancelación de la habilitación.* La suspensión o cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo al tránsito procederá una vez agotado el procedimiento Sancionatorio previsto en el Capítulo III, Título III, del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, siempre que se logre establecer, por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte, la ocurrencia de las causales establecidas en el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Parágrafo. La suspensión de la habilitación procederá por el término mínimo de 6 meses y hasta por 24 meses, periodo que se graduará teniendo en cuenta los criterios previstos en el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011.

Comentario del Editor:

El Parágrafo del artículo 9 del Decreto 1479 de 2014 incorporado en el artículo 2.3.9.3.2. fue suspendido

provisionalmente por medio del auto del 28 de febrero de 2020 de la Sección Primera del Consejo de Estado.

Legislación Complementaria: Ley 2050 de 2020

Artículo 8. Sanciones. Las sanciones aplicables a los organismos de tránsito y organismos de apoyo al tránsito serán las siguientes:

- a) Amonestación escrita;
- b) Multa;
- c) Intervención operativa.

Artículo 9. Amonestación. La amonestación escrita consiste en el requerimiento que se hace al respectivo organismo de tránsito y organismos de apoyo al tránsito, con el fin de darle a conocer el incumplimiento a las normas de tránsito y transporte en que ha incurrido, con el objeto de que se abstenga, corrija y evite la reincidencia en tal incumplimiento.

Artículo 10. Multa. La multa consiste en la imposición de una pena pecuniaria a un organismo de tránsito y organismos de apoyo al tránsito que ha incurrido en alguna de las conductas a que se refiere el artículo 12 de esta ley.

Comentario del Editor:

Para efectos de la aplicación de esta disposición debe tenerse presente el

contenido del Artículo 313 de la Ley 2294 de 2023.

Artículo 11. Causales de amonestación. Será sancionado con amonestación escrita el organismo de tránsito y organismos de apoyo al tránsito que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

- a) Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otro organismo de tránsito;
- b) Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios, la prestación de los servicios a los cuales por 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 12. Causales de multa. Será sancionado con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el organismo de tránsito 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 Transporte y el Ministerio de Transporte con motivo de una visita de inspección o de asesoría;
- b) No suministrar a la Superintendencia de Transporte o al Ministerio de Transporte la información a la que están obligados, para efectos de mantener actualizados los registros e inventarios;
- c) Alterar las tarifas legalmente establecidas por las autoridades competentes, para la prestación de servicios y liquidación de gravámenes;
- d) Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los trámites que se adelanten 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 fallas contempladas en el artículo anterior dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de ejecutoria de la providencia que imponga la sanción de amonestación.

Artículo 13. Inicio de investigación administrativa. Cuando la Superintendencia de Transporte, de oficio o a petición de parte, tenga conocimiento que un organismo de tránsito o un organismo de apoyo al tránsito presuntamente ha incurrido en cualquiera de las faltas contempladas en los artículos 11 y 12 de la presente ley, 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 término será de diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de notificación de la resolución.

Artículo 14. *Notificación de la apertura de investigación.* La notificación de la resolución a que se refiere el artículo anterior se hará de acuerdo con las normas establecidas en la Ley 1437 de 2011 o las normas que lo modifiquen o sustituyan.

Artículo 15. *Término para decidir la investigación administrativa.* La Superintendencia de Transporte contará con treinta (30) días hábiles para decidir, contados a partir del vencimiento del término señalado en el literal c) del artículo 13 de esta ley. 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 16. *Recursos.* Contra los actos administrativos que impongan las sanciones establecidas en el presente Título, proceden los recursos de ley, los que se tramitarán de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 o la norma que lo modifique o sustituya.

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

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

Artículo 17. *Copias.* De estas sanciones se remitirá copia al Gobernador, Alcalde Distrital o Municipal, Asambleas Departamentales y Concejos Municipales del organismo de tránsito sancionado.

Artículo 18. *Acción de repetición.* El organismo de tránsito y organismos de apoyo al tránsito repetirá contra el funcionario o exfuncionario a fin de que responda civil y administrativamente por los perjuicios que cause a este, 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 Título.

Artículo 19. Caducidad. La facultad que tiene la Superintendencia de Transporte para imponer las sanciones a que se refiere el presente Título caduca a los tres (3) años de producido el último acto constitutivo de la falta.

Artículo 20. Deber de informar. Cuando la Superintendencia 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 contenciosas administrativas y/o penales a que haya lugar.

Artículo 22. Inspección, vigilancia y control. La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.

Parágrafo. La Superintendencia de Transporte adjudicará bajo las disposiciones de régimen de contratación Estatal vigente, la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas, cuyo servicio será facturado como pago a terceros, de acuerdo con las tarifas que se determinen para estos efectos.

Comentario del Editor:

En criterio del editor, con la expedición de la Ley 2050 de 2020 quedaron derogado

tácitamente los Artículos 1.2.9.1. y siguientes del Decreto 1079 de 2015.

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 (...).

Ha dado lugar a controversia la facultad que el parágrafo 4 del artículo 3 de la ley 769 de 2002 (modificado por el artículo 2 de la ley 1383 de 2010) confiere a los cuerpos especializados de la Policía Nacional para ejercer competencias “a prevención”. Esta modalidad de competencia se predica cuando autoridades radicadas en territorio diferente tienen igual facultad para conocer de un asunto y decidirlo. (...).

Ocurre, sin embargo, que las autoridades de tránsito únicamente pueden ejercer sus

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

No pretende la ley que un hecho de tránsito esté sometido simultáneamente a dos jurisdicciones, ni que unas autoridades puedan ser desplazadas por otras que actúan por fuera de la jurisdicción que les fijó la misma ley. Por tanto, en aplicación de la competencia “a prevención” a que se refiere el parágrafo 4 del artículo 3 de la ley 769 de 2002 (modificado por el artículo 2 de la ley 1383 de 2010), mal podrían los cuerpos especializados de la Policía Nacional prorrogar o extender discrecionalmente su jurisdicción, con el efecto de desplazar a los agentes de tránsito departamentales, municipales o distritales dentro de su propia jurisdicción, absorbiendo y nulificando sus competencias, sin violar el régimen legal de tránsito y transporte y, en particular, sin vulnerar el artículo 287 de la Constitución Política.

En efecto, de acuerdo con el numeral 2 de dicha disposición constitucional, “Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses”, y en tal virtud tendrán el derecho de “Ejercer las competencias que les correspondan.” La ley ha conferido la calidad de “autoridades de tránsito” a Gobernadores y Alcaldes, a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital, a los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. Bajo la suprema dirección de los Gobernadores y los Alcaldes, como autoridades de tránsito en sus respectivas jurisdicciones, actúan los

organismos de tránsito, que “son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción.” De cada organismo de tránsito, a su vez, depende un cuerpo de agentes de tránsito, que son agentes departamentales, municipales o distritales.

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

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

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

comparendo o de un informe de tránsito, dado que la norma no fija por este concepto límite alguno.

En todo caso, la asunción de conocimiento por parte de cualquier autoridad procede únicamente para la iniciación del procedimiento, según se estipula en el artículo 134 y siguientes de la ley 769 de 2002, quedando claro, de conformidad con el artículo 135 del mismo Código, que la autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad encargada de su recaudo, dentro de las doce horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta, y que

cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.

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

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

Comentario del Editor:

Del contenido de esta disposición se desprenden diferentes elementos que es importante tener presentes:

1. 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.

2. 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 del 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 Transporte y de los Organismos de Tránsito.

3. 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.

4. De acuerdo con el contenido del Parágrafo Tercero, a la Superintendencia de Transporte se le asigna la función de inspección y vigilancia de los siguientes sujetos: a) las autoridades de tránsito, 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 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. Modificado Artículo 8 Ley 1310 de 2009⁵⁵. Los Directores de los Organismos de Tránsito o Secretarías de Tránsito de las entidades territoriales deberán acreditar formación profesional relacionada y experiencia en el ramo de dos (2) años o en su defecto estudios de diplomado o posgrado en la materia⁵⁶.

Jurisprudencia:

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

Consejo de Estado Sección Quinta Sentencia del 21 de agosto de 2014. *"Así las cosas, para la Sala, el concepto de experiencia relacionada, debe entenderse, para el caso particular, por tratarse el cargo del nivel directivo, como aquella relacionada por ser la adquirida en el ejercicio de empleos o actividades que tengan funciones similares a las del cargo a proveer. Por lo anteriormente expuesto, resulta preciso remitirse a las funciones del cargo, para, posteriormente determinar si el título profesional y la experiencia acreditados por el demandado están relacionados con las funciones de este. (...) Cuando el legislador dispone que las condiciones (académicas o de experiencia) que deben cumplirse para desempeñar determinado cargo, simplemente "deben tener relación con el mismo" no establece con toda claridad o especificidad pudiendo hacerlo-cuáles son tales condiciones. Sin embargo, la disposición legal se viola en eventos, como el presente, en los cuales resulta claro que la formación académica y profesional del aspirante no tiene ningún tipo de relación con la naturaleza del cargo a desempeñar. Naturalmente, advierte la Sala,*

⁵⁵ El Artículo 8 de la Ley 1310 de 2009 solo modificó el inciso primero del Artículo 4 de la Ley 769 de 2002.

⁵⁶ El texto original de esta disposición contenía la facultad para que el Gobierno Nacional reglamentara "la formación técnica, tecnológica o profesional que deberán acreditarse para ser funcionario o autoridad de tránsito", pero fue declarada inexecutable por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-530 de 2003.

no se trata de exigir que el requisito de formación profesional se circunscriba al estudio de una carrera para formar exclusivamente a Directores de Tránsito, puesto que aquella se trataría de una exigencia de imposible cumplimiento; sino que simplemente se impone verificar la existencia de algún tipo de conexidad entre los conocimientos y destrezas adquiridas con la formación académica del demandado y las funciones del cargo a desempeñar”.

Consejo de Estado, Sección Quinta, Sentencia del 13 de octubre de 2016 “Mediante la Ley 1310 de 2009, el legislador expidió la normatividad tendiente a unificar las disposiciones relacionadas con los agentes de tránsito y transporte y de los grupos de control vial de las entidades territoriales. En el

artículo 8 ídem se estableció que las personas que aspiraran a ser nombradas como directores de los organismos de tránsito o secretarios de tránsito deben acreditar el cumplimiento de dos requisitos: (i) formación profesional relacionada con el cargo y, (ii) experiencia en el ramo de dos años. Ahora bien, respecto del último de los requisitos, la ley prevé que si no se cuenta con la experiencia mínima, ésta se puede homologar demostrando que se cuenta con estudios de diplomado o de postgrado en materia de tránsito y transporte. Conforme con lo anterior, el ciudadano que reúna las mencionadas condiciones podrá ser designado como director o secretario de un organismo de tránsito, de lo contrario, es incuestionable que deberá declararse la nulidad de su nombramiento”.

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-431891 y MT-507041 de 2009 “La experiencia se clasifica en relacionada y general, para el caso que nos ocupa –Director de Organismo de Tránsito o Secretaría- la experiencia relacionada es la adquirida en el ejercicio de funciones afines a las del empleo que se va a desempeñar y la experiencia general es la adquirida con el ejercicio de cualquier empleo, profesión, ocupación, arte u oficio”.

Concepto MT-480528 de 2012. “Por lo expuesto anteriormente, se puntualiza que para desempeñar el cargo de director de organismo de tránsito o secretaria se exige como requisitos los señalados a continuación y corresponderá al superior jerárquico del mismo su verificación: 1. Formación profesional relacionada y experiencia en el ramo de dos (2) años; 2. O en su defecto, estudios de diplomado o postgrado en la materia”.

Concepto MT-20191340424771 de 2019. “... para desempeñar el cargo de Director de los Organismos de Tránsito o Secretarías se debe tener: 1) formación profesional relacionada (título) del que según lo expone el Consejo de Estado en fallo para un caso similar al consultado y citado en el presente escrito: “impone verificar la existencia de algún tipo de conexidad entre los conocimientos y las destrezas adquiridas con la formación académica del demandado y las

funciones del cargo a desempeñar” y 2) experiencia en el ramo de dos años o en su defecto estudios de diplomado o posgrado en la materia”.

Concepto MT-20211340054771 de 2021. “De conformidad con la normatividad citada, es preciso señalar que en virtud del artículo 4 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 8 de la Ley 1310 de 2009 para el cargo de Director de Organismo de Tránsito o Secretarías de Tránsito de las entidades territoriales deberá acreditar formación profesional relacionada y experiencia en el ramo de dos (2) años o en su defecto estudios de diplomado o posgrado en la materia.

Por otro lado, y realizando un análisis normativo, de la Ley 30 de 1992 y el Decreto 1083 de 2015 citados en precedencia se puede colegir que la formación profesional es aquella educación superior, que se realiza con posterioridad a la educación media o secundaria; ahora bien la relacionada de conformidad con lo señalado en el artículo 2.2.2.3.7 del Decreto 1083 de 2015 se entiende como aquella que se relaciona con las actividades a desarrollar en el cargo. Así las cosas, para interpretar los requisitos que se deben acreditar para desempeñar el cargo de Director de los Organismos de Tránsito o Secretarías de Tránsito de las entidades territoriales, se trae a colación el artículo 11 del Decreto - Ley 785 de 2005 “por el cual se

establece el sistema de nomenclatura y clasificación y de funciones y requisitos generales de los empleos de la entidades territoriales que regulan las disposiciones de la Ley 909 de 2004”, en el sentido de tener en cuenta la experiencia como los conocimientos, las habilidades y las destrezas adquiridas o desarrolladas mediante el ejercicio de una profesión, la cual se clasifica en experiencia profesional, experiencia relacionada, experiencia laboral, experiencia docente. Igualmente, también señala el referido artículo 11 del Decreto – Ley 785 de 2005 que cuando para desempeñar empleos pertenecientes a los niveles Directivo, Asesor y Profesional se exija experiencia, esta debe ser profesional o docente, según sea el caso y determinar además cuando se requiera, si esta debe ser relacionada. Para efectos del Decreto - Ley antes citado, la experiencia profesional es: la adquirida a partir de la terminación y aprobación de todas las materias que conformen el pensum académico de la respectiva formación profesional, tecnológica o técnica profesional, en el ejercicio de las actividades propias de la profesión o disciplina exigida para el desempeño del empleo; y la experiencia relacionada es: la adquirida en el ejercicio de empleos que tengan funciones similares a las del cargo a proveer o una determinada área de trabajo o área de la profesión, ocupación, arte u oficio.

De manera complementaria, se trae a colación lo establecido en el artículo 11 del Decreto - Ley 785 de 2005 y lo expuesto en el fallo del Consejo de Estado citado en el análisis normativo del presente escrito que “(...) experiencia relacionada, debe entenderse, para el caso en particular, por tratarse el cargo de nivel directivo, como aquella relacionada por ser la adquirida en el ejercicio de empleos o actividades que tengan funciones similares a las del cargo a proveer. (...) resulta preciso remitirse a las funciones del cargo, para posteriormente determinar si el título profesional y la experiencia acreditados por el demandado esta relacionadas con las funciones de este”.

Aunado a lo anterior, expone el fallo del Consejo de Estado citado en el análisis normativo del presente escrito que “(...) para desempeñar el cargo de Director Técnico de Tránsito y Transporte se requiere formación profesional en áreas del conocimiento relacionadas con las funciones del cargo. Lo anterior, si se tiene en cuenta que el otro de los requisitos exigidos por la norma refiere a la: “formación profesional relacionada”.

(...) vale precisar que de conformidad con lo señalado en el artículo 4 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 8 de la Ley 1310 de 2010, los Directores de los Organismos de Tránsito o Secretarías de Tránsito de las entidades territoriales para desempeñar el cargo, deberán acreditar: 1) Formación Profesional relacionada y 2) experiencia en el ramo de dos (2) años o en su defecto estudios de diplomado o posgrado en la materia. En ese orden de ideas, para desempeñar el cargo de Director de los Organismos de Tránsito o Secretarías se debe tener: 1) formación profesional relacionada (título) del que según lo expone el Consejo de Estado en fallo para un caso similar al consultado y citado en el presente escrito: “impone verificar la existencia de algún tipo de conexidad entre los conocimientos y destrezas adquiridas con la formación académica del demandado y las funciones del cargo a desempeñar” y 2) experiencia en el ramo de dos años o en su defecto estudios de diplomado o posgrado en la materia, es decir se debe cumplir con los dos requisitos. Aunado a lo anterior, cabe precisar que la experiencia exigida para desempeñar el cargo de Director de los Organismos de Tránsito puede ser de dos (2) años en el ramo o en su defecto estudios de diplomado o posgrado en la materia, de donde se debe analizar si la especialización de derecho constitucional está relacionada con la materia del cargo a desempeñar, para lo cual deberá tener en cuenta el manual de funciones del cargo que va a desempeñar y así poder determinar si se cumple o no con este otro requisito”.

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.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado Concepto 2467 de 2021. “(i) La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) fue creada con el fin de planificar, articular y gestionar la seguridad vial del país, entendida como el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados, por las diferentes vías;

(ii) En el Plan Nacional de Desarrollo 2010 – 2014, se incorporó la política de seguridad vial y la necesidad de crear una agencia especializada en seguridad vial;

(iii) Para la Sala, en consideración a los antecedentes de la Ley 1702 de 2013 y al texto finalmente aprobado por el Congreso de la República, es posible afirmar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial es un organismo técnico de coordinación interinstitucional, consultor del Gobierno nacional, instituido como un organismo especializado y de carácter técnico para planificar, articular y gestionar la seguridad vial del país y, de acuerdo con su naturaleza jurídica, le corresponde diseñar el Plan Nacional de Seguridad Vial, el que debe someter a la aprobación del Gobierno nacional, en razón a las funciones legales y reglamentarias atribuidas al mismo;

(iv) El artículo 2 de la Ley 1702 de 2013 le atribuye a la agencia la función de coordinar los organismos y entidades públicas comprometidos con la seguridad vial, y le asigna como función la de implementar el plan de acción de seguridad vial del Gobierno;

(v) El artículo 3 de la Ley 1702 de 2013 establece el objeto y la naturaleza jurídica de la ANSV como una entidad que ejecuta

acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional;

(vi) El numeral 1.2 del artículo 9 ejusdem confiere a la ANSV las funciones de «diseñar» y «promulgar» en nombre del Gobierno nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años;

(vii) Una interpretación sistemática de los artículos, 2, 3, 5 y 9.1.2 de la Ley 1702 de 2013 y los artículos 1, 3.5, 4.7 y 6.4 del Decreto 787 de 2015 permite concluir que la ley otorgó a la Agencia Nacional de Seguridad Vial solamente las funciones de diseñar y promulgar el Plan Nacional de Seguridad Vial, con el entendimiento expresado por la Sala en relación con la función de promulgarlo;

(viii) El Plan Nacional de Seguridad Vial debe ser sometido a la aprobación del Gobierno nacional, de conformidad con lo previsto en el artículo 115 de la Constitución Política;

(ix) El Plan Nacional de Seguridad Vial debe ser aprobado, mediante decreto ejecutivo suscrito por el presidente de la República y la ministra del Transporte, y publicarse en la forma prevista para los actos administrativos, conforme al artículo 65 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, CPACA, y al artículo 119 de la Ley 489 de 1998, con los efectos jurídicos previstos en los artículos 87 y 89 del citado código;

(x) No es competencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como tampoco del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES, la facultad de aprobar el Plan Nacional de Seguridad Vial. (...).”

Reglamentación: Decreto 1430 de 2022.

Artículo 1. Objeto. El presente decreto tiene por objeto aprobar el Plan Nacional de Seguridad Vial para la vigencia 2022-2031, contenido en el Anexo que hace parte integral del mismo.

Artículo 2. Áreas de Acción Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. Las siguientes áreas de acción y objetivos constituirán las bases estratégicas del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, así:

Área de Acción	Objetivo General
Velocidades seguras	1. Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país.
Vehículos seguros	1. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país. 2. Aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentran en operación en el país.
Infraestructura vial segura	1. Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial. 2. Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad. 3. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura.
Comportamiento seguro en los actores viales	1. Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.
Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	1. Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.
Atención integral a víctimas de siniestros viales	1. Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). 2. Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial). 3. Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). 4. Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).
Gobernanza	1. Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque Sistema Seguro. 2. Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales. 3. Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial.
Gestión del Conocimiento	1. Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial.

Artículo 3. Seguimiento. La Agencia Nacional de Seguridad Vial coordinará la ejecución, seguimiento y evaluación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031.

Para tal efecto, este seguimiento se llevará a cabo por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con una periodicidad anual y a través de la estrategia de seguimiento definida en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la cual permitirá establecer el avance en su implementación.

Artículo 4. Articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial. Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031, aprobado en el presente decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente decreto.

Parágrafo. En todo caso, cada una de las entidades territoriales deberán atender las acciones particulares definidas en el Anexo durante el diseño e implementación de sus Planes Locales de Seguridad Vial, a partir de las características de los niveles de siniestralidad y condiciones particulares de su territorio. Lo anterior, sin perjuicio de desarrollar las demás acciones generales definidas en el citado anexo.

Instrucción Administrativa:

Circular Conjunta ANSV-ST 001 de 2023. “Por todo lo expuesto, en ejercicio de las competencias que le asisten a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y con la finalidad de proteger la vida e integridad

física de los actores viales y con ello, propender por alcanzar el propósito del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, de reducir por lo menos en un 50% las muertes y lesiones causadas por

sinistros viales, se imparten los siguientes lineamientos:

1. En ejercicio de las facultades, competencias y responsabilidades, especialmente las que han sido asignadas a las AUTORIDADES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE LAS DIFERENTES ENTIDADES TERRITORIALES, A LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA y AL INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS a efectos de lograr la materialización de los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, se deberán adoptar medidas concretas de coordinación institucional y de fortalecimiento de control operativo a que haya lugar para evitar la ocurrencia de siniestros viales, especialmente en los lugares que se han identificado con mayor riesgo de siniestralidad, desarrollando estrategias específicas con enfoque predictivo y orientadas por los criterios de especificidad.

2. Entre las medidas que se recomiendan están las siguientes:

a. Incrementar los operativos de control los viernes, sábado y domingo, en especial los días de pago de quincena, en puntos críticos y sobre los principales factores de riesgo, especialmente uso del casco, consumo de alcohol, uso de luces y chalecos reflectivos en motocicletas, revisión técnico - mecánica y velocidad.

b. De acuerdo con los análisis desarrollados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, los días de pago de quincena existe mayor tendencia a incremento de cifras de muertes. Por ello, también se recomienda intensificar operativos de control esos días,

especialmente sobre velocidad y consumo de alcohol.

c. Utilizar los equipos tecnológicos con que cuente cada organismo de tránsito, como alcohosensores, cinemómetros, entre otros, para apoyar la gestión de medidas de control.

d. Controles focalizados en conductas de riesgo (alcohol, velocidad, RTM y SOAT, uso del casco, cinturón de seguridad, uso de luces y prendas reflectivas).

3. Disponer del recurso humano necesario para dar cumplimiento a la presente circular en los puntos que establezcan los entes territoriales del nivel nacional para ejercer control y monitoreo con el fin de evitar la ocurrencia de siniestros viales.

4. Requerir a las AUTORIDADES Y ORGANISMOS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE para que establezcan de manera conjunta las acciones, con vocación de permanencia durante las festividades, que sean necesarias para efectuar operativos en dos sentidos: Operativos de control de velocidad y operativos de control de embriaguez, siendo estos los factores determinantes de acuerdo con las cifras.

5. Requerir a los ORGANISMOS DE TRÁNSITO a nivel nacional, para establecer acciones en vía de tipo pedagógico y de sensibilización con el objetivo de mitigar conductas asociadas a los siniestros viales, con vocación de permanencia durante las festividades. Se requiere además que las actividades sean reportadas en el siguiente aplicativo en donde encontrarán la respectiva guía de reporte (...)."

Comentario del Editor:

El Plan Nacional de Seguridad Vial tiene como objetivo principal la protección de la vida y la integridad de todos los actores viales, con la meta de reducir en al menos un 50% las muertes y lesiones causadas por incidentes viales para el año 2030. El cual toma como línea base las cifras de 2021 publicadas por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

El Plan Nacional de Seguridad Vial se basa en los enfoques de Visión Cero y Sistema Seguro como pilares de su política pública, se desarrolla a partir de áreas de actuación que materializan e integran dichos enfoques como marco de referencia para la formulación y/o

armonización de los Planes Locales de Seguridad Vial en los territorios.

Figura 1 Áreas de Acción del Plan Nacional de Seguridad Vial



Legislación Complementaria: Ley 2222 de 2022

Artículo 4. *Actor vial Ciclista en el Plan Nacional de Seguridad Vial.* En el proceso de formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2032, la Agencia Nacional de Seguridad Vial incorporará un capítulo especial relacionado con el actor vial ciclista. En este, además de un diagnóstico, se establecerán los lineamientos de política pública para salvaguardar dicho actor vial vulnerable.

Legislación Complementaria: Ley 2251 de 2022

Artículo 14. *Implementación de planes locales de seguridad vial.* Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.

Parágrafo 1. Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial.

Parágrafo 2. En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, 1, II YIII que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

(...)

Reglamentación: Resolución 583 de 2023 ANSV

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto, reglamentar el parágrafo 1 del artículo 14 de la Ley 2251 de 2022, en cuanto a la definición de los criterios que determinan la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de los Planes Locales de Seguridad Vial para entidades territoriales distintas a las entidades territoriales del orden departamental y a las ciudades capitales del país.

Artículo 2. Definición de criterios. Además de las entidades territoriales del orden departamental y de las ciudades capitales del país, de manera obligatoria deberán formular, adoptar e implementar un Plan Local de Seguridad Vial aquellas entidades territoriales que cumplan con por lo menos uno de estos criterios:

Primer criterio: municipios o distritos de primera, segunda o tercera categoría o de categoría especial que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital.

Segundo criterio: los municipios o distritos de cuarta categoría que se encuentren en el cuarenta por ciento (40%) de municipios o distritos con mayor valor del índice de fatalidad de esta categoría y que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital.

Tercer criterio: los municipios o distritos de quinta categoría que se encuentren en el cuarenta por ciento (40%) de municipios o distritos con mayor valor del índice de fatalidad de esta categoría y que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital.

Cuarto criterio: los municipios o distritos de sexta categoría que se encuentren en el cuarenta por ciento (40%) de municipios con mayor valor del índice de fatalidad dentro de esta categoría y que cuenten con un organismo de tránsito del orden municipal o distrital y una población mayor a cincuenta mil (50.000) habitantes.

Parágrafo 1. La categorización de los municipios y distritos a la que se hace referencia en este artículo corresponde a la establecida en la Ley 617 de 2000, o la norma que la reglamente, modifique, sustituya o derogue.

Parágrafo 2. La población municipal y distrital a tener en cuenta para la categorización de los municipios y distritos será la certificada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) para cada entidad territorial.

Parágrafo 3. El índice de fatalidad para los municipios o distritos de categoría cuarta, quinta y sexta señalado en este artículo, será calculado y publicado anualmente por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), mediante la metodología seleccionada y publicada por el ONSV, que sea robusta para los datos de fallecidos por siniestros viales disponibles. En todo caso, este índice incluirá la cantidad de fallecidos y las tasas de fallecidos por cien mil (100.000) habitantes con un enfoque de corto y largo plazo.

Artículo 3. Armonización de los Planes Locales con el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen, adopten e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado mediante Decreto número 1430 de 2022.

Parágrafo 1. La formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos de los Planes Locales de Seguridad Vial deben definirse de manera coordinada con los otros instrumentos de planeación territorial o sectorial local de acuerdo con los principios generales de la planeación establecidos en el artículo 3 de la Ley 152 de 1994, o la norma que lo reglamente, modifique, sustituya o derogue.

Parágrafo 2. La formulación de los planes de desarrollo y los planes de ordenamiento territorial municipal, distrital o metropolitano se deberán adelantar en armonía con los programas, proyectos y acciones definidas en los Planes Locales de Seguridad Vial que ya se encuentren formulados. No obstante, los proyectos estructurantes y específicos de los Planes Locales de Seguridad Vial podrán ser reformulados en función de lo aprobado en el plan de desarrollo municipal, distrital o metropolitano, bajo criterios de impacto regional, sostenibilidad ambiental, social, técnica y financiera, siempre y cuando no se afecten los objetivos, metas y programas al cual pertenecen dentro del plan.

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

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-43655 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 4. de la Constitución Nacional establece que: “La Constitución es norma de normas. En todo caso de incompatibilidad entre la Constitución y la ley u otra norma jurídica, se aplicarán las disposiciones constitucionales”. (...) En este orden de ideas la Ley 105, es la Ley macro de transporte, y en desarrollo de ésta y de la Ley 336 de 1996, que adoptó el Estatuto Nacional de Transporte, se expidió el Código Nacional de Tránsito que como se indicó anteriormente, por ser la ley 769 de 2002, especializada en el tema de tránsito será de aplicación preferente sobre las leyes de carácter general, sin que ello signifique incompatibilidad o contradicción entre estas disposiciones”.*

Concepto MT-45461 de 2008 *“Respecto de la formación técnica o tecnológica (de los agentes de tránsito), el parágrafo 2 del artículo 4 de la Ley 769 de 2002 establece la obligatoriedad de acreditar la respectiva formación, ya sea técnica o tecnológica en materia de tránsito y transporte, corresponde a los Alcaldes municipales la exigencia de este requisito al momento de contratar. Para futuras contrataciones se exigirá la capacitación impartida por la Escuela de Tránsito y transporte de la Policía Nacional”.*

Concepto MT-20191340163801 de 2019. *“...de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3 de la Resolución 4548 de 2013,*

proferida por el Ministerio de Transporte, los agentes de tránsito en desarrollo de procesos y procedimientos en labores técnicas misionales y de apoyo –indistintamente si elaboran comparendos físicos o electrónicos– deberán acreditar la formación en el nivel Técnico laboral con el código 340; no obstante, cabe subrayar que los funcionarios que se encuentren ocupando el cargo de agente de tránsito en un Organismo de Tránsito, para el cual hayan acreditado el cumplimiento de los requisitos vigentes al momento de su incorporación, o sea, con anterioridad a la expedición de la Resolución 4548 de 2013, podrán continuar desarrollando dicha actividad, no obstante, deberán realizar un curso de reinducción que contenga las áreas de formación contenidas en el artículo 3 ibidem – según lo dispone el artículo 5 de la Resolución 4548 de 2013–”.

Concepto MT- 20241341202221 de 2024. *“El Agente de Tránsito y Transporte es todo empleado público o contratista que ejerce funciones u obligaciones de regulación de la circulación vehicular y peatonal, vigilancia, control e intervención en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales, en este sentido, la actividad agente de tránsito y transporte es considerada una profesión, y como tal deberá 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”.*

Artículo 5. Modificado Artículo 3 Ley 1383 de 2010. *Demarcación y señalización vial.* 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.

Legislación Complementaria: Código Civil

Artículo 678. El uso y goce que para el tránsito, riego, navegación y cualesquiera otros objetos lícitos, corresponden a los particulares en las calles, plazas, puentes y caminos públicos, en ríos y lagos, y generalmente en todos los bienes de la Unión de uso público, estarán sujetos a las disposiciones de este código y a las demás que sobre la materia contengan las leyes.

Artículo 1005. La municipalidad y cualquiera persona del pueblo tendrá en favor de los caminos, plazas u otros lugares de uso público, y para la seguridad de los que transitan por ellos, los derechos concedidos a los dueños de heredades o edificios privados.

Y siempre que a consecuencia de una acción popular haya de demolerse o enmendarse una construcción, o de resarcirse un daño sufrido, se recompensará el actor, a costa del querellado, con una suma que no baje de la décima, ni exceda de la tercera parte de lo que cueste la demolición o enmienda, o el resarcimiento del daño; sin perjuicio de que si se castiga el delito o negligencia con una pena pecuniaria, se adjudique al actor la mitad.

Legislación Complementaria: Decreto 21 de 1909

Artículo 8. Las Municipalidades y los individuos particulares tienen en favor de las vías públicas y para la seguridad y comodidad de los que transitan por ellas los mismos derechos que los dueños de heredades y edificios privados.

Siempre que a consecuencia de una acción intentada en virtud de este derecho haya de demolerse o enmendarse una construcción o de resarcirse un daño sufrido, se adjudicará á las Rentas Municipales respectivas o al querellante particular la multa en que incurra el contraventor.

Reglamentación: Resolución MT-20243040045005 de 2024

Artículo 8.1.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto adoptar el “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”, contenido en el Anexo 76, el cual forma parte integral de la presente resolución.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20251340885221 de 2025:

“Se precisa que el auxiliar de tránsito o banderero es el trabajador encargado de cumplir funciones de regulación en zonas de intervención vial, otorgando el derecho de paso alternado mediante el uso de señales portátiles, como la señal SRO-04 PARE/SIGA. De conformidad con lo dispuesto en el literal b del numeral 7.9.1.2 del “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial para la Regulación capítulo adicionado por la Resolución 20243040045005 del 2024, establece que todo auxiliar de tránsito debe acreditar la aprobación de una capacitación y

entrenamiento teórico-práctico con una duración mínima de cuarenta (40) horas, orientado por una institución debidamente reconocida por el Ministerio de Educación o por quien este delegue, con énfasis en seguridad vial. En ese sentido, los auxiliares de tránsito que no cuenten con la formación mínima exigida en el citado Manual, deberán actualizar su capacitación conforme a las disposiciones vigentes, a efectos de cumplir con los estándares técnicos requeridos para el ejercicio de dicha función en obras sobre la vía. del Tránsito y la Seguridad Vial”, de la Resolución 20223040045295 de 2022,”

Artículo 8.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo serán aplicables a todas las vías urbanas y rurales de carácter nacional, departamental, distrital o municipal del territorio nacional colombiano, según el caso, en las vías privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas por las que internamente circulen vehículos, todos los espacios públicos y privados abiertos al público, así como pasos a nivel de estas con las vías férreas y cuando se desarrollen obras en la vía o eventos especiales que afecten el tránsito sobre las mismas, de conformidad con las disposiciones contenidas en la Ley 769 de 2002 o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o derogue.

En todo caso, la implementación de proyectos complementarios de intervención en las vías y espacios públicos que surjan del urbanismo táctico y de la pacificación del tránsito, deben alinearse y seguir los criterios técnicos de la señalización y demás dispositivos considerados en la presente Capítulo y en el Anexo 76 “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”.

Artículo 8.1.3. Responsables de la aplicación. Toda entidad pública o persona natural o jurídica a la cual le corresponda diseñar, construir, ubicar, usar, instalar, retirar, modificar, mantener, conservar, aplicar o reparar la señalización vial y demás dispositivos para la regulación del tránsito y la seguridad vial, deberá ceñirse estrictamente a lo establecido en el Anexo 76 “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial” adoptado en el (sic) mediante el presente capítulo.

De igual forma, toda iniciativa para la implementación de señalización vial y demás dispositivos para la regulación del tránsito y la seguridad vial en el territorio, deberá requerir previa aprobación del competente.

Artículo 8.1.4. Acciones de implementación. Las autoridades de tránsito entidades públicas y privadas que tengan asignadas funciones de tránsito, seguridad vial e infraestructura, deberán implementar acciones para el conocimiento, divulgación y cumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo y en el Anexo 76 “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”.

Artículo 8.1.5. Acciones de Divulgación. Durante un término de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente capítulo, el Viceministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), planificarán y ejecutarán un cronograma de capacitación para el conocimiento y aplicación por parte de las autoridades y entidades responsables de la infraestructura vial, sobre los lineamientos dispuestos en el Anexo 76 “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”.

Parágrafo 1. Dentro del cronograma de capacitación en materia de señalización vial, se priorizarán aquellos municipios de 5° y 6° categoría a partir del análisis que para tal efecto determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Parágrafo 2. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) que en un término, no mayor a tres (3) meses, publicará un documento técnico complementario, en el que se determinen buenas prácticas a nivel técnico y se presenten ejemplos de implementación, que sirvan de orientación para las autoridades y entidades responsables de la infraestructura vial, frente a la ejecución de los lineamientos dispuestos en el Anexo 76 “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”.

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”.

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 8 del decreto 21 de 1909, los cuales hacen referencia al derecho de uso y goce de las vías públicas; el artículo 1 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 responsabilidades de las personas jurídicas en cuyo nombre actúan, por evidente falta o falla en el servicio público, a ellas encomendado. Se ve en este principio, que fuera de construir carreteras seguras y adecuadas a los requerimientos del tráfico y mantenerlas en buen estado, la administración tiene el deber primario de ejercer el control, en cuanto al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias que ordenan su señalización y advierten los peligros. Si por falta o falla de la administración no se advierte a tiempo de los peligros; o advertida de ellos no los remedia; o deja pasar la oportunidad para hacerlo; en todos estos casos y otros similares, el Estado deberá la reparación de la totalidad de los daños y perjuicios que su falla en la prestación del servicio ocasione por la ausencia de señalización en las carreteras, lo que hace que no sean adecuadas y seguras.

La seguridad de los habitantes, o mejor de los usuarios de las vías públicas, es uno de los

deberes propios de las entidades y personas vinculadas al control del tránsito en todo el territorio Nacional, así lo estableció el Decreto 1344 de 1970. Resulta evidente que cuando esa seguridad no es propiciada, antes bien, es cuestionada o puesta en peligro, por la inercia

o negligencia de las autoridades llamadas a ejercer el control, las consecuencias gravosas para los particulares, que pueden seguirse de dichas omisiones o cumplimiento defectuosos de tales competencias, han de ser asumidas por las respectivas entidades públicas”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340116481 de 2019.
“...el citado Manual establece la obligatoriedad en materia de señalización vial de su aplicación para todas las entidades públicas, sin perjuicio de esto, es importante tener en cuenta que el mismo no contrae la obligación de señalar la medida de restricción a la circulación conocida como pico y placa”.

Concepto MT-20201340002421 de 2020.
“...toda entidad pública o persona natural o jurídica que desarrolle la actividad de señalización vial, deberá ceñirse estrictamente a lo establecido en el citado manual, de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Resolución 1885 de 2015 por tal razón, no es un documento guía o material de consulta”.

Concepto MT-20211340635981 de 2021. “Si bien es cierto que el Manual de señalización vial establece que las cebras deberán ser de color blanco, no es menos cierto que esta característica puede variar en función de la utilidad que esta variación represente. Así, esta oficina ministerial no encuentra un fundamento constitucional o legal para impedir que las cebras sean pintadas con colores representativos de la bandera LGTBI siempre y cuando se sigan los lineamientos técnicos anteriormente expuestos”.

Concepto MT-20211340737901 de 2021.
“...esta Cartera Ministerial ha reglamentado las características físicas, técnicas y ubicación de las señales de tránsito y de los dispositivos para la regulación del tránsito como reductores de velocidad, los cuales tienen el propósito de inducir a los actores viales a reducir su velocidad, para los cuales, conforme lo señala el Manual de Señalización Vial se requiere siempre de un estudio de ingeniería de tránsito que demuestre la conveniencia de su instalación y el tipo de resalto a utilizar. En efecto, dicho estudio deberá contener como mínimo: (i) Estudio de

volúmenes y composición vehicular, (ii) Estudio de volúmenes peatonales, (iii) Estudio de velocidades, (iv) Análisis de diseño geométrico, (v) Análisis de siniestralidad y, (vi) determinación del sitio de ubicación del resalto; estableciendo de manera puntual que la entidad a cargo de la vía debe ser quien autorice de manera definitiva construcción, disposición e instalación. Así pues, es importante indicar que el Manual de Señalización Vial indica que los dispositivos de reducción de velocidad se usan en los siguientes lugares:

(...)

Por otro lado, es importante tener en cuenta que los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción pueden expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el tránsito por las vías públicas con sujeción a las disposiciones de la Ley 769 de 2002 conforme lo establece el precitado artículo 3 de dicha disposición. Igualmente es preciso mencionar que en virtud del artículo 115 de la Ley 769 de 2002 el organismo de tránsito tiene la obligación de cerciorarse de la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito y estas serán establecidas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción. No obstante lo anterior, cabe precisar que el referido Manual de Señalización Vial anteriormente citado, establece que la Entidad a cargo de la vía debe ser quien autorice en definitiva la construcción. Así mismo, dicha entidad deberá verificar que se haya instalado la señalización vertical y horizontal complementaria reglamentada, antes de dar al servicio el resalto”.

Concepto MT-20211340965621 de 2021.
“Sin embargo, el Manual de Señalización Vial contempla en razón a los adelantos de la tecnología, los cuales generan cambios en las

vías y en los vehículos, que a su vez, pueden hacer surgir nuevas situaciones que no se encuentren previstas en el mencionado Manual, prevé un procedimiento para posibilitar innovaciones, previa formalización de los correspondientes experimentos y del seguimiento de los mismos, dicho procedimiento se encuentra en cabeza de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte o quien haga sus veces, el cual podrá autorizar, a costa del interesado, mediante acto administrativo justificado técnicamente, el uso experimental de nuevos elementos de señalización vial que no generen condiciones que puedan afectar la seguridad de los usuarios de las vías. La evaluación del comportamiento de estos elementos en la mejora de la seguridad de las vías, servirá de base para determinar su futura incorporación al Manual de Señalización Vial. En este orden de ideas, es importante tener en cuenta que los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción pueden expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejoramiento del tránsito

por las vías públicas con sujeción a las disposiciones de la Ley 769 de 2002, conforme lo establece el precitado artículo 3 de dicha disposición. Igualmente es preciso mencionar que en virtud del artículo 115 de la Ley 769 de 2002 el organismo de tránsito tiene la obligación de cerciorarse de la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito y estas serán establecidas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción”.

Concepto MT-20231340340751 de 2023.

“(…) cuando se trata de vías privadas como las de un conjunto residencial, la señalización vial aplicable, es la adoptada en el Manual de Señalización Vial – Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorutas en Colombia, adoptado mediante Resolución 1885 de 2015, hoy compilada en la Resolución 20223040045295 de 2022”.

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.

Comentario del Editor:

Algunas de las convenciones internacionales que existen en la actualidad en materia de señalización y demarcación vial son las siguientes: (i) Convención de las Naciones Unidas de 1968 sobre Señalización Vial

(Convención de Viena de 1968), (ii) Convención sobre adopción del Manual Interamericano de Dispositivos y la (iii) Convención de 1968 de las Naciones Unidas sobre la Circulación Vial.

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

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340409391 de 2021.

“...a través del Manual de Señalización Vial, adoptado por la Resolución 1885 de 2015 expedida por el Ministerio de Transporte frente al tema que nos ocupa, precisó que los resaltos en las vías se utilizan como reductores de seguridad y definió que los más utilizados son resalto trapezoidal o pompeyano, parabólico o circular, portátil y tipo cojín, citados en precedencia, así mismo

señalando las dimensiones, distancias, formas y función de los citados resaltos. Aunado a lo anterior, es importante indicar que de conformidad con lo dispuesto en el Manual de Seguridad Vial, no se permite el uso de los resaltos en vías urbanas principales, con un volumen vehicular diario superior a 500 vehículos, en las que el porcentaje de vehículos pesados supere el 5%, con pendientes superiores a 8% e

interurbanas, excepto en acceso para peajes, estaciones de peajes, a la llegada a puestos de control y sitios donde el estudio técnico de ingeniería lo recomienda por una situación especial. Así mismo cabe resaltar que para la construcción de un resalto, se requiere siempre de un estudio de ingeniería de tránsito que demuestre la conveniencia de su instalación y el tipo de resalto a utilizar, el cual debe contener como mínimo: estudio de volúmenes y composición vehicular, estudio de volúmenes peatonales, estudio de velocidades, análisis de diseño geométrico, análisis de siniestralidad y determinación del sitio de ubicación del resalto”.

Concepto 20211340277321 de 2021. “... los reductores y los conos son dispositivos cuyo uso es autorizado por la Ley, no obstante los lugares donde se van a instalar deben ser determinados por la autoridad de tránsito de la jurisdicción donde se pretendan instalar atendiendo a las condiciones y requisitos establecidos en el Manual de Señalización Vial citado en precedencia, en ese sentido el uso o instalación de los referidos dispositivos en vías que se encuentren frente a

guarniciones militares dependerá si media autorización de la autoridad de tránsito de la jurisdicción donde se ubica la vía.

(...) Conforme las normas en cita, si la vía que se ubica frente a una guarnición militar, y si se encuentra dentro de las restricciones de prohibido estacionar de acuerdo al artículo 76 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 15 de la Ley 1811 de 2016, o existe alguna restricción de la autoridad de tránsito para estacionar en la zona, no es viable bajo las normas de tránsito estacionar un vehículo. De otro lado, en materia de tránsito no existe ley, decreto, norma o código que indique y ordene que frente a una guarnición militar no se pueda parquear un vehículo, no obstante, este Despacho desconoce si en otras materias verbigracia de tipo policivo o castrense exista prohibición de estacionar en zonas donde estén ubicadas guarniciones militares. Así mismo, nos permitimos señalar que en materia de tránsito no existe norma que autorice al ejército Nacional o cualquier miembro de las fuerzas militares utilizar barricadas y delimitar zonas para prohibir el parqueo de automóviles”.

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.

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 mixta 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.

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 6 del Código de Tránsito Terrestre, sólo cuando no haya autoridad de tránsito en un municipio, las secretarías departamentales de tránsito deberán cumplir las comentadas funciones.

(...)

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

de las autoridades nacionales con las de las territoriales, en relación con el funcionamiento de los organismos de tránsito”.

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

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 3024 de 2011. *“La ejecución de las normas sobre tránsito y transporte, bajo la suprema dirección del Ministerio de Transporte, los Gobernadores y los Alcaldes, como autoridades de tránsito que son en sus respectivas jurisdicciones, corresponde a unidades especializadas de la administración que reciben en la ley la denominación genérica de “organismos de tránsito”.*

(...)

Se discierne con claridad en la legislación, por consiguiente, el criterio de fijar la jurisdicción de las distintas autoridades de tránsito y

transporte por niveles territoriales, y el de distinguir, por tanto, entre autoridades de tránsito y transporte del orden nacional, del orden departamental y del orden distrital y municipal.

En este orden de ideas, un organismo de tránsito es una entidad o administración pública del orden municipal, distrital o departamental, que puede corresponder a una cualquiera de las diferentes modalidades de organización administrativa indicadas en el

artículo 6 del Código Nacional de Tránsito y Transporte, con el fin de ejecutar en su respectiva jurisdicción la legislación de tránsito y transporte.

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

Reglamentación: Resolución 3846 de 1993 INTRA

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

- a. Solicitar asesoría técnica al Ministerio de Transporte a efectos de establecer la estructura orgánica y funciones que debe cumplir.
- b. Elaborar un estudio de factibilidad que como mínimo debe contener:
 - Área de influencia del municipio, teniendo en cuenta la existencia de otros Organismos de Tránsito en la región.
 - Flujo vehicular.
 - Parque Automotor.
 - Presupuesto de funcionamiento que incluya los posibles ingresos generados.
 - Estructura administrativa y operativa.
 - Análisis del servicio público de transporte, urbano, suburbano periférico y veredal.
 - Evaluación de los requerimientos en sistematización.
 - Plan vial del municipio.

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

- a. Fotocopia del Acta de creación de la Dependencia y de su sanción conteniendo el presupuesto de funcionamiento y planta de personal.
- b. Certificado del DANE sobre índice poblacional del Municipio.
- c. Estudio de factibilidad de que trate el literal b) del artículo anterior.
- d. Fotocopia del concepto previo de la oficina de Planeación Departamental⁵⁷.

Jurisprudencia:

**Consejo de Estado Sección Primera
Sentencia del 1 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

⁵⁷ La Sección Primera del Consejo de Estado por medio de la Sentencia del 1 de febrero de 2001, decidió Declarar Válido el literal d. del Artículo 2 de la Resolución 3846 de 1993.

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

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".

Corte Constitucional Sentencia C-1051 de 2001. "Ahora bien, en criterio de la Corte, la exigencia de contar con un concepto de las oficinas departamentales de planeación, antes de tomar la decisión de crear un organismo de tránsito, constituye una limitación de orden legal al ejercicio de la autonomía territorial, que se ajusta plenamente a lo establecido en el artículo 287 de la Constitución, ya que la decisión final permanece en cabeza de la corporación administrativa municipal, independientemente de la favorabilidad o no del concepto previo. Igualmente, tal requerimiento obedece a lo establecido en el artículo 344 superior, según el cual los organismos departamentales de planeación tienen la función de evaluación de gestión y de resultados sobre los planes y programas de los municipios. Esto es así, porque la autonomía consagrada como pilar fundamental de nuestra organización política y administrativa, no es absoluta, ya que, como se expuso anteriormente, debe compaginarse con la noción de Estado unitario. Así pues, la norma acusada en modo alguno coarta la autonomía municipal, pues con ella simplemente se pretende que la decisión de reestructurar la administración, en materia de transporte, sea tomada con fundamento en argumentos de peso que le brinden al Concejo los elementos de juicio necesarios para tomar la decisión correcta.

El acto administrativo mediante el cual se crea un organismo de tránsito municipal, debe pues contar con la opinión previa de la oficina departamental de planeación, pues esto constituye un requisito para su validez. En efecto, la decisión de establecer una nueva entidad dentro de la estructura administrativa del municipio, para efectos de la prestación del servicio de transporte, es un acto administrativo complejo, entendiendo por éste aquel "...que resulta del concurso de voluntades de varios órganos de una misma entidad o

de entidades públicas distintas, que se unen en una sola voluntad. En todo caso es necesario para que exista un acto complejo que haya unidad de contenido y unidad de fin en las diversas voluntades que se unen para formar un acto único. En el acto complejo la voluntad declarada es única y resulta de la fusión de la voluntad de los órganos que concurren a formarla o de la integración de la voluntad del órgano a que se refiere el acto. Si las voluntades que concurren a la formación del acto son iguales, el acto se forma por la fusión de las distintas voluntades; si son desiguales, por la integración en la principal de las otras, habrá integración de voluntades cuando un órgano tiene facultad para adoptar una resolución, pero ese poder no podía ejercerse válidamente sin el concurso de otro órgano...". (subrayado fuera del texto).

De esto se deriva, como consecuencia inmediata de la falta del concepto previo de las oficinas departamentales de planeación, la nulidad del acto administrativo que crea el organismo de tránsito, por ser dicho concepto un requisito indispensable en su formación. Ciertamente, el deber de oír previamente dicha opinión, no es facultativo, como la palabra lo indica, no obstante el resultado de la consulta no sea de obligatorio cumplimiento para el Concejo Municipal. En este sentido, "cuando las facultades atribuidas a un órgano se reducen a darle competencia para auxiliar a las autoridades y para preparar los elementos necesarios a fin de que éstas puedan tomar sus resoluciones, entonces se tiene el concepto de órganos auxiliares.

Los órganos auxiliares pueden realizar de diversa manera sus atribuciones, originándose con ese motivo una clasificación de ellos.

Existen, en primer término, órganos auxiliares de preparación que son los que realizan todas las funciones necesarias de preparación técnica y material de los asuntos que los órganos de autoridad deben decidir.

En segundo lugar existen agentes que tienen el carácter de órganos consultivos,

los cuales pueden ser o bien colegiados o bien unitarios. Entre los órganos de consulta pueden existir diversos grados, según la necesidad legal de oírlos y la obligación que haya de seguir las opiniones que emitan. Así, puede suceder que las autoridades tengan una facultad discrecional para solicitar la opinión de esos órganos de consulta. En tal caso las funciones de éstos son simplemente facultativas. **También puede ocurrir que la ley imponga a las autoridades la obligación de oír previamente al órgano de consulta pero sin que la opinión de éste obligue a la autoridad.** Por último, se puede presentar el caso de que la autoridad esté obligada a seguir el parecer del órgano consultivo. Propiamente, aquí se encuentra ya un órgano que no es simplemente consultivo, sino que en realidad se trata de un órgano de decisión que colabora con la autoridad para el ejercicio de sus funciones."(subrayado fuera de texto). Las oficinas departamentales de planeación tienen pues, en este caso, el carácter de órganos consultivos para la creación de organismos del tránsito municipal.

Ahora, la Corte observa que le asiste razón al demandante, en cuanto a la exigencia de que el concepto previo a cargo de las oficinas departamentales de planeación sea **favorable**, pues esto restringe de manera injustificada la facultad de los municipios para organizarse administrativamente según sus propios intereses y necesidades. En otras palabras, la vulneración a los cánones constitucionales se da sólo respecto de lo **favorable**, pues nada impide que el legislador imponga la obligación a cargo de tales oficinas, de emitir un concepto

previo con el fin de brindarle al Concejo municipal mayores elementos de juicio para decidir sobre la creación de tal entidad de tránsito.

Ciertamente, exigir la favorabilidad del concepto deja en manos de las oficinas departamentales de planeación la determinación de la necesidad y viabilidad de creación de una institución de tránsito, desconociendo que es el Concejo municipal el competente para decidir sobre tal aspecto, contrariando abiertamente el artículo 313-6 superior.

En este orden de ideas, la exigencia de contar con un concepto previo de las oficinas departamentales de planeación es razonable y ajustada a la Carta, siempre y cuando la conclusión a la que se haya llegado en él no sea vinculante para el Concejo municipal. De esta forma, se respeta la autonomía de la entidad territorial para decidir sobre su estructura administrativa, pero imponiéndole el deber de resolver con base en una serie de argumentos que le den sustento a su decisión."

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

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

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

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

operará el único Organismo de Tránsito con autonomía para el manejo de recursos y de los costos del desarrollo institucional del mismo.

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

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

a. 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.

d. SISTEMATIZACIÓN.

- 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:

CATEGORÍA	"A"	350 PUNTO
CATEGORÍA	"B"	250 PUNTOS
CATEGORÍA	"C"	MENOS DE 250 PUNTOS

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340092641 de 2024.

"En ese orden de ideas, esta cartera ministerial aplica parcialmente lo establecido en la Resolución 3846 de 1993, "Por la cual se fijan pautas (...) para funcionamiento y reglamentación, de los organismos de tránsito y transporte y se

derogan las resoluciones números 02444 de 28 de diciembre de 1989 y 04867 del 17 de noviembre de 1992", artículos primero y segundo, en el sentido que en Ministerio de Transporte fijara pautas a las cuales deben sujetarse los organismos de tránsito, para su funcionamiento".

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 funcionamiento.⁵⁸

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-931 de 2006. "...los destinatarios de las pautas que debe fijar el Ministerio de Transporte, serían los organismos de tránsito, lo cual resulta, sin embargo, un contrasentido, puesto que tales pautas tienen como propósito, precisamente, el de orientar la creación de tales organismos. De esa manera, el entendimiento de la norma no puede ser otro que el de que las pautas se dirigen a las autoridades que en el nivel territorial tienen competencia para la creación de organismos de tránsito. Por otro lado, tales pautas, de acuerdo con la norma acusada, rigen la creación, el funcionamiento y la cancelación de los organismos de tránsito, expresión esta última, que no tiene correspondencia en el ordenamiento que rige la estructura de la administración pública y que debe asimilarse a la supresión de entidades públicas.

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

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

(...)

Para resolver el asunto planteado debe tenerse en cuenta que, tal como se ha puesto de presente, el legislador, al paso

que señaló que es responsabilidad primaria de las autoridades locales el manejo del tránsito en sus respectivas jurisdicciones, asignó a los organismos territoriales de tránsito determinadas competencias que tienen ámbito nacional y contempló también la posibilidad de que el Gobierno Nacional delegue en tales organismos las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

Lo anterior implica que, por un lado, dado que, como se ha señalado en esta providencia, el contenido esencial de la autonomía radica en la posibilidad de gestionar los propios intereses (art. 287 C.P.), una de cuyas manifestaciones más importantes es el derecho a actuar a través de órganos propios en el gobierno y administración de los asuntos de interés regional y local, la atribución al Ministerio de Transporte de la función de fijar las pautas a las que deben sujetarse las autoridades locales para la creación o la supresión de los organismos de tránsito, resulta lesiva de la autonomía de las entidades territoriales y, por consiguiente, contraria a la Constitución, en particular a lo dispuesto en los artículos 300-7 y 313-6, que asignan a las asambleas departamentales y a los concejos municipales la determinación de la estructura de las respectivas administraciones territoriales. En este sentido, la Corte, en la Sentencia C-1051 de 2001, declaró que era inexecutable, por contrariar la autonomía de las entidades territoriales para decidir sobre su estructura administrativa, y por desconocer la competencia de los concejos municipales para decidir sobre tales aspectos, que se exigiera un concepto previo favorable de las oficinas departamentales de planeación para la

⁵⁸ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-931 de 2006, decidió declarar la INEXEQUIBILIDAD de las expresiones "creación, (...)" y "cancelación" contenidas en el artículo 18 de la Ley 1005 de 2006, y la EXEQUIBILIDAD del aparte "El Ministerio de Transporte, fijará las pautas a las cuales se deben sujetar los organismos de tránsito para su funcionamiento" 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.

creación de los organismos de tránsito del nivel municipal. Señaló la Corte que cabía que la ley imponga a las autoridades municipales el deber de oír previamente al órgano de consulta, pero sin que la opinión de éste resulte obligatoria. En el presente caso, la disposición demandada establece que corresponde al Ministerio de Transporte fijar las pautas a las que debe sujetarse la creación o la supresión de los organismos de tránsito. Esto es, a tenor de lo previsto en la norma demandada, la creación de un organismo de tránsito del nivel territorial estaría supeditada a las pautas que para el efecto dicte el ministerio, lo cual, como se ha visto, resulta contrario a la Constitución.

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

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

Resulta apenas natural en ese contexto que, como presupuesto para que los organismos territoriales de tránsito puedan desarrollar las competencias de alcance nacional que se les asignan por la ley o que, de manera general, se les delegan por el gobierno, su funcionamiento se sujete a las pautas que sobre la materia expida el Ministerio de Transporte. Tal facultad no afecta la competencia de las entidades territoriales para decidir sobre la oportunidad para crear un organismo de tránsito o sobre su estructura orgánica, o

las funciones que le sean atribuidas, sino que se establece la necesidad de que para el cumplimiento de las funciones del orden nacional que les correspondan, se respeten ciertas pautas orientadas a asegurar la coordinación y la coherencia en el manejo del tránsito en todo el territorio nacional, sin que quepa sostener que la afirmación del principio autonómico debe llevarse a un punto tal que se produzca una fragmentación en el manejo de los asuntos relativos al tránsito y al transporte en el país.

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

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

En esta materia la Corte ha señalado que el legislador puede adoptar medidas conducentes a armonizar el principio unitario con el de la autonomía de los entes territoriales, "... facultad que se justifica para articular los niveles nacional y territorial, con el fin de evitar una situación de anarquía institucional." Ha

dicho la Corte que “... el Estado es uno solo, sin separación tajante ni independencia entre sus niveles nacional y territorial”, y que en esa dirección, el artículo 288 de la Constitución señala que “Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley”.

En desarrollo del principio de coordinación el legislador puede armonizar las facultades de las autoridades nacionales con las de las territoriales en relación con el funcionamiento de los organismos de tránsito, encargados de velar porque se cumplan las normas de tránsito establecidas para todo el territorio nacional por la Ley 769 de 2002, lo que trasciende el ámbito meramente local. En este campo, es evidente que se requiere de homogeneidad en esas reglas para garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. En esa medida, la atribución conferida al Ministerio de Transporte, para establecer pautas para el funcionamiento de los organismos de tránsito es expresión de la concurrencia que en esta materia se da entre las autoridades de los distintos niveles territoriales y resulta acorde con la necesaria coordinación que requiere el desarrollo de este servicio.

De este modo, encuentra la Corte que, toda vez que los organismos territoriales de tránsito son entidades del orden municipal, distrital o departamental, su creación y supresión corresponde a los concejos municipales y distritales y a las

asambleas departamentales. Por consiguiente, la Corte declarará la inconstitucionalidad de las expresiones “creación” y “y cancelación” contenidas en el artículo 18 de la Ley 1005 de 2006, por resultar lesivas de la autonomía de las entidades territoriales y contrarias a los artículos 300-7 y 313-6 de la Carta, que disponen que corresponde a las asambleas departamentales y a los concejos municipales la determinación de la estructura de las respectivas administraciones territoriales.

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

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, después de sancionada esta ley.

Inciso 2. Declarado inexecutable Corte Constitucional Sentencia C-318 de 2010.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-318 de 2010. “En este orden de ideas, la no autorización del trámite de especies venales a los organismos de tránsito de las entidades territoriales afecta el derecho a la circulación de los usuarios, pues les impone condiciones más gravosas para acceder a los documentos que les autorizan ciertas actividades indispensables para su movilización, pero además, implica la interrupción en la prestación de un servicio público, una de cuyas notas distintivas es, precisamente, la continuidad en la prestación, a más de lo cual afecta el ámbito de gestión de “sus propios intereses” que le atañe a las entidades territoriales.

En contra de lo anterior se aduce que los usuarios tienen a su disposición una cantidad de oficinas que, según alguno de los intervinientes, supera las 200, también que el interés general prevalece sobre el particular y que, en últimas el organismo de tránsito es el responsable que, como tal, tiene en sus manos la solución del problema mediante la cancelación de los pagos y contribuciones adeudadas.

En cuanto a la existencia de otros organismos de tránsito, la Corte considera que el argumento es débil, no sólo porque el nexo primario de un usuario sea el municipio, distrito o departamento en que vive, sino también porque la creación de los organismos de tránsito obedece a una evaluación que la respectiva entidad territorial hace de las necesidades de sus habitantes y de las posibilidades reales de satisfacerlas, luego la sola creación de estos organismos ya indica que en la respectiva jurisdicción hay un interés atendible y digno de protección, más aún si se tiene en cuenta que para el cumplimiento de las funciones de los organismos de tránsito, sean del ámbito nacional o delegadas, “estos deben sujetarse a ciertas pautas de funcionamiento, sin el cumplimiento de las cuales no estarían en condiciones de adelantar adecuadamente las tareas que les corresponden”.

Adicionalmente, como lo ha señalado la Corte, “en aplicación del principio de subsidiariedad, la organización y dirección

de lo relacionado con el tránsito y transporte es, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, una competencia primaria de las entidades territoriales” que, “con sujeción a la ley y en ejercicio de su autonomía, podrán crear las dependencias administrativas que estimen necesarias para ese efecto”, siendo obvio que esas dependencias están llamadas a cumplir sus cometidos, no por el interés del propio organismo, sino en función de los derechos y necesidades de los usuarios que requieran la prestación del servicio.

La sola pluralidad de los organismos de tránsito que funcionan en el país no es garantía del respeto al derecho del usuario, pues fuera de que, como más adelante se precisará, se le impone un costo que jurídicamente no debe soportar, es claro que no todas las personas que requieran el trámite de especies venales van a tener la oportunidad de acceder a otro organismo de tránsito en un municipio cercano, pues en la geografía nacional hay zonas apartadas o todavía no comunicadas debidamente, en las cuales el desconocimiento del derecho del usuario se torna aún más evidente, siendo de interés anotar que el número de organismo de tránsito es bajo en relación con el número de municipios que asciende a 1102.

En lo relativo a la pretendida superioridad del interés general sobre el particular, la Corte considera que la regla ha perdido el carácter absoluto que otrora se le asignaba, pues la Constitución misma, en su artículo 5, le otorga prevalencia a los derechos inalienables de las personas y aunque, ciertamente, los derechos tienen límites, su limitación le corresponde establecerla al legislador con criterios justificados que respeten su núcleo esencial y, por lo tanto, no le basta al juez o a quien aplica el derecho hacer una invocación abstracta del interés general y de inmediato proceder a limitar los derechos o a justificar limitaciones desproporcionadas sin otra pauta que su criterio.

Además, es corriente identificar el interés general con aquello que tenga que ver con

el Estado o con las instituciones y el interés particular con lo atinente a la persona, bajo el supuesto de que invariablemente la persona, en cuanto titular del interés particular debe ceder y sucede que esas identificaciones no siempre operan de conformidad con esa concepción. Precisamente, en el caso que ahora se resuelve, si se atiende el contenido de la Ley 336 de 1996, que la Corte en su momento destacó, se tiene que en materia de tránsito y transporte el interés general está dado por la necesidad de brindar condiciones de seguridad y de proteger a los usuarios como “prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte”.

Tampoco se debe olvidar que, de conformidad con lo previsto en el artículo 88 de la Carta, el interés colectivo e incluso el correspondiente a “un número plural de personas” gozan de protección constitucional y son de tal importancia que la propia Constitución establece que el legislador “regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, lo cual dio lugar a la expedición de la Ley 472 de 1998, que contempló tanto las acciones de grupo, como las populares y les otorgó a estas últimas el carácter de “medios procesales para la protección de los derechos e intereses colectivos”, dentro de los cuales contempló “el acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna”, según se lee en sus artículos 2 y 4, literal j), respectivamente.

Coincide lo precedente con la enunciación de los fines del Estado que, según el artículo 2 de la Carta, comprenden el servicio a la comunidad y la garantía de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, así como con los principios de igualdad, eficacia, economía y celeridad que, según el artículo 209 superior, guían la función administrativa que se cumple “mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones” y, más aún, con la finalidad social de los servicios públicos, cuya “prestación eficiente”, al tenor de lo dispuesto en el artículo 365 superior, debe ser asegurada por el

Estado “a todos los habitantes del territorio nacional”.

Fuera de lo anterior, conviene mencionar que bastante arraigada en la jurisprudencia de la Corte referente a los derechos fundamentales está una regla de conformidad con la cual las discrepancias existentes entre entidades encargadas de la prestación de un servicio público no pueden afectar al usuario de ese servicio. Así, por ejemplo, en materia de salud se impone garantizar el acceso del usuario y prestarle el servicio de inmediato, sin esperar a que dos entidades prestadoras diriman su controversia acerca de cuál debe hacerse cargo y otro tanto acontece en materia pensional cuando, en determinadas circunstancias, se obliga a reconocer y pagar una pensión al trabajador que ha cotizado, aunque el empleador no haya hecho los aportes y mantenga por este hecho una divergencia con la entidad llamada a reconocer y pagar la prestación.

La Corte considera que la misma regla debe ser aplicada al usuario de los organismos de tránsito, en lugar de trasladarle el costo de la imposibilidad de adelantar un trámite que antes era ofrecido por el organismo creado por la entidad territorial en la que, de ordinario, se desenvuelve su vida y desarrolla sus actividades. Esa intención de impedir que el usuario asuma costos que no le corresponden estuvo presente durante el debate que condujo a la expedición de la Ley 1005 de 2006, pues tratándose del ya comentado cambio de la licencia de conducción para procurar mejores condiciones de seguridad, en una de las ponencias se expresó que “No obstante, en la Comisión VI del Senado, estuvimos de acuerdo en que, para facilitar el proceso que se pretende implantar, no debería trasladarse al ciudadano común los costos del registro como tampoco el valor, por una sola vez, del cambio de la licencia de conducción”.

Si esa finalidad presidió la discusión referente al cambio de la licencia de conducción, la Corte no ve motivo para estimar que el hecho de que un organismo de tránsito no se halle a paz y salvo, por

concepto de pagos o contribuciones al Ministerio, a la Federación Colombiana de Municipios y a otras entidades con funciones de tránsito, si llegue a tener el peso suficiente para desconocer el derecho fundamental de las personas a la circulación y someterlas a asumir los mayores costos causados por la imposibilidad de que, en su lugar de residencia, se tramiten especies venales.

Aparece de nuevo aquí el asunto ya tratado de la finalidad legítima que, sin embargo, es perseguida mediante una intervención legislativa desproporcionada, pues mayor importancia tienen los derechos fundamentales comprometidos y los cometidos del servicio público, sacrificados a la postre, para obtener la cancelación de las sumas adeudadas.

A partir de esta constatación se responde la tercera objeción que consiste en afirmar que se debe declarar la exequibilidad de lo acusado, porque basta que el organismo de tránsito atrasado se ponga al día y que es en su actitud en donde reside la inconstitucionalidad y no en el precepto. Conforme lo expuesto, la Corte reitera que la inconstitucionalidad deriva del contenido

del precepto demandado, pues aún siendo legítima la finalidad de obtener el pago de lo adeudado, resulta desproporcionado obtener ese pago con cargo a los derechos fundamentales y a los cometidos del servicio público que, se repite, son desconocidos por el legislador.

En atención a las precedentes consideraciones se impone, entonces, declarar la inexequibilidad de lo acusado y estima la Corte que la claridad de las razones expuestas la releva de adelantar el examen de otros cargos de inconstitucionalidad formulados por los actores, pues algunos encuentran respuesta en los argumentos expuestos y, de cualquier modo, ante la inconstitucionalidad demostrada, resulta inane abundar en razones que no van a conducir a conclusión distinta, fuera de lo cual se debe resaltar que se han abordado los cargos de mayor peso, como es el caso de la afectación de los derechos de los usuarios, mientras que otros importantes motivos de inconstitucionalidad han surgido, con total evidencia, del análisis integral que a la Corte Constitucional le corresponde realizar.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-34135 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.

Concepto MT-24491 del 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 MT-20201340426901 de 2020. “... en tratándose de organismos de

tránsito a nivel departamental es preciso indicar que este prestará los servicios de tránsito a los municipios que hagan parte del departamento que no tenga organismo de tránsito; así las cosas, es posible señalar que puede existir un organismo de tránsito departamental y que un municipio que haga parte del departamento tenga uno aparte para su jurisdicción, el cual será el competente para prestar los servicios de tránsito dentro de su municipio”.

Concepto MT-20211340978341 de 2021. “De tal manera que en aquellos municipios donde no existe organismo de tránsito, los alcaldes por si solos no pueden adelantar las funciones, propias de las contravenciones por infracciones a las normas de tránsito, sin contar con un organismo de orden municipal creado mediante Acuerdo del Concejo Municipal, como quiera que a los Concejos les

corresponde determinar la estructura de la administración municipal y las funciones de sus dependencias de conformidad con lo establecido en el numeral 6 del artículo 313 de la Constitución Política de Colombia, y una vez creados dichos organismos de tránsito, deben solicitar autorización ante la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte para que puedan expedir documentos y/o autorizaciones de tránsito, migrar registros al sistema RUNT -entre otras actividades que le competen- (teniendo en cuenta las funciones asignadas a la Subdirección de Tránsito a través del numeral 16.3 del artículo 16 - Decreto 087 de 2011 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias"). Ahora bien, es pertinente manifestar que de conformidad con lo establecido en el artículo 6 de la Ley 769 de 2002, serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción: a) los departamentos administrativos, institutos distritales y/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 local, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito. En consecuencia, cada organismo de tránsito contara con un

cuerpo de agentes de tránsito que actuara únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte contara con los agentes de tránsito de la Policía Nacional el cual debe velar por el cumplimiento normativo en todas las carreteras nacionales. A su vez, toda autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción o accidente mientras la autoridad competente asume la investigación. A este tenor, es preciso referirse a la obligatoriedad a cargo de los Organismos de Tránsito y demás entes de apoyo, de cumplir lo dispuesto en la Resolución 1552 de 2009, proferida por el Ministerio de Transporte "Por la cual se adoptan las Condiciones Técnicas, Tecnológicas y de Operación del Registro Único Nacional de Tránsito -Runt- y se dictan otras disposiciones.", la cual en el artículo 2 ordena la aplicación y adopción en todos los 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. Finalmente, cabe precisar que el Gobierno Nacional establece que el manejo del tránsito y transporte en su jurisdicción es competencia de la autoridad local, según lo dispone el inciso 2 del párrafo 3, artículo 6 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, a saber: "(...) 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".

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

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-931 de 2006. "...la ley define quienes tienen la calidad de autoridades de tránsito, establece una distribución de competencias entre los niveles de la administración territorial y determina la manera como deberá articularse el ejercicio de las mismas. Como regla básica de esa articulación se dispone que el manejo

del tránsito en el territorio de su respectiva jurisdicción es competencia primaria de los municipios y que sólo en ausencia de autoridad de tránsito en el nivel municipal de la Administración la función deberá asumirse por las secretarías departamentales de tránsito.

(...)

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

autoridades, para el ejercicio de sus competencias propias, de las funciones que les sean asignadas por la ley y de las que les delegue el Gobierno, deberán obrar con sujeción al principio de coordinación que garantice la articulación de los niveles nacional y territorial.

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

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

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340229921 de 2019.
“...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 que se encuentren por fuera del perímetro urbano de distritos o municipios, y de contera, violan la regla general conforme a la cual los cuerpos

especializados de agentes de tránsito actuarán únicamente en su respectiva jurisdicción. Así las cosas, si la vía es de carácter Nacional pero se encuentra o atraviesa el perímetro urbano o rural de un municipio o distrito, la competencia para conocer de las infracciones de tránsito es de los Agentes de Tránsito del Organismo de Tránsito de la jurisdicción del municipio o distrito donde se cometió la infracción”.

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 tránsito⁵⁹.

Jurisprudencia:

⁵⁹ Parágrafo declarado exequible por violación a los Artículos 300-2, 313-1, 305-1 y 315-1, Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-568 de 2003 decidió declarar exequibles por los cargos formulados, las expresiones “Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito”, contenidas en el primer inciso del parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002.

Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003. “La prohibición de adicionar o modificar el Código Nacional de Tránsito Terrestre por parte de las autoridades locales es una consecuencia básica de la distribución de competencias normativas entre el Congreso y las autoridades administrativas de las entidades territoriales. “...la circunstancia de que el Legislador prohíba la adición o modificación de las normas contenidas en el Código Nacional de Tránsito en nada desconoce las competencias reconocidas por la Constitución a dichas autoridades administrativas”. “...se trata de niveles de competencia concurrentes que no se interfieren, sino que se complementan y armonizan, con arreglo a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad”. “La naturaleza de los actos que se profieren en uno y otro caso son diferentes. Mientras que en un caso se trata de una ley expedida por el Congreso de la República en ejercicio de las competencias que le atribuye el Artículo 150 superior, en el caso de los actos de las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales, Gobernadores y Alcaldes se trata de disposiciones de naturaleza administrativa que como tales están sometidas a la Constitución, la ley, y según el tipo de acto de que se trate, -Ordenanza, Acuerdo, Decreto departamental o municipal-, a las disposiciones superiores respectivas de acuerdo con la jerarquía normativa”. “En este sentido, como lo señalan la mayoría de los intervinientes no cabe la posibilidad constitucional de que normas que no tienen el mismo rango normativo de la ley puedan adicionar o modificar su contenido”. “Así las cosas, no cabe considerar que se esté desconociendo la posibilidad de que las Asambleas Departamentales, los Concejos Municipales, los Gobernadores y los Alcaldes en el ámbito de sus respectivas competencias expidan disposiciones de carácter permanente de acuerdo con las atribuciones que la Constitución les asigna en los Artículos 300 numeral 2, 305 numeral 1, 313 numeral 1 y 315 numeral 1 invocados por el demandante. La prohibición aludida en nada incide en el ejercicio de dichas competencias. Téngase en cuenta que lo que prohíbe la norma es la expedición de normas que impliquen adiciones o modificaciones del “Código Nacional de Tránsito” y que ninguna de las disposiciones que puedan llegarse a

adoptar en ejercicio de las competencias que se atribuyen por la Constitución a las autoridades territoriales en los Artículos aludidos para que rijan en su jurisdicción tiene la aptitud de modificar o adicionar dicho Código llamado a regir en la totalidad del territorio”.

Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sentencia de 2011. “Por su parte el parágrafo 3 ejusdem reviste a los Gobernadores y Alcaldes de la potestad de dictar normas de tránsito siempre que estas sean transitorias o temporales. También, según la misma disposición, pueden dictar normas de carácter definitivo cuando estas no modifiquen o adicionen las disposiciones del Código Nacional de Tránsito.

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

(...)

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

(...)

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

consecuencia confirmará la sentencia apelada atendiendo a que el ejercicio de las potestades del Alcalde se desplegaron con apego al artículo 6 de la Ley 769 de 2002 en concordancia con el artículo 315 de la Constitución Política.

(...)

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

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

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

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

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

en esta providencia, el derecho a la libre locomoción.

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

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

En conclusión, el acto administrativo demandado se estima legal ya que siguió los postulados exigidos para limitar un derecho mediante el ejercicio de una función administrativa que concreta el poder de policía del Alcalde, que además se enmarca dentro de las facultades de las que se encuentra investido como autoridad de tránsito dentro de la entidad territorial respectiva”.

Consejo de Estado Sección Primera Quinta del 3 de mayo de 2018. “Es claro entonces que las autoridades territoriales no podrán dictar normas de tránsito de carácter permanente que impliquen adiciones o modificaciones al Código de Tránsito. (...) el acto administrativo acusado no se limitó a reproducir la norma de tránsito a la que debía sujetarse, sino que fue más allá y modificó aspectos no contemplados por la normativa en comento de manera permanente, frente a lo cual no tenía competencia, pues solo podría llegar a hacerlo de forma temporal”.

Consejo de Estado Sección Quinta Sentencia de 2018

La fijación de un número de personas como acompañantes y su registro de acompañantes en la página web de la Alcaldía

Lo que la Fundación reprochó es que los mototaxistas deban registrarse. Sin embargo, el registro es una medida para evitar el mototaxismo, esto es, la prestación del servicio público de transporte de manera ilegal. De modo que no son los mototaxistas quienes debían registrar a sus acompañantes, sino los motociclistas que emplean sus vehículos para atender su necesidad de movilización y no como actividad económica.

No obstante lo anterior, la Sala, en aras de resolver este argumento de apelación, tendrá en cuenta que en la demanda, la parte actora afirmó que el Decreto 0255 de 2009 “incurre en nulidad por la causal de ilegalidad” toda vez que no tuvo en cuenta lo previsto en la Ley 1239 de 2008 –que modificó el Código Nacional de Tránsito-Ley 769 de 2002-, norma que prevé reglas específicas para que los motociclistas puedan circular con acompañante o parrillero y ninguna de ellas exige inscribir previamente al núcleo familiar ante la Secretaría de Tránsito (...).

Ahora bien, el artículo 6° de la Ley 769 de 2002 definió las autoridades con carácter de organismos de tránsito en quienes se radicó la competencia según el lugar del territorio donde se encuentren.

Así, confirió el poder de autoridad de tránsito entre otros, a las entidades designadas para dichos efectos en las entidades territoriales correspondientes y al Ministerio de Transporte en el nivel central.

Sin embargo, el párrafo tercero de dicho artículo fija unas condiciones a estas autoridades:

PARÁGRAFO 3o. 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.

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.

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.

Sobre esta disposición resulta pertinente traer a colación lo dicho por la Sección Primera de esta Corporación:

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

“Así las cosas, no cabe considerar que se esté desconociendo la posibilidad de que las Asambleas Departamentales, los Concejos Municipales, los Gobernadores y los Alcaldes en el ámbito de sus respectivas competencias expidan disposiciones de carácter permanente de acuerdo con las atribuciones que la Constitución les asigna en los artículos 300 numeral 2, 305 numeral 1, 313 numeral 1 y 315 numeral 1° invocados por el demandante. La prohibición aludida en nada incide en el ejercicio de dichas competencias. Téngase en cuenta que lo que prohíbe la norma es la expedición de normas que impliquen adiciones o modificaciones del “Código Nacional de Tránsito” y que ninguna de las disposiciones que puedan llegarse a adoptar en ejercicio de las competencias que se atribuyen por la Constitución a las autoridades territoriales en los artículos aludidos para que rijan en su jurisdicción tiene la aptitud de modificar o adicionar dicho

Código llamado a regir en la totalidad del territorio.

Cabe recordar además que en el mismo párrafo se señala, en los incisos que no son acusados por el actor, que los alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán 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 señaladas en la misma ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito Terrestre-. De la misma manera que podrán suscribir convenios interadministrativos para coordinar el ejercicio de sus competencias en materia de tránsito con los alcaldes de municipios vecinos o colindantes, lo que muestra que en manera alguna la intención del Legislador fue la de prohibir la expedición de actos de carácter permanente en materia de tránsito a dichas autoridades en el ámbito de sus competencias.

No sobra recordar, de otra parte, que de acuerdo con el artículo 150-25 constitucional corresponde al Congreso de la República unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República y que en ejercicio de esa competencia el Legislador está llamado a expedir disposiciones aplicables en todo el territorio nacional que deberán ser respetadas por las autoridades territoriales en el ejercicio de sus competencias, en aplicación del mismo principio de jerarquía normativa a que se ha hecho referencia.

Así las cosas, ha de concluirse que no asiste razón al demandante en relación con el cargo por el supuesto desconocimiento de las competencias normativas de las autoridades territoriales, con la prohibición contenida en el primer inciso del párrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, por lo que éste no está llamado a prosperar y así se señalará en la parte resolutive de esta sentencia”.

De la interpretación de la Ley en cita se infiere que el párrafo tercero analizado contempla la posibilidad de que en forma temporal los Alcaldes dicten normas en materia de tránsito con el fin de ejercer la autoridad que la Constitución y la Ley les otorga.

Efectivamente, la disposición estima que “no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito”, permitiendo excepcionalmente las de carácter temporal o transitorias para el mejoramiento de este” (subrayas del texto original).

Como ya se indicó, la Fundación alegó que el registro de acompañantes en la página de web de la Alcaldía de Pasto no tuvo en cuenta lo previsto en la Ley 1239 de 2008 – que modificó el Código Nacional de Tránsito- Ley 769 de 2002-, norma que prevé reglas específicas para que los motociclistas puedan circular con acompañante o parrillero y ninguna de ellas exige inscribir previamente al núcleo familiar ante la Secretaría de Tránsito.

Adujo además que es una “intromisión grosera de las autoridades, al decidir al (sic) número de personas que pueden acompañarle (al motociclista) y la disposición que debe otorgar a sus bienes, la obligación de detener las prácticas ilegales de transporte en nuestra ciudad no puede partir de la presunción de mala fe de todos aquellos que utilizan las motocicletas como transporte diario”.

La Sala concluye que la restricción en cuestión no es excesiva, a partir del siguiente análisis:

Debe establecerse si con la medida en cuestión se atendieron o no los criterios fijados en el párrafo tercero del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, es decir, si dicha medida adoptada en el decreto demandado (i) es de carácter permanente; y (ii) implica adición o modificación al Código de Tránsito. Ello, porque la facultad que tienen los alcaldes para dictar normas de tránsito debe respetar dichos límites, de modo que si no se acataron la medida resultaría excesiva.

Frente a la permanencia, el artículo 13 del Decreto 0255 de 2009 rige por el término de un año contado a partir de su expedición - 11 marzo del año 2009-, esto es, no se trató de una medida de carácter indefinido en el tiempo, sino que, por el contrario, de manera clara fijó un límite temporal. Además, atendió lo dispuesto en el Decreto 2961 de 2006, según el cual, las medidas para restringir la

circulación de acompañantes o parrilleros, por zonas de su jurisdicción o en horarios especiales que adopten las autoridades municipales o distritales, se deben tomar por periodos inferiores o iguales a un año. En este caso, el Alcalde limitó la vigencia de las medidas a un año.

De otra parte, no se advierte una modificación o adición al Código Nacional de Tránsito, pues si bien la Fundación alegó que este no exige inscribir previamente al núcleo familiar ante la Secretaría de Tránsito, lo cierto es que la medida en cuestión, solo establece unas condiciones en las que los motociclistas pueden circular con acompañante o parrillero.

Además, esta Sala comparte lo dicho por el Tribunal en tanto consideró que, si bien, la medida es una restricción al ejercicio de varios derechos, no supone la negación de estos, de modo que no es una intromisión grosera del primer mandatario municipal de Pasto.

Es decir, los derechos a la locomoción y a la propiedad no se ven trasgredidos por la medida adoptada por el mandatario local, pues los motociclistas que empleen sus vehículos para su desplazamiento y el de su núcleo familiar, no como actividad lucrativa, podían seguirlo haciendo en vigencia del decreto acusado, solo que debían realizar un trámite administrativo previo.

Resulta pertinente agregar, que la Ley 136 de 1994 otorga facultades a los burgomaestres para “a) Restringir y vigilar la circulación de las personas por vías y lugares públicos”, y que “cuando los Alcaldes o Gobernadores imponen medidas que limitan la libre circulación del tránsito en ejercicio del parágrafo 3 del artículo 6 y del artículo 119 de la Ley 769 de 2002, no sólo están ejercitando su competencia como autoridades de tránsito sino también, y principalmente, su función como primera autoridad de policía conforme el artículo 315 de la Constitución Política.

Cabe señalar que la función de policía es aquella que concretiza el poder de policía a través del cumplimiento de la función administrativa, en efecto, el mantenimiento del orden en el tránsito contribuye y afecta el mantenimiento del orden público, de manera que en la búsqueda de mantener tanto el uno

como el otro al servicio de los fines del Estado brota el ejercicio de la facultad administrativa (función de policía) mediante la que se materializa el poder de policía.

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

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

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

En ese orden de ideas, la medida que reprocha la Fundación no supone el desconocimiento de normas superiores, sino que, por el contrario, materializa el cumplimiento de las funciones y obligaciones que tienen las autoridades locales, en este caso, el Alcalde de Pasto.

En este sentido se ha pronunciado la Sección Primera de esta Corporación:

“De lo anterior se colige que los Alcaldes son autoridades de tránsito, que deben velar por la seguridad de las personas, que tienen

funciones regulatorias y sancionatorias y que en su función de conservar el orden público, de conformidad con la Ley y con las instrucciones del Presidente de la República, deben tomar medidas como restringir y vigilar la circulación de las personas por vías y lugares públicos.

Por resultar pertinente, la Sala trae a colación la sentencia C-981/ 10, de 10. de diciembre de 2010 de la Corte Constitucional, Magistrado ponente doctor Gabriel Eduardo Mendoza Martelo, que al estudiar la demanda de inconstitucionalidad de una norma de la Ley 1383 de 2010, que modificó la Ley 769 de 2002 (numeral 12, literal a), artículo 131), hizo énfasis en cuanto a que las autoridades territoriales son competentes, de acuerdo con lo que al respecto la ley disponga, para señalar las modalidades en que puede prestarse el servicio público de transporte, sólo que tal reglamentación debe ser clara respecto de las condiciones de tiempo, modo y lugar que originan la restricción.

*En el caso analizado por la Corte Constitucional, se revisó la disposición relativa a la prestación del servicio público de transporte mediante vehículos no motorizados o de tracción animal y partió del supuesto de que dicho servicio público existe, en muchos casos, de manera informal, empero no por ello está proscrita de manera absoluta tal prestación. De ahí que en la parte resolutive del mencionado fallo se declaró la exequibilidad de la norma en estudio, que contenía una restricción, **bajo el entendido de que las autoridades territoriales deberían señalar las condiciones de tiempo, modo y lugar, que originan dicha restricción.***

En otras palabras, para la Corte resulta claro que la restricción para la prestación del servicio público de transporte en esa clase de vehículos (no automotores o de tracción animal), es viable, sólo que no puede ser absoluta” (Negrilla y subrayas por fuera del texto original).

En el presente asunto, el decreto acusado no solo no impide la circulación de motociclistas ajenos a la actividad de mototaxismo y por tanto, no es una restricción absoluta, sino que establece criterios claros en cuanto a que el registro se debía hacer en la página web de la

Alcaldía y que el número de miembros del círculo familiar del propietario o poseedor de la motocicleta, no podía ser superior a 6 personas, y que además, podía registrarse una persona ajena a aquél.

Además, normas de orden nacional vigentes reconocen la existencia de esta actividad y la califican como ilegal y por ello, toman medidas para combatirla y facultan a las autoridades locales para hacerlo también en el marco de unos precisos límites. Así el Decreto 2961 de 2006 contiene disposiciones “para controlar la prestación del servicio público de transporte en motocicletas, previsto en el literal d) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002” y el Decreto 4116 de 2009 “modifica el Decreto 2961 del 4 de septiembre de 2006, relacionado con las motocicletas”.

(...)

4.4. La falta de regulación que impide calificar al mototaxismo como una actividad ilegal, como lo dice el Decreto 4116 de 2008 porque en Colombia no existe una ley que así lo establezca.

Conviene recordar que el Decreto 4116 de 2008 en su artículo 1º modificó el artículo 1º del Decreto 2961 de 2006, en los siguientes términos: (...).

Es evidente entonces, que los Decretos 4116 de 2008 y 2961 de 2006 califican la actividad de transporte público en motocicleta como ilegal y en la actualidad están vigentes.

Si bien no existe una ley que califique el mototaxismo como ilegal, en nuestro ordenamiento hay normas de carácter general que sí lo hacen, que rigen plenamente y que no fueron objeto de cuestionamiento en este proceso.

*Sobre este aspecto la Sección Primera de esta Corporación ha señalado que “**la Ley no ha regulado el servicio público de transporte en motocicleta, popularmente llamado mototaxi, de ahí que el mismo sea irregular....** No obstante ello, y como quedó visto, a falta de regulación legal las autoridades competentes pueden adoptar medidas tendientes a su restricción, medidas estas que, conforme lo señaló la Corte Constitucional en la precitada sentencia, al no*

poder constituir una prohibición absoluta, deben estar limitadas en el tiempo”.

**Consejo de Estado Sección Quinta
Sentencia de 2018**

***Sobre la competencia para establecer
restricciones a la circulación
de motocicletas, motocarros, cuatrimotos
y mototriciclos***

Como segunda cuestión a resolver se planteó si las restricciones impuestas por las normas demandadas a la circulación de motocicletas, motocarros, cuatrimotos y mototriciclos, y, por ende, a los usuarios éstos, consistentes en no transitar o estacionarse con tales vehículos en determinadas zonas y/o horarios, o con un número limitado de acompañantes previamente registrados, únicamente podían imponerse a través de una ley.

Lo anterior, en atención a que el accionante con fundamento en los siguientes apartes de los artículos 24 constitucional, 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y 22 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, considera que las restricciones de que tratan los artículos cuya nulidad se solicita sólo pueden imponerse mediante una ley, y, por ende, son asuntos de competencia exclusiva del Congreso de la República: (...).

Frente a la interpretación propuesta por el actor, que hace énfasis en la lectura de las normas antes señaladas, en especial en los apartes destacados, el A quo puso de presente que en virtud de las facultades constitucional y legalmente asignadas a los alcaldes en materia de orden público y movilidad, los mismos tienen la potestad de establecer algunas medidas que pueden implicar restricciones al derecho a la libre locomoción, por supuesto, sin desconocer los parámetros que el legislador ha establecido en la materia.

Frente a la cuestión planteada, relativa a si el Congreso de la República es el único que puede establecer medidas que impliquen limitaciones del derecho de la libre locomoción, o si éstas pueden ser establecidas por otras autoridades, inclusive de naturaleza administrativa, en ejercicio de sus competencias pero en el marco de la

Constitución y la ley, vale la pena traer a colación la sentencia C-511 de 2013 de la Corte Constitucional, en la que se analizó el contenido del artículo 99 del Decreto Ley 1355 de 1970, mediante el cual se estableció en los siguientes términos, que los reglamentos “no pueden estatuir limitación al ejercicio de la libertad de locomoción, en cuanto a tránsito terrestre de vehículos y peatones, sino para garantizar la seguridad y la salubridad públicas”.

Resulta pertinente el fallo referido en precedencia, porque en el mismo la Corte Constitucional se pronunció frente a una demanda de inconstitucionalidad en la que se consideró que los apartes destacados de la norma antedicha, le permitía a las autoridades de policía establecer restricciones a la libre locomoción invocando razones de seguridad y salubridad pública, aunque tal es un asunto reservado al Congreso de la República en virtud de los artículos 24 constitucional, 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y 22 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos (que se invocan en esta oportunidad), e incluso, que únicamente podía ser regulado en virtud de una ley estatutaria.

Frente a la referida demanda, en la sentencia C-511 de 2013 se plantearon como problemas jurídicos “(i) si la limitación a la libertad de locomoción consignada en el artículo 99 del Decreto Ley 1355 de 1970 debería estar contenida en una ley estatutaria; o por el contrario (ii) si la facultad allí otorgada a ciertas autoridades administrativas debió ser regulada exclusivamente en una ley emanada del Congreso de la República”. En cuanto al primer asunto, se estimó que la norma acusada no afectaba el núcleo esencial de la libertad de locomoción, por lo que no era materia de ley estatutaria.

En relación con el segundo problema planteado, el Tribunal Constitucional precisó que el mencionado derecho no es absoluto, pues es posible su limitación por la ley, y además, que posee un carácter relativo en virtud del cual puede verse restringido en aras de proteger otros derechos y principios de relevancia constitucional, cuya protección también está asignada a autoridades administrativas, que en el marco de sus

competencias terminan desarrollando e implementando válidamente algunas disposiciones relacionadas con la libre locomoción, sin que para tal efecto deba acudirse a la reserva legal.

Teniendo en cuenta los anteriores características del mencionado derecho fundamental, la Corte de un lado destacó las principales funciones a cargo de las autoridades de Policía haciéndose énfasis en los bienes jurídicos que las mismas deben garantizar, y de otro, procedió a efectuar un test de proporcionalidad frente a la norma acusada a fin de establecer si la posibilidad de que normativamente, mediante reglamentos expedidos por dichas autoridades se restrinja el tránsito terrestre de vehículos y peatones (ejercicio de la libertad de locomoción), para garantizar la seguridad y la salubridad públicas, resulta una medida proporcional.

Como resultado del análisis emprendido en la sentencia C-511 de 2013 se concluyó:

“En síntesis, en ejercicio del poder de policía, cuya naturaleza es normativa, legal y reglamentaria, tales reglamentos son disposiciones de carácter general encaminados a concretar y ejecutar una serie de preceptos constitucionales y legales en materia policiva, entre ellos, prevenir y eliminar perturbaciones a la seguridad, la tranquilidad, la salubridad y la moralidad públicas.

Se acepta entonces que el objetivo de la disposición normativa acusada persigue objetivos constitucionalmente válidos, pues pretende sortear prontamente aquellos eventos en que exista un riesgo para la seguridad o la salubridad públicas, restringiendo la locomoción de peatones y vehículos, para salvaguardar la vida e integridad de las personas, atendiendo la función preventiva dada a la policía para mantener las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades y asegurar la convivencia pacífica (art. 218 Const).

Tratándose de la idoneidad de la medida para alcanzar el objetivo propuesto. Este es uno de los pocos casos en que, por excepción, le es permitido a las autoridades que ejercen el poder de policía, ampliamente analizado,

restringir la libertad de locomoción para proteger otros derechos y valores de raigambre constitucional que pueden verse en peligro por graves hechos que atenten contra la seguridad y la salubridad, directamente relacionados con la vida e integridad de las personas.

Igualmente, la Corte encuentra proporcional en stricto sensu la medida analizada, como quiera que no tiene la entidad para anular por sí misma la libertad de locomoción reconocida en la Constitución y en los diferentes instrumentos internacionales ya reseñados, pues además de que se trata de un derecho que no tiene un carácter absoluto, su restricción atiende el imperativo deseo de conservar las condiciones para que las personas no sean afectadas en su vida o integridad personal, adoptando medidas de reacción rápidas y urgentes por parte de las autoridades de policía, que de no poder hacerlo directamente tornaría inane su intervención.

(...)

En consecuencia, es factible que en eventos como el ahora analizado, no sólo la ley, sino también subsidiariamente los reglamentos, entendidos como actos administrativos de contenido general, puedan ostentar el poder de policía creador de normas de comportamiento. Como lo han reiterado la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado y la Corte Constitucional en ocasiones anteriores, el poder de policía puede ser ejercido subsidiariamente por el Presidente, las asambleas departamentales y los concejos municipales, claro está, sin invadir esferas en las cuáles la carta política haya asignado la competencia exclusiva al legislador.

5.2.8. Acorde con todo lo consignado, tampoco le asiste razón al demandante, ni a uno de los intervinientes, cuando sostienen que se desconoció la reserva legal propia del Congreso, como quiera que en el presente evento, no sólo el Presidente fue facultado expresamente para expedir normas propias relacionadas con la Policía, sino que también existe un poder de policía subsidiario en cabeza de diferentes entidades administrativas del orden local, las cuales también están constitucionalmente facultadas

para ejercer el poder de policía mediante reglamentos, encaminados a conjurar situaciones que alteren el orden público.

5.2.9. Con todo, se declarará exequible la expresión “sino para garantizar la seguridad y la salubridad públicas”, contenida en el artículo 99 del Decreto Ley 1355 de 1970, en el entendido de que las autoridades locales podrán determinar limitaciones al ejercicio de la libertad de locomoción, sólo en la medida en que resulte estrictamente necesario y únicamente en el área y durante el lapso indispensables para preservar la vida, la integridad personal y la salud de los seres humanos, sin que de ninguna manera pueda afectarse el núcleo esencial del derecho fundamental de locomoción.” (Subrayado fuera de texto).

Se destaca del análisis hecho por la Corte Constitucional en el fallo C-511 de 2013, que frente al argumento expuesto por el demandante consistente en que únicamente el Congreso de la República puede establecer restricciones del derecho a libre locomoción, se resaltó las facultades que la Constitución y la ley le han conferido a las autoridades de policía para mantener el orden público, preservar la vida, salud e integridad personal, a fin de precisar que en el ámbito de sus competencias autoridades administrativas pueden válidamente expedir normas que estén relacionadas con el derecho a la libre locomoción, por supuesto, sin desbordar sus atribuciones y sin afectar el núcleo esencial de éste.

Asimismo, se observa que la Corte Constitucional en el análisis emprendido acudió al test de proporcionalidad, esto es, a una herramienta de análisis ante la tensión de derechos o principios, que en el caso que fue objeto de estudio se presentó debido al ejercicio de poder de reglamentación de la policía en aras de garantizar la seguridad y la salubridad públicas, que podría entrar en colisión con el derecho a libre locomoción, y por consiguiente, reconocer las limitaciones que podría sufrir éste, que necesariamente no devienen de una ley.

Precisamente, en casos similares al de autos, por ejemplo, en los que se demandaron los decretos mediante los cuales los alcaldes establecieron restricciones a la circulación de

vehículos automotores, dependiendo el día y la placa de éstos, medida conocida públicamente como “pico y placa”, o se impusieron restricciones a la circulación y tránsito de acompañantes de motociclistas, la Sección Primera de esta Corporación puso de presente las facultades constitucional y legalmente asignadas a los burgomaestres en materia de tránsito, transporte, seguridad, movilidad, orden público, etc, a fin destacar la posibilidad de establecer tales limitaciones, por supuesto, en el marco de la Constitución y la ley.

Teniendo en cuenta lo hasta aquí expuesto y de manera similar como procedió el juez de primera instancia, se advierte a partir de las siguientes normas la facultad constitucional y legal con la que cuenta el alcalde de Barraquilla para establecer las restricciones discutidas en esta oportunidad:

En primer lugar se tiene que el artículo 315 de la Constitución, que señala las funciones de los alcaldes, en su numeral 2° consagra la de “conservar el orden público en el municipio, de conformidad con la ley y las instrucciones y órdenes que reciba del Presidente de la República y del respectivo gobernador”, para lo cual precisa que “el alcalde es la primera autoridad de policía del municipio”, por lo que la Policía Nacional cumplirá con prontitud y diligencia las órdenes que le imparta.

En consonancia con lo anterior, la Ley 136 de 1994, por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios, en su artículo 91, literal b, en lo atinente al orden público prevé que los alcaldes deben dictar medidas para “restringir y vigilar la circulación de las personas por vías y lugares públicos”, medidas que de desconocerse según el parágrafo 1° de dicho literal darán lugar a la imposición de sanciones por parte de los burgomaestres.

Asimismo se destaca que la Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre, en su artículo primero a propósito del derecho a libre circulación, estipuló que “en desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de

las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público” (Destacado fuera de texto).

En relación con las autoridades de tránsito que pueden establecer reglamentaciones en la materia, el artículo 3° de la ley antes señalada incluye a los alcaldes, de manera tal que los mismos en el territorio de su jurisdicción, según el artículo 119 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, “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”.

Asimismo, del referido código vale la pena destacar el artículo 6°, parágrafo 3°, que respecto a la facultad de regulación en cabeza de alcaldes, gobernadores, asambleas departamentales y concejos municipales, en materia de tránsito prescribe:

“PARÁGRAFO 3o. 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.

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.

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”.

El anterior parágrafo fue objeto de análisis por la Corte Constitucional en la sentencia C-568 del 15 de julio |2003, M.P. Alvaro Tafur Galvis,

en la que en los siguientes términos ratificó dicha la facultad de regulación:

“Al respecto la Corte señala que como se desprende de las consideraciones efectuadas en los apartes preliminares de esta sentencia en relación con el alcance de la autonomía territorial y el ejercicio de competencias normativas por las autoridades 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.

Como allí se señaló se trata de niveles de competencia concurrentes que no se interfieren, sino que se complementan y armonizan, con arreglo a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad.

La naturaleza de los actos que se profieren en uno y otro caso son diferentes. Mientras que en un caso se trata de una ley expedida por el Congreso de la República en ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 150 superior, en el caso de los actos de las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales, Gobernadores y Alcaldes se trata de disposiciones de naturaleza administrativa que como tales están sometidas a la Constitución, la ley, y según el tipo de acto de que se trate, -Ordenanza, Acuerdo, Decreto departamental o municipal-, a las disposiciones superiores respectivas de acuerdo con la jerarquía normativa.

En este sentido, como lo señalan la mayoría de los intervinientes no cabe la posibilidad constitucional de que normas que no tienen el mismo rango normativo de la ley puedan adicionar o modificar su contenido.

Así las cosas, no cabe considerar que se esté desconociendo la posibilidad de que las Asambleas Departamentales, los Concejos Municipales, los Gobernadores y los Alcaldes en el ámbito de sus respectivas competencias expidan disposiciones de carácter permanente de acuerdo con las atribuciones que la Constitución les asigna en los artículos 300 numeral 2, 305 numeral 1, 313 numeral 1 y 315 numeral 1° invocados por el demandante. La prohibición aludida en nada incide en el ejercicio de dichas competencias.

Téngase en cuenta que lo que prohíbe la norma es la expedición de normas que impliquen adiciones o modificaciones del “Código Nacional de Tránsito” y que ninguna de las disposiciones que puedan llegarse a adoptar en ejercicio de las competencias que se atribuyen por la Constitución a las autoridades territoriales en los artículos aludidos para que rijan en su jurisdicción tiene la aptitud de modificar o adicionar dicho Código llamado a regir en la totalidad del territorio.

Cabe recordar además que en el mismo párrafo se señala, en los incisos que no son acusados por el actor, que los alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán 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 señaladas en la misma ley 769 de 2002-Código Nacional de Tránsito Terrestre-. De la misma manera que podrán suscribir convenios interadministrativos para coordinar el ejercicio de sus competencias en materia de tránsito con los alcaldes de municipios vecinos o colindantes, lo que muestra que en manera alguna la intención del Legislador fue la de prohibir la expedición de actos de carácter permanente en materia de tránsito a dichas autoridades en el ámbito de sus competencias.

No sobra recordar, de otra parte, que de acuerdo con el artículo 150-25 constitucional corresponde al Congreso de la República unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República y que en ejercicio de esa competencia el Legislador está llamado a expedir disposiciones aplicables en todo el territorio nacional que deberán ser respetadas por las autoridades territoriales en el ejercicio de sus competencias, en aplicación del mismo principio de jerarquía normativa a que se ha hecho referencia.

Así las cosas, ha de concluirse que no asiste razón al demandante en relación con el cargo por el supuesto desconocimiento de las competencias normativas de las autoridades territoriales, con la prohibición contenida en el primer inciso del párrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, por lo que éste no está

llamado a prosperar y así se señalará en la parte resolutive de esta sentencia”.

En suma, las normas y consideraciones hasta aquí expuestas ilustran de manera clara y precisa las facultades regulatorias que tienen los alcaldes como primera autoridad del municipio y autoridad de policía, para restringir y vigilar la circulación de las personas por vías y lugares públicos, el tránsito de éstas, animales y vehículos por las vías públicas, y por consiguiente velar por el orden público, la seguridad, la movilidad, la vida e integridad, entre otros derechos, que pueden entrar en colisión con la libre locomoción, por supuesto, sin perder de vista que tales facultades deben ejercerse con sujeción a lo dispuesto en la ley y la Constitución.

En ese orden de ideas, contrario a lo sostenido por el demandante, medidas como las cuestionadas en esta oportunidad, consistentes en no transitar o estacionarse con motocicletas, motocarros, cuatrimotos y mototriciclos en determinadas zonas y/o horarios, o con un número limitado de acompañantes previamente registrados, sí son susceptibles de adoptarse por el Alcalde de Barranquilla en el ámbito de su competencia territorial.

La temporalidad de las medidas controvertidas

De otro lado, el actor sostuvo que las restricciones objeto de reproche tienen carácter permanente en desconocimiento del párrafo 3° del artículo 6° de la Ley 769 de 2002, al que se hizo alusión con anterioridad.

Sobre el particular resulta suficiente señalar que el artículo 17 del Decreto 0091 de 2011 del alcalde de Barranquilla, que contiene las medidas controvertidas en esta oportunidad, estableció que regía hasta el 31 de diciembre de 2011, motivo por el cual resulta un error considerar que a través de este se pretendió con vocación de permanencia imponer las referidas restricciones de tránsito, por el contrario, se evidencia su carácter transitorio.

Por lo tanto, se observa que el motivo de inconformidad del actor obedece a una lectura incompleta del Decreto 0091 de 2011, que

contiene las normas cuya nulidad pretende, particularmente de la disposición que estableció una vigencia limitada de éstas”.

Consejo de Estado Sección Quinta Sentencia de 2018

“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.

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» (negrilla y subrayado fuera de texto original).

En relación con dichas atribuciones la Sección Primera del Consejo de Estado, ha considerado:

«...Pero eso en el ejercicio del poder de policía, a través de la ley y de los reglamentos, se delimitan derechos constitucionales de manera general y abstracta y se establecen las reglas legales que permiten su específica y concreta limitación para garantizar los elementos que componen la noción de orden público policivo.

Partiendo del anterior concepto, respecto de la responsabilidad del orden público atribuida a los alcaldes debe tenerse en cuenta que la Constitución indica que les corresponde cumplir y hacer cumplir sus normas y las de la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas y los acuerdos del concejo, así como conservar el orden público del municipio de conformidad con la ley y las instrucciones y órdenes que reciba del Presidente de la República y del respectivo gobernador. Por ello, el alcalde es, por mandato constitucional, la primera autoridad de policía del municipio y, en tal calidad, además de la función genérica, confiada a todas las autoridades, de proteger a las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, tiene a cargo la específica de salvaguardar,

en el ámbito territorial del municipio, la pacífica convivencia entre sus habitantes y el ejercicio razonable y lícito de las actividades que ellos emprendan (...).».

De manera que, la limitación a la movilización de los vehículos no matriculados en la ciudad de Ibagué en ciertas horas y días de la semana no constituye una medida permanente, sino una restricción de la movilidad de los mencionados automotores, que fue reglamentada por la autoridad territorial competente, dentro de su jurisdicción, en calidad de jefe de la administración local y máxima autoridad de policía (artículos 314 y 315 superior).

Conforme a lo anterior, tanto el Concejo Municipal como el alcalde Ibagué se encuentran facultados para emitir normas de tránsito, que no tengan carácter de permanente, ya que su límite potestativo es para expedir disposiciones temporales o transitorias que no impliquen una adición o una modificación al Código de Tránsito.

ii) Vulneración de normas de rango superior, derecho a la igualdad:

En relación con este cargo, se encuentra que en el Acuerdo 023 del 20 de septiembre de 2002, se adoptó una medida restrictiva de circulación para vehículos particulares matriculados en otras ciudades distintas al municipio de Ibagué.

A su vez, se observa que en el mencionado acto se dispuso que el alcalde municipal expediría mediante decreto, la reglamentación de la precitada medida, lo cual ocurrió con el Decreto 0019 del 10 de enero de 2003.

(...)

No obstante las metodologías trazadas para el análisis del derecho a la igualdad, para el caso concreto resulta de suma importancia advertir que del texto del artículo 13 transcrito se pueden distinguir los siguientes mandatos constitucionales: i) de prohibición de discriminación e igualdad de trato, ii) de promoción, que se traduce en acciones afirmativas y medidas de discriminación positiva y el otro, iii) de protección

especial para quienes se encuentren en un estado de debilidad manifiesta.

Ello por cuanto, para el caso concreto resulta necesario analizar la igualdad desde la primera de las reglas antes expuestas, es decir frente al mandato de prohibición de discriminación y el derecho al trato igual ante la ley, en otras palabras, el derecho a ser tratado igual que los demás y el derecho a no ser tratado de forma diferente, salvo que tal diferencia se encuentre justificada constitucionalmente.

Así las cosas, se encuentra que para la entidad municipal apelante la medida de «...restricción para los vehículos particulares no matriculados...» expedida y reglamentada a través de los actos administrativos demandados se ajusta a la finalidad perseguida consistente en la reducción de la contaminación ambiental y la mejora del flujo vehicular.

No obstante, para la Sala con los actos administrativos acusados se incurrió en un desconocimiento de normas de rango constitucional y en una falta de motivación, por las siguientes razones:

Con el Acuerdo 023 del 20 de septiembre de 2002 se adoptó una medida de restricción de circulación para vehículos particulares matriculados en otras ciudades. Tal restricción se reglamentó con el Decreto 0019 del 10 de enero de 2003.

Entre los motivos que se expusieron en el mencionado decreto, se encuentran los siguientes:

i) La de mejorar la seguridad vial, reducir la contaminación ambiental, la accidentalidad y, para generar impacto positivo sobre la calidad del aire. Ello con fundamento en la reducción de los agentes contaminantes que se pudo advertir el día del «no carro» que se llevó a cabo el 24 de octubre de 2000.

ii) La de mejorar el ordenamiento del tránsito de vehículos por las vías públicas, debido al alto volumen de flujo vehicular causante de congestiones que impedía el desplazamiento de los vehículos debidamente registrados en Ibagué durante los días hábiles.

De manera que, pese a que de forma expresa entre las motivaciones de la reglamentación de la medida restrictiva no se hizo alusión a otra finalidad distinta que la reducción de la contaminación ambiental y la mejora del flujo vehicular de «... los vehículos debidamente registrados en esta ciudad durante los días hábiles...», lo cierto es que existe un trato diferenciado que no resulta razonable ni justificado.

Ello por cuanto, se tratan de supuestos de hecho que son comparables, vehículos matriculados y no matriculados, los cuales contribuyen a generar no solo agentes contaminantes sino congestión vehicular, y en tal sentido, se trata de condiciones de registro frente a las que no se ameritaba un trato constitucional diferenciado.

De manera que, si de lo que se trataba era de disminuir los índices de contaminación ambiental y mejorar el flujo vehicular en la ciudad, lo procedente era la inclusión de aquellos automotores «debidamente registrados» en el municipio de Ibagué durante los días hábiles.

Por lo que, si bien no todo tratamiento diferenciado constituye un desconocimiento de dicha garantía, lo cierto es que los motivos o razones fundantes deben encontrarse justificadas y ser razonables con el fin perseguido.

Por tanto, para la Sala los beneficios de adoptar la aludida medida restrictiva vehicular de forma clara excedieron las prohibiciones impuestas sobre otros principios y valores constitucionales, como lo son el derecho a la igualdad y la libre circulación, en los términos antes expuestos”.

Consejo de Estado Sección Quinta Sentencia de 2019

“Para el caso que ocupa la Sala, se tiene que, la medida que genera la situación de trato diferente entre hombres y mujeres, se traduce en que, se prohíbe solo a los hombres en el departamento del Quindío, movilizarse como acompañantes o “parrilleros” en una motocicleta durante las 24 horas del día.

Lo anterior, según el acto administrativo demandado, con el fin de preservar el orden

público departamental, debido a los altos índices de criminalidad con la utilización de estos vehículos.

De manera que, el análisis de la medida adoptada se llevará a cabo con el fin de establecer si el fin perseguido por el acto administrativo demandado es legítimo e importante porque promueve intereses públicos o por la magnitud del problema que pretendía resolver, en este caso, la administración departamental del Quindío y si, el medio dispuesto, esto es, la prohibición del “parrillero” hombre, es adecuado y efectivamente es conducente para alcanzar el fin propuesto, que en este caso se dirige a salvaguardar la seguridad y orden público del departamento.

Como punto de partida hay que anotar que, la diferenciación de trato entre hombres y mujeres en este caso, frente a la medida adoptada, es evidente. Ahora, para identificar si este trato se justifica para alcanzar el fin propuesto, la Sala debe remitirse a los estudios que sobre criminalidad y orden público remitió la gobernación del Quindío.

A folio 287, en el escrito de alegatos de conclusión de primera instancia, el departamento del Quindío informó que del análisis de estadística reportada por la Policía Nacional, entre los años 2005 a 2010, se detectó que, de acuerdo a la modalidad usada, el mayor índice porcentual de homicidios corresponde al “sicariato” con el 55.1%.

En igual medida, a folio 296 del cuaderno principal se evidencia el reporte estadístico de delitos cometidos utilizando para su ejecución la motocicleta, reporte que va desde el 14 de marzo de 2008 al 31 de diciembre de 2010.

Ahora, según lo afirma el departamento “con el decreto demandado lo que ha pretendido la Gobernación del Quindío es dotar de una herramienta jurídica a las autoridades de policía con el fin de que estas puedan ejercer un eficaz control de la delincuencia, que permita reducir los diferentes índices de criminalidad en el departamento del Quindío, toda vez que la gran mayoría de estos hechos se presentan en vehículos tipo motocicletas, que facilitan tanto para cometer delitos, como para huir del lugar de acontecimiento de los

misimos, es así como se vislumbra la información suministrada por el Departamento de Policía del Quindío, la reducción considerable de los diferentes índices delincuenciales a partir de la implementación del acto administrativo en cuestión: (...) Es claro entonces que el fin que persigue el acto administrativo demandado es legítimo, en orden a restablecer la seguridad del departamento, en cumplimiento de los artículos 303 y 296 de la Constitución Política, lo cual sustenta con las estadísticas reportadas por la Policía Nacional. Ahora, la medida en cuestión, tendiente a prohibir el “parrillero” hombre de las motocicletas en el departamento del Quindío, encuentra justificación en que, precisamente, desde que se adoptó la medida por el departamento, los índices de criminalidad en la modalidad de sicariato, se redujeron notablemente.

En tales condiciones, de cara a los índices de criminalidad con el uso de las motocicletas en el departamento del Quindío, se justificaba la medida para restablecer el orden público y la seguridad ciudadana del departamento, pues éste resulta ser un fin legítimo y el ente territorial está autorizado para adoptar este tipo de restricciones en ejercicio de su poder de policía.

Igualmente, el acto administrativo goza de una presunción de legalidad que debe ser desvirtuada por quien lo demanda. Así, el actor tenía la carga de demostrar que, el decreto acusado constituía una violación a las normas en que debía fundarse y que, los estudios aportados por la parte demandada no justificaban las medidas adoptadas.

Sin embargo, se limitó a afirmar categóricamente que el acto acusado era violatorio del derecho a la igualdad sin aportar las respectivas pruebas que indicaran que la medida utilizada por el departamento resultaba discriminatoria, pese a la evidencia estadística aportada por el departamento.

En consideración a lo anterior, el cargo por violación al derecho a la igualdad no está llamado a prosperar, conforme a las razones antes anotadas.

Ahora, en lo que concierne a la buena fe, el recurrente alega que dicho principio se desconoce por el acto administrativo

demandado en tanto que presume que toda persona del sexo masculino que se desplace como “parrillero” actúa contra la seguridad y el orden público.

Pues bien, al respecto la Sala comparte los argumentos ofrecidos por el a quo y el señor procurador judicial que intervino en este proceso, en el sentido de que dicho principio no se desconoce en la medida en que, en ejercicio del poder de policía, los gobernadores pueden adoptar medidas tendientes a limitar la libertad de circulación de los motociclistas, con la finalidad de preservar el orden público, siempre que estas medidas resulten razonables y proporcionales, como ya se anotó líneas atrás.

El hecho de limitar la circulación de los parrilleros, no implica que la administración presuma la mala fe de los motociclistas, pues, las medidas policivas de las cuales pueden hacer uso las autoridades departamentales y municipales, encuentran sustento en la Constitución, en tanto que se dirigen a garantizar valores supremos con la paz, la seguridad y la convivencia pacífica de los ciudadanos.

Igual análisis merece el cargo por violación al derecho a la propiedad privada, sobre el uso y goce de estos vehículos, en tanto que éste no es absoluto y se reviste por la función social de manera primordial, de manera que, puede llegar a limitarse con miras a proteger la seguridad ciudadana, siempre que, se insiste, las medidas adoptadas sean proporcionales y razonables.

Por otro lado, sobre la disposición adoptada en el acto acusado, tendiente a prohibir el tránsito de motocicletas entre las 11 de la noche y las 5 de la mañana, se tiene que, el demandante formuló un cargo puntual sobre la misma, en tanto que considera que se desconoce el parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 679 de 2002.

(...)

De la disposición transcrita puede interpretarse que las autoridades territoriales podrán eventualmente dictar normas de tránsito siempre que sean temporales o transitorias, pues la prohibición lo que indica

es que no lo pueden hacer de manera permanente y que además impliquen una adición o modificación al Código de Tránsito.

La medida prevista en el acto acusado en el numeral segundo del artículo segundo señalaba expresamente: “prohibir la circulación de motocicletas desde las 11 de la noche hasta las 5 de la mañana”.

Como se lee, la prohibición contempla un límite temporal en el uso de este tipo de vehículos, pues restringe el tránsito de estos vehículos durante una franja horaria.

Esta medida puede compararse con la restricción del “pico y placa” en diferentes ciudades del país, la cual es adoptada por el alcalde municipal o distrital, según el caso, y que implica una limitación a la movilización de vehículos en ciertas horas y días de la semana.

Al respecto, la Sección Primera de esta Corporación consideró sobre este tipo de medidas, lo siguiente:

“Las restricciones que imponen los alcaldes para la movilización de vehículos no implican una violación al Código Nacional de Tránsito, porque no suponen una norma permanente en la materia. Las actuaciones que han desplegado autoridades locales en este sentido se encuentran amparadas en el artículo 6° de tal código, toda vez que este señala qué organismos de este ramo, dentro de su respectiva jurisdicción, están facultados para expedir normas que regulen el tránsito de personas, animales o vehículos. El proceder en este sentido por parte de los alcaldes, se encuentra amparado en el artículo 315 de la constitución, que los define como primera autoridad policiva. Estos mismos argumentos fueron expuestos en una demanda de nulidad contra el acto administrativo que impuso el “pico y placa”, para vehículos de transporte público en Cali (valle), en el 2003, luego la corporación declaró la cosa juzgada, conforme lo ordena el artículo 175 del Código Contencioso Administrativo”.

En igual sentido se pronunció esta Corporación, en el caso en que se demandó el decreto que estableció el pico y placa en Bogotá:

“No comparte la Sala las argumentaciones contenidas en la demanda como fundamento de la solicitud de nulidad del Decreto 626 de 1998, pues lo cierto es que, siendo el Alcalde mayor de Bogotá suprema autoridad de policía, le corresponde la adopción de cualquier medida que considere necesaria para conservar y restablecer el orden público, y para nadie puede ser desconocido que la salubridad, seguridad y la función de tranquilidad son aspectos que se afectan de manera directa con la congestión vehicular. Además, cuando el artículo 38 del Estatuto Orgánico del Distrito Capital atribuye al Alcalde Mayor de la ciudad la dirección administrativa y la función de asegurar el cumplimiento de sus funciones, la prestación de los servicios y la construcción de las obras a cargo del Distrito, bastaría esta sola norma para justificar la competencia del Alcalde Mayor de Bogotá para la adopción de la medida, pues el poder de policía debe ser entendido como una de las manifestaciones de naturaleza puramente normativa que se caracteriza por la facultad legítima de regulación de la libertad con actos de carácter general e impersonal, y con fines de convivencia social, en ámbitos ordinarios y dentro de los términos de la salubridad, moralidad, seguridad y tranquilidad públicas que lo componen.

Pero eso en el ejercicio del poder de policía, a través de la ley y de los reglamentos, se delimitan derechos constitucionales de manera general y abstracta y se establecen las reglas legales que permiten su específica y concreta limitación para garantizar los elementos que componen la noción de orden público policivo.

Partiendo del anterior concepto, respecto de la responsabilidad del orden público atribuida a los alcaldes debe tenerse en cuenta que la Constitución indica que les corresponde cumplir y hacer cumplir sus normas y las de la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas y los acuerdos del concejo, así como conservar el orden público del municipio de conformidad con la ley y las instrucciones y órdenes que reciba del Presidente de la República y del respectivo gobernador. Por ello, el alcalde es, por mandato constitucional, la primera autoridad de

policía del municipio y, en tal calidad, además de la función genérica, confiada a todas las autoridades, de proteger a las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, tiene a cargo la específica de salvaguardar, en el ámbito territorial del municipio, la pacífica convivencia entre sus habitantes y el ejercicio razonable y lícito de las actividades que ellos emprendan”.

De manera que, en ejercicio del poder de policía, las autoridades territoriales, como el gobernador del Quindío en este caso, pueden adoptar medidas tendientes a la pacífica convivencia de sus habitantes que naturalmente puede contener restricciones a ciertas actividades, entre ellas el tránsito de vehículos en los horarios que considere pertinente para salvaguardar el orden público, sin que ello implique una modificación de una norma de tránsito de manera permanente, teniendo en cuenta, además, que solo se está limitando a una franja horaria.

Lo propio sucede con la prohibición del tránsito de las motocicletas con “parrillero” hombre durante las 24 horas del día, no se estaba modificando una norma de tránsito per se de manera permanente, sino que estaba restringiendo la movilización del acompañante de estos vehículos con un fin legítimo, el cual es, conservar la seguridad y el orden público del departamento, en ejercicio del poder de policía del cual está investido el gobernador.

En tales condiciones este cargo no está llamado a prosperar, en los precisos términos antes anotados”.

Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 28 de abril de 2022

De lo anterior se colige que el ente territorial fundó su decisión en términos de competencia en las normas que invoca en los incisos uno al siete, pero al explicar los motivos de hecho que lo llevaron a imponer la anotada limitación adujo una problemática de criminalidad y delincuencia, que no respalda sino con esa afirmación y con una manifestación de que tales sucesos ocurrieron en los “últimos periodos”, lo mismo que una aseveración de un “notable”

incremento de los delitos contra la vida y la integridad personal y contra el patrimonio público. Nótese entonces que, con miras a definir si se cumple con este presupuesto del test de proporcionalidad, lo exigido es verificar si la decisión que se objeta resulta razonable con los motivos que se aducen; circunstancia que es de imposible verificación para el caso, pues al margen de, como ya se dijo, una simple afirmación, no constan estudios que las sustenten, de tal suerte que no se establece a cuáles periodos están referidos los sucesos de “criminalidad”; esto es, si responden al último mes, semestre o año, y menos se informan cuáles son los índices de los delitos de homicidio y hurto que conducen a que se restrinja un derecho de orden fundamental, ni los sectores de la ciudad en los cuales se presentan, al omitir evidencias en términos de denuncias penales, por ejemplo; y menos aún que el uso de la clase de vehículos que se enlista con parrilleros o acompañantes sea determinante para, se infiere, la comisión de delitos contra la vida e integridad personal y contra el patrimonio económico.

Ahora, es también palpable que las políticas de ordenación del tránsito carecen de motivación fáctica, que es lo que se reprocha a través de la interposición de la presente demanda, en tanto que, tal y como lo aduce el accionante, una limitación a la movilidad en la manera como lo impuso el ente territorial requería la demostración de problemas de congestión vehicular en las zonas que se aducen en los artículos censurados, so pena de vulnerar no sólo el derecho de locomoción, sino los que se encuentran en íntima conexión, como el trabajo, salud o educación.

No consta ningún esfuerzo del Distrito para demostrar supuestos fácticos que califica de “notorios”, cuando quiera que tal connotación requiere de la concurrencia de ciertos elementos que, como se explicará, no acontecen en el asunto bajo examen.

(...)

En ese orden, no encuentra para el caso esta Sala que la situación de inseguridad en el Distrito de Santa Marta corresponda a un hecho con las características de notoriedad anotadas, como quiera que es completamente ajeno a quienes suscriben la

presente providencia las condiciones de tránsito de esa ciudad y las de seguridad en la época en que se suscribió el acto que se acusa parcialmente, circunstancia que imponía al Alcalde de dicho ente la carga de acreditar tales supuestos para emitirlo. Es más, si se tratara de un hecho notorio, nada habría dicho el demandante sobre el particular, pues precisamente sus peticiones se sustentan en afirmar que el acto administrativo enjuiciado parte de premisas que no son ciertas, y los hechos en que se sustentan bien pueden ser acreditados con datos estadísticos, estudios de movilidad y otros, que son precisamente los que dan sustento a las decisiones que todo mandatario debe tomar en el ejercicio de su cargo. Los aspectos antes expuestos impiden un ejercicio de razonabilidad de la medida, aunado a que desdibuja el carácter motivado de las decisiones de la Administración, pues la mera indicación de una hipótesis, como el presunto incremento de los índices de criminalidad, no define en sí misma la necesidad de prohibir la circulación de determinados vehículos, o que los mismos transiten con o sin acompañantes para proteger a la comunidad de la presunta inseguridad y violencia, o para disminuir los índices de congestión vehicular.

En otras palabras, de lo expuesto en la parte motiva es imposible colegir que la adoptada es una medida razonable, máxime cuando se trata de una política que limita un derecho fundamental; escenario este que imponía a la Administración valorar las condiciones propias de su territorio, de modo que, ponderadas esas precisas circunstancias, concluyera si se requería una medida restrictiva o no. Suponer un ejercicio con tal nivel de desbordamiento, sería tanto como permitir que se perpetúen decisiones al arbitrio de quien las toma, aspecto éste que está proscrito en el orden jurídico, dado el requerimiento y exigencia a la autoridad pública de respaldar sus decisiones no sólo en los postulados de orden superior, sino en las circunstancias que permiten la adopción de una política de esta naturaleza. En este punto, debe indicarse que esta Sección, en sentencia del 29 de noviembre de 2010, manifestó que, si bien los alcaldes tienen potestades en materia de policía que les permitían restringir el derecho de libertad de circulación, lo cierto era que dichas medidas

debían ser razonables; esto es, debían fundarse en evidencia empírica que permita determinar cuál es la relación entre la actividad que se ha de restringir y la posible alteración del orden público (...).

Por lo anterior, como no existe ningún razonamiento que permita definir si las medidas adoptadas por la Administración

eran consecuentes para lograr el fin perseguido de manera que se concluyera en la razonabilidad de la decisión, es claro que fue vulnerado el núcleo esencial del derecho de locomoción y, por ende, es menester declarar la nulidad de los artículos 5, 6 y 8 del Decreto 104 de 2012, expedido por el Alcalde del Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta”.

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-16846 de 2006 y MT-54071 de 2009. “...la dependencia en quienes se delegue la función señalada en la Ley 769 de 2002, artículo 6 parágrafo 3, pueden expedir las normas y tomar medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código, como en el caso de consulta la restricción del pico y placa dentro de la ciudad de Bucaramanga.

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

Concepto MT-435951 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”.

Concepto MT-20211340236391 de 2021. “los Alcaldes Municipales como primera

autoridad de tránsito a nivel distrital o municipal o en el que este haya delegado tal función, en aplicación de lo dispuesto en el parágrafo 3 del artículo 6 y 119 de la Ley 769 de 2002, pueden establecer vías o carriles de las mismas como exclusivos o prioritarios para el tránsito de bicicletas, sin que necesariamente ese carril tenga que ser el carril derecho de la vía, máxime si se toma en consideración la obligación que tienen las autoridades del orden nacional y territorial de incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte, conforme a lo establecido en la Ley 1811 de 2016. Aunado a lo anterior, vale resaltar que el uso de las ciclovías o de las ciclorrutas, no restringe el tránsito de los bici usuarios por las vías nacionales, siempre y cuando se haga con observancia a las normas del Código Nacional de Tránsito modificada -entre otras normas- por la Ley 1811 de 2016, frente a las limitaciones, restricciones o prohibiciones que el mismo Código o la autoridad de tránsito competente establezca”.

Concepto MT-20211341283141 de 2021. “...corresponde a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial determinar y establecer la restricción de tránsito de vehículos destinados a prestar el servicio público y privado de carga por las vías terciarias que comunican el municipio con determinada vereda”.

Concepto MT-20221340568621 DE 2022. “...en el evento que los vehículos medianos o grandes estén causando deterioro a las vías públicas o privadas abiertas al público, la autoridad facultada para ordenar el desvío, modificación de la ruta o cancelar el tráfico de estos, es la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial”.

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 respetar 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 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.

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.

Instrucción Administrativa:

Circular Conjunta MT-ST-20221300000277 de 2022. “Facultades de regulación. Atendiendo lo dispuesto en el inciso segundo del parágrafo 3° del artículo 6° de la Ley 769 de 2002, “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...” de la misma ley. A las asambleas departamentales, a su vez, de conformidad con lo señalado en el inciso segundo del artículo 300 de la Constitución Política de Colombia corresponde, entre otros asuntos: “Expedir las disposiciones relacionadas con la planeación, el desarrollo económico y social, el apoyo financiero y crediticio a los municipios, el turismo, el transporte, el ambiente, las obras públicas, las vías de comunicación y el desarrollo de sus zonas de frontera”.

Frente al alcance de estas competencias, debe recordarse que la Corte Constitucional enfáticamente sostuvo que no representan para ellas un obstáculo la prohibición contenida en el Parágrafo 3° del artículo 6° de

la Ley 769 de 2002, según el cual “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” y por el contrario indicó en la Sentencia C-568 de 2003:

(...)

“...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 mayor/a 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.

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.

Cabe recordar además que en el mismo párrafo se señala, en los incisos que no son acusados por el actor, que los alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán 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 señaladas en la misma Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre-... lo que muestra que en manera alguna la intención del Legislador fue la de prohibir la expedición de actos de carácter permanente en materia de tránsito a dichas autoridades en el ámbito de sus competencias”.

Estas competencias, naturalmente deben ser ejercidas como resultado del proceso de planeación, volcado, entre otros, en los planes de movilidad sostenible y segura y en los planes locales de seguridad vial y desembocar en decisiones que reflejen la comprensión del contexto específico del territorio en cuestión, interiorizando la producción normativa¹⁰ como una herramienta fundamental de prevención que confiere facultades discrecionales para atender las realidades de cada territorio y como acciones que de ninguna manera encuentran un sustituto en los procesos

regulatorios del orden nacional con toda la articulación que se puedan desarrollar.

Esta serie de acciones dispuestas por la ley y reafirmada por la jurisprudencia nos lleva a considerar y hacer extensivo lo que debe aplicarse para el cabal ejercicio de las funciones y competencias como autoridad de tránsito y organismo cuando a ello haya lugar, tal como lo que lo dispone la Ley 769 de 2002 en el artículo 6°, así:

(...)

El precepto en mención lo que reafirma es el deber y la obligación que tienen quienes hayan sido designados para ejercer la labor y actividades de organismo de tránsito y de manera especial lo que le corresponde a los alcaldes frente a la toma de decisiones que busquen mejorar el tránsito, lo que incluye sin lugar a dudas acciones puntuales para disminuir la alta siniestralidad con estrategias de control sobre conductas tipificadas por el Código Nacional de Tránsito y que atentan contra la vida como valor supremo, lo que debe ser combatido.

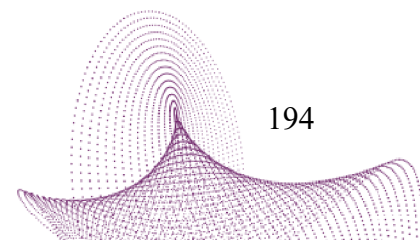
2.4. Facultades de control

Varios aspectos deben destacarse de las facultades de control, entendida en el más natural de sus sentidos como acciones dirigidas a asegurar el cumplimiento de la regulación, tales como: los recursos disponibles para hacer frente a escenarios de limitaciones presupuestales e institucionales, la efectiva viabilidad de medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones y la importancia de recurrir a elementos disuasorios a la fecha mayoritariamente inaplicados.

2.4.1. Escenarios de limitaciones presupuestales e institucionales

Los escenarios de limitaciones presupuestales e institucionales pueden ser más comunes de lo que cualquiera preferiría y frente a ellos no deben dejar de advertirse la utilidad de orientarnos por el principio de asociación y la importancia de observar criterios de economía y eficiencia en el diseño institucional de las entidades.

- Principio de asociación



El principio asociativo es de los principales recursos. Sobre sus alcances el numeral 13 del artículo 3 de la Ley 1454 de 2011 dispone: “El ordenamiento territorial propiciará la formación de asociaciones entre las entidades territoriales e instancias de integración territorial para producir economías de escala, generar sinergias y alianzas competitivas, para la consecución de objetivos de desarrollo económico y territorial comunes”.

A nivel municipal, el artículo 14 de la mencionada ley, establece: “Dos o más municipios de un mismo departamento o de varios departamentos, podrán asociarse administrativa y políticamente para organizar conjuntamente la prestación de servicios públicos, la ejecución de obras de ámbito regional y el cumplimiento de funciones administrativas propias”. En similar sentido, el artículo 95 de la Ley 489 de 1998 ya disponía que “Las entidades públicas podrán asociarse con el fin de cooperar en el cumplimiento de funciones administrativas o de prestar conjuntamente servicios que se hallen a su cargo, mediante la celebración de convenios interadministrativos o la conformación de personas jurídicas sin ánimo de lucro”.

En general, a las voces del artículo 11 de la Ley 1454 de 2011, las entidades territoriales tienen la libertad de asociarse y esa asociación, por disposición de los literales h) e i) del artículo 5° de la Ley 136 de 1994, modificado por el artículo 4° de la Ley 1551 de 2012, esta asociación puede tener por propósito la generación de economías de escala, generar sinergias y alianzas competitivas, en dirección a reducir el gasto público y propender por el buen gobierno. Así mismo, en virtud del principio de complementariedad, el numeral 4 del artículo 27 de la Ley 1454 de 2011 permite a las entidades territoriales utilizar mecanismos como los de asociación, delegación y/o convenios “Para completar o perfeccionar la prestación de servicios a su cargo, y el desarrollo de proyectos regionales”.

A su vez, dentro del subsistema normativo compuesto por el marco regulatorio del tránsito y el transporte, se consagra específicamente la posibilidad de suscribir entre los alcaldes de municipios vecinos o

colindantes, “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 compongán”.

Tal y como la norma literalmente lo indica, el ejercicio conjunto no discrimina funciones y se viabiliza incluso parcialmente respecto de las que les corresponden, por lo que bien puede abarcar algunas de ellas e incluso, refiriéndose exclusivamente a una, podrá esta hacerse solo parcialmente el ejercicio conjunto, verbigracia, limitándose a la detección de infracciones, incluso de manera transitoria atendiendo lo dispuesto en el inciso 4° del artículo 7° de la Ley 769 de 2002, que permite que un municipio o departamento a través de su autoridad de tránsito, preste apoyo a otra entidad territorial.

En los casos más extremos, no debe dejar de considerarse la posibilidad de recurrir al principio de subsidiariedad, el cual, posibilita que la Nación, las entidades territoriales y a los esquemas de integración territorial apoyen “en forma transitoria y parcial en el ejercicio de sus competencias, a las entidades de menor categoría fiscal, desarrollo económico y social, dentro del mismo ámbito de la jurisdicción territorial, cuando se demuestre su imposibilidad de ejercer debidamente determinadas competencias”.

-Economía y eficiencia en el diseño institucional de las entidades

Los organismos de tránsito han fungido históricamente como el bastión del ejercicio de las competencias en la materia - y no podría ser de otra manera de conformidad con las funciones que les corresponden -, pero esta circunstancia no permite afirmar de ellos un carácter insustituible para el ejercicio de las facultades sancionatorias.

El diseño y sostenimiento de un organismo de tránsito puede ser una carga económica considerable para un municipio y carecer, paralelamente, de sentido su configuración en atención al contexto local y a las alternativas que se ofrecen legislativamente. En estos contextos cobra relevancia lo dispuesto por el numeral 5 del artículo 2° de la Ley 1551 de 2012, de conformidad con el cual, en el marco

de la autonomía que para la gestión de sus intereses les confiere la Constitución Política, los municipios tienen el derecho de “Adoptar la estructura administrativa que puedan financiar y que se determine conveniente para dar cumplimiento a las competencias que les son asignadas por la Constitución y la ley”. Derechos que deberán ejercerse con apego al principio de eficiencia, como principio rector de la administración municipal y de conformidad con el cual “...deberán optimizar el uso de los recursos financieros, humanos y técnicos, definir una organización administrativa racional que les permita cumplir de manera adecuada las funciones y servicios a su cargo”.

Es indiscutible, por ejemplo, que en municipios con un diseño de su estructura administrativa en cuatro (4) dependencias o similares, puede resultar inviable la constitución de un organismo de tránsito y no justificarse o no encontrar viabilidad el recurso que constituyen los esquemas asociativos o de colaboración.

Frente a estas circunstancias, no puede dejar de advertirse que de conformidad con el artículo 6° de la Ley 769 de 2002, junto con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital, en la jurisdicción territorial, son autoridad de tránsito los gobernadores, los alcaldes y los inspectores de tránsito, corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial, entre otros; y aunque puede claramente decirse que corresponde de manera exclusiva a los organismos de tránsito la matrícula de vehículos y la expedición de licencias de conducción y los demás trámites asignados en los artículos 17 y 39 de la Ley 769 de 2002, por mencionar algunos, habrá entre sus funciones otras que podrán, ante su inexistencia, desempeñarse por otras dependencias a las que se atribuyan y que para esos casos específicos funjan como tal.

El menos problemático de los sentidos en que esta circunstancia puede advertirse, se encuentra en el parágrafo 1 del artículo 115 de la Ley 769 de 2002, conforme el cual, “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 (...)”.

Ha sido natural entender que la inexistencia de un organismo de tránsito no releva a la autoridad de tránsito en su respectiva jurisdicción, de su responsabilidad en la colocación y mantenimiento de las señales de tránsito.

No se trata de que la responsabilidad corresponde a otra entidad por efecto de una competencia a prevención o que encuentre otro responsable con base en las propias y más generales responsabilidades que a dicha dependencia correspondan; se trata es de advertir que, junto a los organismos de tránsito en sentido pleno, existen para los efectos de determinar competencias, otros organismos de tránsito por defecto.

Esta diferenciación, que debe ser atendida disponiendo su categorización, la cual debe dar lugar a determinar las obligaciones que en cuanto a seguridad vial corresponderán a los organismos de tránsito de acuerdo con la misma y sobre todo con el tipo de servicios de tránsito que puedan ofrecer y que de conformidad con lo dispuesto en el numeral 2.5. del artículo 8° de la Ley 1702 de 2013, tiene hoy plena vigencia y efecto en lo que hace a facultades sancionatorias.

Lo anterior se advierte si nos aproximamos desde la definición de organismo de tránsito contenida en el artículo 2° de la Ley 1310 de 2009, modificado por el artículo 56 de la Ley 2197 de 2022, donde se señala que estos “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”. Junto a esta, allí mismo se define a la Autoridad de Tránsito y Transporte como “Toda entidad pública o empleado público que esté acreditado conforme al artículo 3° de la Ley 769 de 2002”, alcalde e inspectores son algunos de ellos, y por Agente de Tránsito y Transporte a “Todo empleado público o contratista, que tiene como funciones u obligaciones, 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, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 1310 de 2009, respecto de la carrera administrativa”.

Podría decirse, que la definición de los organismos de tránsito contenida en el artículo 6° de la Ley 769 de 2002, resulta derogada tácitamente por lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 1310 de 2009, en la medida que contradice la amplitud que se logró con la introducción de la nueva definición contenida en el artículo 2° de la Ley 1310 de 2009, pero sin necesidad de predicar este efecto, el literal b) del artículo 6° de la Ley 769 de 2002 resulta suficiente como fundamento legal de lo que en esta circular y para fines ilustrativos, hemos dado en denominar organismo de tránsito por defecto.

Conforme el literal a) y b) del artículo 6° de la Ley 769 de 2002, será un organismo de tránsito “Los departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito” o el designado por la autoridad local cuando no hay autoridad de tránsito. Se impone entender los literales a) y b) como una unidad en referencia circular, es decir, que la inexistencia de autoridad de tránsito hace referencia concretamente a la inexistencia de departamentos administrativos, institutos distritales y/o municipales de tránsito, en la medida que:

i) Los demás literales recogen las posibilidades de configuración de dependencias específicas de tránsito, por lo que el sentido útil no permite entender que el literal b) del texto, refiera la posibilidad de crear una de ellas, como posibilidad ya recogida en otros literales.

ii) El mismo sentido útil permite ver que la ausencia de autoridad no refiere a las autoridades en general, sino a las descritas en el mismo artículo, en la medida que el alcalde en sí es una autoridad de tránsito y estando él no habría ausencia de autoridades de tránsito que permitiera en ningún caso designarse a una entidad como organismo a causa de inexistencia de autoridad.

iii) Los demás literales refieren directamente a dependencias específicas de tránsito, bien sean departamentales, distritales o municipales.

iv) Siendo el alcalde mismo una autoridad de tránsito, ninguna dependencia departamental de tránsito podría operar en los municipios, pues ninguno, teniendo alcalde municipal,

estaría en situación de inexistencia de autoridad de tránsito.

El ejercicio hermenéutico se basa en distinguir entre autoridad de tránsito y organismos de tránsito, que a su vez, es una de las autoridades de tránsito. Esta distinción se advirtió por la Corte Constitucional en la Sentencia C-931 de 2006 en la que indicó:

(...)

“Cabe señalar que en el sistema de la Ley 769 de 2002 es preciso distinguir, con particular relevancia en el nivel municipal, entre las autoridades de tránsito y los organismos de tránsito, puesto que al paso que en el primer concepto se encuentran las supremas autoridades administrativas, que ejercen una cláusula general de competencia en los asuntos que conciernan al respectivo nivel territorial, los organismos de tránsito, son unidades administrativas especialmente creadas para asumir unas competencias en materia de tránsito”.

Teniendo presente esta distinción, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6° de la Ley 769 de 2002, cuando en el municipio o distrito no exista secretaría, departamento administrativo, institutos distritales y/o municipales de tránsito, la autoridad local podrá designar a otras entidades públicas del orden municipal o distrital, por expresa disposición del literal b) del artículo 6° ibidem, ciertas competencias en materia de tránsito.

Esta lectura, para su aplicación y para producir la mayoría de sus efectos, requiere de la previa categorización de los organismos de tránsito en atención al tipo de servicios de tránsito que puedan ofrecer y sus obligaciones derivadas; pero no es este el caso para el ejercicio de competencias en temas sancionatorios, pues allí, más allá de las condiciones administrativas de articulación interinstitucional necesarias para su ejecución, no puede predicarse un vacío normativo que la impida: ni en la detección de infracciones, ni en el procedimiento sancionatorio.

Para el ejercicio de las competencias en materia sancionatoria, si bien se indica en el artículo 134 de la Ley 769 de 2002 que de las faltas ocurridas dentro del territorio de su

jurisdicción, corresponderá' conocer a los organismos de tránsito, allí mismo de manera expresa, se indica que son las inspecciones de tránsito o quienes hagan sus veces a las que les corresponde conocer "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".

De acuerdo con lo anterior y considerando que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 19 del Decreto ley 785 de 2005, inspector de tránsito y transporte es un empleo público del nivel técnico y, que de conformidad con lo establecido en el artículo 134 de la Ley 769 de 2002 de las infracciones de tránsito, le corresponderá conocer a las inspecciones de tránsito o quien haga sus veces; bien sea secretaria, departamento administrativo, institutos distritales y/o municipales de tránsito o en ausencia de estas, a las entidades públicas de orden municipal designadas por la autoridad local; en el concreto caso de inexistencia de organismo de tránsito podrá designarse a otra dependencia y vincularse a ella los empleados públicos del nivel técnico (inspectores) necesarios para el desarrollo del proceso sancionatorio en materia de tránsito y transporte.

Esta dependencia que sea designada, por ejemplo, una Secretaría de Gobierno o la Secretaría de Seguridad o cualquiera otra que se encuentre conveniente dentro de los análisis para el diseño institucional, sin ser una inspección, una secretaria, un departamento administrativo, un instituto distrital y/o municipales de tránsito, será una dependencia, que para efectos del artículo 134 de la Ley 769 de 2002 y por la inexistencia de organismo de tránsito, en virtud de lo dispuesto en el literal b) del artículo 6° de la misma disposición, actuará como organismo de tránsito para exigir el cumplimiento de las normas de tránsito. Para el desarrollo de estas competencias, actuará igualmente como organismo de tránsito en relación con lo indicado en el inciso tercero del artículo 7° de la Ley 769 de 2002, modificado

por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022, en virtud del cual, "Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que podrá ser contratado, como personal de planta o excepcionalmente por prestación de servicios para determinadas épocas o situaciones que determinen la necesidad de dicho servicio".

En todo caso, la posibilidad de contratar o vincular agentes de tránsito careciendo de organismo de tránsito se hace igualmente evidente cuando en el inciso segundo del artículo 4° de la Ley 1310 de 2009, modificado por el artículo 57 de la Ley 2197 de 2022, se establece que "Cada municipio contará...", no cada organismo de tránsito, "como mínimo con inspector de Policía con funciones de tránsito y transporte o con un inspector de Tránsito y transporte y un número de agentes de tránsito y transporte, de acuerdo con su necesidad y capacidad fiscal" y, cuando en el artículo 2° de la Ley 1310 de 2009, modificado por el artículo 56 de la Ley 2197 de 2022, se define al agente de tránsito y a los cuerpos de control o cuerpos de agentes de tránsito como empleados públicos o contratistas de la entidad territorial y no del organismo de tránsito.

Debe adicionalmente mencionarse, el criterio de la Dirección Jurídica del Departamento Administrativo de la Función Pública, expresado en el Concepto 333101 de 2021, en el siguiente sentido:

(...)

"Con relación a las funciones de un Inspector de Policía de un municipio que no cuenta con tránsito municipal, se reitera que en el manual específico de funciones y de competencias laborales de la entidad en la cual se encuentra vinculado, debe estar previsto el contenido funcional del empleo de Inspector de Policía del cual es titular, cuyas atribuciones son, además de las asignadas en el artículo 206 de la Ley 7807 de 2076, las funciones que le señale la Constitución Política, la ley, las ordenanzas y los acuerdos; en consecuencia, las atribuciones de autoridad de tránsito que les atribuye el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010, modificadorio del artículo 3° de la Ley 769 de 2002, debe estar incluida y desarrollada en el manual específico de funciones y de competencias laborales, y en

tal efecto, deben ser desempeñadas por quien tenga la calidad de Inspector de Policía”.

Este pronunciamiento es a la vez extensible a los agentes de tránsito, pues de conformidad con lo establecido por el artículo 2° de la Ley 1310 de 2009, es agente de tránsito “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”.

Esta serie de definiciones nos permiten hacer un llamado de atención para que los señores alcaldes en su papel de autoridades de tránsito hagan prevalecer sus funciones y competencias, bien a su cargo, o a través de los diferentes estamentos constituidos o bajo alguna de las figuras que les da la connotación de autoridad para fungir como tal y aplicar la ley para mejorar circulación y la seguridad vial de su entorno y por ende preservar la vida como valor supremo.

Lo anterior permite preliminarmente concluir, que si bien corresponde directa y excluyentemente a los organismos de tránsito la competencia para conocer de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción, no existiendo una dependencia específica de tránsito, bien sea secretaría, departamento administrativo, institutos o inspección, se entenderá como tal a la entidad pública de la jurisdicción designada por autoridad local y el procedimiento en única o en primera instancia conocer a la oficina que en su interior haga las veces de inspección de tránsito para los propósitos del artículo 134 de la Ley 769 de 2002.

En forma estipulativa y para fines expositivos, en este documento se denominó a estas entidades públicas como organismos de tránsito por defecto y se excluyó la necesidad de regulación reglamentaria como condición previa del ejercicio de competencias sancionatorias, las que, en todo caso, se mantienen para todas las demás funciones y competencias.

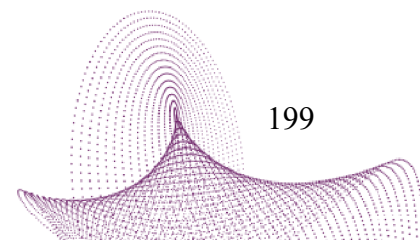
Esta distinción de las funciones no es arbitraria y además de la inexistencia de un vacío normativo que pudiera impedir su

ejecución en relación con las competencias sancionatorias, como sí ocurre en relación con otras funciones de los organismos de tránsito, se fundamenta en la atribución constitucional que le corresponde a los alcaldes y que los responsabiliza de “Cumplir y hacer cumplir la Constitución, la ley, los decretos del gobierno, las ordenanzas, y los acuerdos del concejo”¹⁷ y de “Dirigir la acción administrativa del municipio; asegurar el cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo”¹⁸, lo que a su vez, en concordancia con el inciso primero del artículo 7° de la misma Ley 769 de 2002 y el artículo 2° de la Ley 2251 de 2022, permite identificar las facultades de regulación, control y sanción como competencias obligatorias en los términos del inciso segundo del artículo 8° de la Ley 1551 de 2012 y no como competencias voluntarias, que sería el caso, por ejemplo, del licenciamiento de conductores o el registro de vehículos mediante la matrícula inicial.

De acuerdo con lo anterior, las autoridades territoriales en su jurisdicción aún, en los eventos de inexistencia de un organismo de tránsito creado en los términos de la Resolución número 03846 de 1993, conservan el deber y las competencias para el control del cumplimiento de las normas de tránsito en su jurisdicción y la imposición efectiva de sanciones por la infracción de dichas normas, previa designación de la entidad que se hará cargo de estas funciones.

2.4.2. La efectiva viabilidad y legalidad de medios tecnológicos de detección de infracciones.

Para el cumplimiento de los deberes enfatizados en esta circular, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (en adelante SAST), dentro del marco regulatorio configurado, entre otros, por la Ley 769 de 2002, la Ley 1843 de 2017 y la Resolución 20203040011245 de 2020 del Ministerio de Transporte, compilada en la Resolución 20223040045295 de 2022 de la misma cartera; continúan siendo una herramienta efectiva, viable y legal por medio de la cual es posible detectar la presunta comisión de infracciones o para el control del tráfico.



Su utilidad, en este último sentido, se expresa principalmente en su potencial para generar información relevante para la planeación y regulación del tránsito en la jurisdicción.

Como herramienta para la detección de infracciones, por su parte, ha sido reiterada su legalidad por la Corte Constitucional en la Sentencia C-038 de 2020 y en la Sentencia C-321 de 2022, en este último caso, según se lee en el Comunicado 30 del 14 de septiembre de 2022.

Ambos pronunciamientos son estructuralmente coincidentes en sus consideraciones, las que pueden agruparse en la afirmación de la aplicabilidad del principio de responsabilidad personal y el principio de inocencia en el régimen sancionatorio por infracciones del tránsito; el primero brillando en la exigencia normativa contenida en el parágrafo 1° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 y de acuerdo con la cual “Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción” y, el segundo, en la distribución de la carga probatoria, de conformidad con la cual, tratándose de un régimen de responsabilidad subjetiva, corresponde a la autoridad comprobar la culpabilidad del infractor.

A estos efectos, los SAST se configuran exclusivamente en instrumentos que posibilitan la captura y registro de circunstancias de tiempo, modo y lugar con la potencialidad de acreditar la infracción de una norma de tránsito e identificar eventualmente al infractor. Esta información así recaudada es la que se ha uniformemente declarado como válida en su condición de medio probatorio; su suficiencia para determinar exclusivamente con base en ella la responsabilidad personal del infractor en consideración del régimen subjetivo corresponde ya a una valoración de la prueba dentro de la actuación que deberá realizarse caso a caso, sin perjuicio de que obren otros elementos probatorios en el proceso.

Al respecto, la Corte Constitucional en la Sentencia C-038 de 2020 afirmaba:

(...)

“...debe resaltarse que los medios de detección tecnológica de infracciones constituyen medios probatorios válidos respecto de la realización del hecho y, por lo tanto, son pruebas pertinentes en el proceso contravencional, aunque lo anterior no indica que baste con identificar la placa del vehículo con el cual se comete la infracción, para que el Estado satisfaga su carga probatoria mínima en cuanto a la identificación del infractor, ya que la propiedad del vehículo no tiene la fuerza probatoria necesaria para demostrar quién personalmente realizó el comportamiento tipificado. Debe advertirse que la propiedad de los vehículos automotores no exige ser titular de un permiso o licencia de conducción vigente y que para conducir válidamente un vehículo, no se exige ser su propietario”.

El caso paradigmático, actualmente lo representa la no realización de la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido, que de acuerdo con lo establecido en el literal e) y en el literal C.35 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 será sancionada con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV). En este caso, no se presenta imposibilidad que advertía para otros propósitos la Sentencia C-038 de 2020 en sus párrafos 58 y 59, en la cual incluso ejemplifica la revisión técnico-mecánica como un caso potencial, señalando la afectación al principio de legalidad y tipicidad, así también a la reserva de ley, que se configuraría si la autoridad de tránsito fuera la encargada de determinar, entre las infracciones contenidas en el artículo 131 citado, cuáles son imputables al propietario y cuáles al conductor. Este tipo de conductas fueron incluidas en la Ley 2161 de 2021 y en donde la Corte Constitucional, mediante la Sentencia C-321 de 2022 ha declarado exequible que las conductas de revisión técnico-mecánica y el SOAT son de responsabilidad del propietario del automotor.

Y no se presentan en atención a que esta circunstancia y otras, ya han recibido el pronunciamiento del legislador, que en el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, para el caso ejemplificado, estableció dentro de los deberes de los propietarios “velar porque los vehículos de su propiedad circulen... Habiendo realizado la revisión técnico-

mecánica en los plazos previstos por la ley". Así, cuando mediante SAST se logra corroborar el hecho de que un vehículo no ha realizado su revisión técnico-mecánica, es el legislador el que ha determinado el responsable de su realización en los plazos previstos en la ley y las consecuencias punitivas administrativas de que la misma no se realice dentro de los mismos.

No es este el único caso, pero su existencia y la de otros, no puede llevarnos a desconocer la necesidad de considerar dentro de la reforma en curso, una configuración regulatoria que permita el máximo, aprovechamiento de los SAST como recursos para garantizar el respeto de las normas de tránsito, con la finalidad de promover la seguridad vial y proteger la vida e integridad de las personas que toman parte en el tránsito.

Pero esta necesidad, tampoco puede opacar el hecho de que los SAST siguen siendo instrumentos útiles para la detección de presuntas infracciones y pueden configurar, por sí o complementariamente según el caso, pruebas suficientes para la imposición de sanciones por infracción a las normas de tránsito, previo agotamiento del debido proceso.

2.4.3. Elementos disuasorios a la fecha mayoritariamente inaplicados

El cumplimiento o incumplimiento del régimen normativo del tránsito, desde la perspectiva infractor, no es exclusivamente un problema de información, en la mayoría de las veces es un problema comportamental, más relacionado con hábitos inadecuados. No respetar una luz roja o una señal de "PARE", ni detener completamente el vehículo al llegar a un cruce cuando se circula en una vía sin prelación o exceder los límites de velocidad, son conductas en las que se suele incurrir con pleno conocimiento de su prohibición y son infracciones como las señaladas, clasificadas como factor humano, la principal causa de accidentes de tránsito por la simple, pero catastrófica, descoordinación que implica de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal.

La modificación de estos hábitos desviados, además de la educación y concientización de

los actores, es un objetivo que simultáneamente se procura con la institucionalización de un régimen sancionatorio que, mediante la sanción, disuada este tipo de comportamientos. En relación con la multa, la Corte Constitucional en la Sentencia C-038 de 2020 expone esta función de la sanción en términos que bien vale recordar, no solo por su actualidad cronológica y las referencias en que se sustenta, sino por la diferenciación que realiza de esta con las formas de generación de recursos públicos, una visión que a ellas no corresponde y de la que en ocasiones se ha recriminado a la autoridad de tránsito por parte de la opinión pública. Concretamente, en el mencionado pronunciamiento la Corte afirma:

(...)

"El carácter sancionatorio de las multas previstas en diferentes regímenes sancionatorios, ha sido ampliamente reconocido por la jurisprudencia de este tribunal. Así; respecto de las multas del Código Disciplinario Único, la Sentencia C-280 de 1996 precisó que "las multas son sanciones pecuniarias que derivan del poder punitivo del Estado, por lo cual se distinguen nítidamente de las contribuciones fiscales y parafiscales, pues estas últimas son consecuencia; del poder impositivo del Estado. Esta diferencia de naturaleza jurídica de estas figuras jurídicas se articula a la diversidad de finalidades de las mismas. Así, una multa se establece con el fin de prevenir un comportamiento considerado indeseable". De esta manera, no es la obligación de pagar una suma de dinero la que determina su naturaleza o el régimen jurídico aplicable -el civil o comercial o el propio del derecho administrativo sancionatorio-sino la finalidad que se persigue, en el caso de las multas, una finalidad sancionatoria para el cumplimiento de los fines de la actividad administrativa. En razón de lo anterior, advirtió la Corte en la Sentencia C-799 de 2003, que "Evidentemente, la imposición de multas por la comisión de infracciones de tránsito no constituye un simple arbitrio rentístico para aumentar las finanzas públicas" y, en la Sentencia C-794 de 2005, se precisó que la finalidad de las multas "no es el enriquecimiento del erario, sino la represión de la conducta socialmente reprochable"

Asociar la prevención del comportamiento indeseado a la definición de una sanción como consecuencia de su despliegue, refleja la atribución de una concomitante función disuasiva que puede ser explicada desde diferentes propuestas teóricas y que le permite a la administración promover y procurar, a través de las consecuencias legales asociados al comportamiento reprobado, el cumplimiento de las normas y de los fines que le son propios. Según recordaba la Corte Constitucional en la Sentencia C-703 de 2010, en cuanto la finalidad, "...el derecho administrativo sancionador busca garantizar la organización y el funcionamiento de las diferentes actividades sociales a cargo de la administración."(...) "los bienes jurídicos protegidos mediante el derecho administrativo sancionador se mide a partir del conjunto de competencias o facultades asignadas a la administración para permitirle cumplir las finalidades que le son propias y... el mal que infringe la administración al administrado pretende asegurar el funcionamiento de la administración, el cumplimiento de sus cometidos o sancionar el incumplimiento de los deberes, las prohibiciones o los mandatos previstos".

Para estos propósitos, el carácter emblemático que en materia de sanciones por infracciones a las, normas de tránsito ha correspondido a la multa y la inmovilización, no riñe con la consideración de agravantes que permitan disuadir de una manera contundente y específica infracciones de tránsito que configuren conductas especialmente reprochables. Sin mencionar que su consideración se impone a ser ellas un componente de la infracción de tránsito que a la autoridad le corresponde conocer y sancionar.

Por estas razones, es imperativo que en el estudio de cada caso al interior del procedimiento para la determinación de la configuración o no de una infracción a las normas de tránsito, se evalúe si las pruebas aportadas permiten determinar si en la conducción se han realizado maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas y/o sí con la verificación de la infracción y la

consecuentes sanción al infractor, incurre este en reincidencia.

En lo que respecta a la conducción "realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas" sancionada en el literal D.7. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, tuvo la oportunidad de pronunciarse la Corte constitucional en la Sentencia C-530 de 2003 y al respecto señaló:

(...)

"En general, las infracciones de tránsito establecen prohibiciones de peligro abstracto, y por ello la persona es sancionada por infringirlas, aunque su comportamiento no haya ocasionado ningún peligro específico a ninguna persona o a ningún bien. Por ejemplo, el artículo 131, literal a) sanciona al conductor que transite por contravía, o por un andén, aunque esa maniobra no haya ocasionado ningún peligro en un caso concreto.

La base constitucional de esas prohibiciones es el carácter peligroso del tráfico automotor, que obliga a que exista una gran disciplina de los conductores, y por ello es legítimo sancionar comportamientos que vulneren esas reglas que aseguran la eficacia y seguridad del tránsito.

Ahora bien, la expresión acusada es distinta, por cuanto sanciona un comportamiento que no es de peligro abstracto sino de peligro concreto, pues es necesario que la maniobra irresponsable ponga en peligro concreto a los bienes o a las personas. Y en ese sentido, tal disposición no es inocua, pues agrava la sanción, precisamente porque la infracción de la norma de tránsito, al ser gravemente imprudente o dolosa, ocasiona además un riesgo concreto a los bienes y personas. Así, si una persona transita por un andén, pero no ocasiona ningún riesgo a las personas o las cosas, es sancionado con multa de 4 salarios mínimos diarios, de conformidad con el literal a) del artículo 731 del Código de Tránsito. Pero, si su comportamiento es gravemente imprudente o doloso y ocasiona un peligro concreto a las personas o cosas, entonces la sanción se incrementa a 30 salarios mínimos

diarios, conforme a esta segunda interpretación de la disposición acusada.

Nótese entonces que, con esta segunda interpretación, el texto acusado tiene una eficacia específica y no desconoce el principio de legalidad, pues remite a la violación de normas del tránsito, que describen comportamientos específicos. Además, cabe aclarar que no se presenta una doble sanción frente a la misma conducta, pues en este tipo de casos ocurre la consunción, en forma similar a como opera en el derecho penal y por tanto la norma de mayor riqueza descriptiva (que es la acusada) es la utilizada para sancionar. Por ende, si la persona, además de violar una norma de tránsito, se comporta en forma particularmente irresponsable y pone en peligro concreto a las personas o las cosas, entonces recibe la sanción agravada. Y es que ante la imprudencia temeraria o incluso el dolo en la conducta del infractor el legislador previó una sanción mayor, pues en estos casos la sanción es de treinta salarios mínimos legales diarios vigentes. Esto es una aplicación clara de los principios de proporcionalidad y gradualidad en las sanciones (C. P. art. 29), concordantes con el debido proceso e incluidos expresamente en el Código de Tránsito (artículo 130)".

Conforme a lo anterior, y a manera de ejemplo, estacionar en sitios prohibidos, circular excediendo los límites de velocidad, no atender una señal de ceda el paso, transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas, dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades y todas las demás infracciones contenidas en el literal C) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, que se encuentran sancionadas en principio con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV), pueden llegar a ser sancionadas con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) cuando las circunstancias del hecho configuren maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.

Cada caso requerirá de la evaluación particular y reglas de la experiencia podrán

permitir recurrir a máximas de valoración que fundamenten la decisión en el marco y con el respeto de las garantías del debido proceso. Sin embargo, a manera ilustrativa y sin que para ningún efecto pueda tomarse el siguiente como un parámetro o racero para la valoración de la conducta en cada caso, es claro que no: es lo mismo conducir a 60 que a 120 kilómetros por hora en una zona de 30 kilómetros por hora, como no es lo mismo transitar por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa a más de 30 kilómetros por hora cuando los estudiantes estén accediendo o desalojando la institución. En uno y otro caso, la conducta puede llegar a ser valorada como una maniobra altamente peligrosa e irresponsable que pone en peligro a las personas o las cosas y, en ese caso, la multa debe ser la señalada en el literal D.7 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010 y no la señalada de manera general para los literales C.5 o C.29 del mismo artículo.

La reincidencia, sea en los eventos especiales configurados por los numerales 4 y 5 de causales de cancelación de la licencia de contenidas en el artículo 26 de la Ley 769 de 2002 o la reincidencia de manera general establecida en el artículo 124 de la misma ley, configura un agravante de la conducta al que se asocia, como en caso anterior, una específica sanción consistente en la suspensión de la licencia, que deberá adicionalmente imponerse.

En el caso de la reincidencia, debe ante todo advertirse que teniendo esta como consecuencias la imposición de una sanción no puede en ningún caso declararse imponerse la cancelación o suspensión de la licencia sin el respeto del debido proceso mediante el agotamiento previo de las actuaciones, generalmente exigidas para la imposición de las sanciones por violación de las normas de tránsito. Sobre este asunto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado indicó:

(...)

"...el procedimiento contravencional de tránsito establecido para la determinación de las infracciones de tránsito y la imposición de

las correspondientes sanciones (...) es también aplicable para declarar la reincidencia en el caso de la comisión de una infracción dentro de un lapso de seis (6) meses después de la comisión de la primera infracción, y para imponer la sanción de suspensión de la licencia de conducción, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 124 del Código Nacional de Tránsito. En efecto, si se presenta reincidencia en infracciones o faltas de tránsito, conforme a dicha norma, se debe efectuar el procedimiento sancionatorio establecido por el Código Nacional de Tránsito. Las autoridades de tránsito no pueden limitarse a verificar si en algún registro..., la inculpada figura como infractor por una falta cometida en los seis (6) meses anteriores, para imponerle inmediatamente la sanción de suspensión de la licencia de conducción, sin entrar a analizar si efectivamente se encuentra probada tanto la comisión de la segunda infracción como la responsabilidad del presunto infractor en su ocurrencia”.

Esto no implica que deba realizarse un nuevo procedimiento con posterioridad a la ejecutoria de la sanción por la segunda infracción de las normas de tránsito cometida dentro de los seis (6) meses siguientes a la firmeza de la primera sanción, pues como lo recuerda la Sala de Consulta en el concepto atrás citado:

(...)

“Es importante anotar que el párrafo del artículo 124 del Código Nacional de Tránsito señala que se considera reincidencia la comisión de más de una falta a las normas de tránsito en un período de seis (6) meses, no la existencia de más de una sanción en dicho período, de manera que la reincidencia se presenta con la comisión de una segunda infracción en ese término, no con que se hayan impuesto dos sanciones por faltas a las normas de tránsito en tal término.

Por consiguiente, con la segunda infracción de la persona en un período de seis (6) meses, se debe determinar, mediante el procedimiento contravencional de tránsito, si la misma se encuentra probada o no y, por tanto, si se configura la reincidencia que dé lugar a la imposición de la sanción de suspensión de la licencia de conducción. En

otros términos, la reincidencia se configura con la existencia probada de la segunda infracción cometida dentro del término de seis (6) meses después de la primera”.

Así, como igualmente se distingue en las dos (2) hipótesis que plantea la Sala de Consulta y Servicio Civil, que presentan por un lado al inculcado que acepta y por el otro al que no acepta haber cometido la segunda infracción, es dentro del procedimiento adelantado para determinar si este incurrió o no en la segunda infracción en el que se deberá resolver, conforme el material probatorio recaudado, “la absolución del inculcado o la declaratoria de la reincidencia y la imposición de la sanción de suspensión de la licencia de conducción, de acuerdo con el aludido artículo 124”.

De conformidad con lo anterior, como agravante que forma parte de las consecuencias legislativamente señaladas para las infracciones a las normas de tránsito y como autoridades encargadas del conocimiento de estas faltas, dentro de la instrucción del proceso contravencional deberá adelantarse la constatación del registro para verificar la existencia de una infracción dentro de los seis (6) meses anteriores a la presunta infracción que da lugar al proceso en curso, así como de la existencias de reincidencias previas, caso en el cual, por disposición del artículo 124 de la Ley 769 de 2002, se doblará el término de suspensión.

Para la sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, “la nueva reincidencia consiste en la comisión de una infracción a las normas de tránsito, dentro de los seis (6) meses siguientes a la comisión de la segunda infracción (primera reincidencia)”.

Por todo lo expuesto, en ejercicio de las competencias que al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Transporte le corresponden y con la finalidad de dar cumplimiento al objetivo general del Plan Nacional de Seguridad Vial -PNSV 2022-2031 de “Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida” se imparten las siguientes instrucciones:

1. Las autoridades de tránsito municipales de las entidades territoriales que carecen de organismos de tránsito, deberán realizar las reformas institucionales necesarias para asignar las funciones sancionatorias en materia de tránsito y transporte, como competencias obligatorias, a la dependencia que considere oportuno en atención a los principios de eficacia y eficiencia, rectores de la administración municipal y a vincular, según las necesidades, a los agentes de tránsito que se haga necesario para “vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales”.

Alternativamente o de manera complementaria, podrán acudir a los esquemas asociativos en el ejercicio de su libertad para asociarse con el propósito de generar economías de escala, genera sinergias y alianzas competitivas, en dirección a reducir el gasto público y propender por el buen gobierno o “Para completar o perfeccionar la prestación de servicios a su cargo, y el desarrollo d proyectos regionales”.

2. Mantener el ejercicio de control del cumplimiento normativo mediante los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito - SAST debidamente autorizados, garantizando el cumplimiento de los principios que orientan la responsabilidad por infracciones a las normas de tránsito, y con base en ellos vincular al propietario del vehículo dentro del procedimiento contravencional en todos los casos en que estos sistemas configuren prueba de su presunta responsabilidad personal, como ocurre, entre otros, en los arriba ejemplificados (revisión técnico-mecánica y SOAT).

3. Establecer los mecanismos que permitan al interior del proceso contravencional por infracciones a las normas de tránsito, identificar con pleno respeto de las garantías debidas los agravantes tales como, maniobras altamente peligrosas e irresponsables, reincidencias o nuevas reincidencias e

imponer las sanciones que a su corroboración ha asociado el legislador.

Abordar con proactividad y con enfoque dinámico e innovador las acciones de regulación y control orientadas a consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida, conscientes de que, si bien las autoridades no se encuentran obligadas a lo imposible, nuestro deber es “...garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos...” y puede llegar a entenderse incumplido cuando mantenemos sin modificación las mismas acciones a pesar de no obtener con ellas el resultado que a través de estas se procura.

Es en este entendido que reiteradamente el Consejo de Estado ha indicado que “la relatividad de las obligaciones del Estado no excusa su incumplimiento, sino que debe indagarse en cada caso si, en efecto, fue imposible cumplir aquéllas que le correspondían en relación con el caso concreto”. En la materia de la responsabilidad que cabe a la autoridad de tránsito en atención a su falta de recursividad para el planteamiento de alternativas ante la ineficacia de sus medidas de control y a pesar de desvirtuar esta los reproches de pasividad, da cuenta la sentencia condenatoria del 23 de mayo de 2018 del Consejo de Estado, la que se ha querido reseñar con la finalidad de que la instrucción del presente numeral no se tenga por floritura, de suerte que, descartado su carácter superfluo, se advierta con en esta última instrucción la dimensión y el alcance de las obligaciones que nos corresponden como autoridades de tránsito y transporte.

Por lo demás, las instrucciones, así como la herramientas destacadas en la presente circular y todas las contenidas en la regulación, sin perjuicio de la invitación a una participación comprometida y estructurada en la necesaria actualización normativa del sector, deben

implementarse no solo como obligaciones legales que son, sino con el compromiso personal que ha de surgir del sentimiento de deber con el que corresponde asumir competencias dirigidas a proteger la vida y la integridad de las personas y que a su vez ha de reflejarse en la actitud dinámica, proactiva, prepositiva y, por qué no,

innovadora con la que se invita a abordar los procesos de planeación, regulación y el diseño de estrategias de control en el contexto de su jurisdicción, actividades de importancia estratégica en promoción del cumplimiento normativo y la seguridad vial, en las que las autoridades territoriales resultan insustituibles”.

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 (...).”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340208991 de 2023. “...los alcaldes bajo la facultad que les otorga la Ley, tienen facultad para reglamentar y tomar las medidas administrativas necesarias con las que se permita ofrecer una mejor organización del tránsito de personas y vehículos en las vías públicas dentro de su jurisdicción, con el fin de mejorar la movilidad y la seguridad de los usuarios en ciertas zonas o vías, sin embargo esta reglamentación no puede ser de carácter permanente”.

Concepto MT-20251340674351 de 2025. “De conformidad con lo señalado en el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 del 2010, los Inspectores de Policía con funciones de tránsito, son autoridades de tránsito en su respectiva jurisdicción, siempre y cuando no existan organismos de tránsito u otra autoridad de tránsito, por lo tanto, como autoridades de tránsito, velarán por la seguridad de las personas y cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, cuyas acciones deben ser orientadas a la prevención, asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. Ahora bien, al tenor de lo preceptuado en el artículo 3 precitado, los alcaldes son autoridades de tránsito, por lo que son quienes podrán restringir el tránsito

de vehículos por determinadas vías o espacios públicos, 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 de Tránsito, en el territorio de su jurisdicción, entendiendo que en ningún caso podrán, dictar normas de dicha naturaleza con carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6 ibidem. Cabe precisar que, la Circular Externa No. 20221300000277 de 2022, indica que las autoridades de tránsito municipales de las entidades territoriales que carecen de organismos de tránsito, deberán realizar las reformas institucionales necesarias para asignar las funciones sancionatorias en materia de tránsito y transporte, como competencias obligatorias, a la dependencia que considere oportuno en atención a los principios de eficacia y eficiencia, rectores de la administración municipal y a vincular, según las necesidades, a los agentes de tránsito que se haga necesario para “vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales”. Respuesta al interrogante No. 2° Respecto a los trámites que debe adelantar

un inspector de policía con funciones de tránsito y transporte en un municipio de sexta categoría para gestionar la señalización vial, es preciso señalar que esta Coordinación, no tiene competencia para establecer procedimientos administrativos específicos que deben ser ejecutados por autoridades

territoriales en el ejercicio de sus funciones. Por lo tanto, cualquier trámite relacionado con la instalación, modificación o mantenimiento de señalización vial deberá ser gestionado ante la autoridad competente del respectivo ente territorial”

Legislación Complementaria: Ley 1083 de 2006

Artículo 1. Modificado Artículo 96 Ley 1955 de 2019. Planes de Movilidad Sostenible y Segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas. Los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo 9 de la Ley 388 de 1997, formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.

Cualquier municipio que esté fuera de esta obligación podrá formular, adoptar y ejecutar su plan de movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en especial capitales departamentales, municipios con nodos de comercio exterior, con intensidad turística, o con altos índices de contaminación o siniestralidad.

Las áreas metropolitanas definidas por el artículo 319 de la Constitución Política de Colombia y que se encuentren legalmente conformadas, deberán formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sobre la totalidad del territorio de los municipios que la conforman. Los planes de movilidad metropolitanos deberán formularse, adoptarse y ejecutarse con los mismos parámetros definidos para los municipios y distritos; así mismo, deberán garantizar concordancia con el nivel de prevalencia tanto de los planes integrales de desarrollo metropolitano como de los planes estratégicos de ordenamiento territorial metropolitano definidos por la Ley 1625 de 2013, que le corresponda a cada área metropolitana.

Los contenidos de los planes de desarrollo municipal y distrital de que trata la Ley 152 de 1994, deben armonizarse con los objetivos y metas de los planes de movilidad.

Los municipios y distritos que integran y hacen parte del territorio de un área metropolitana, deben armonizar igualmente sus planes de desarrollo con el plan

de movilidad de la respectiva área metropolitana, en los términos del presente artículo.

La formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

Parágrafo. El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, establecerá mediante reglamentación la definición de energéticos de bajas o cero emisiones, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirán la reglamentación de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones. Las definiciones y reglamentaciones deberán ser actualizadas de manera cuatrienal considerando los constantes avances en los energéticos y en las tecnologías.

Reglamentación: Resolución MT-20243040004635 de 2024

Artículo 1. Objeto. Adoptar el documento “Lineamientos de infraestructura para medios no motorizados en pasos urbanos”, con el fin de orientar a las entidades del orden nacional competentes en vías urbanas, rurales y demás infraestructura vial, de conformidad con el contenido del anexo que los desarrolla y hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. A partir de la expedición de la presente resolución, las entidades del sector transporte con competencia sobre la infraestructura vial de la Nación deberán dar aplicación a los lineamientos de infraestructura para medios no motorizados en pasos urbanos, que se adoptan con la presente resolución.

Parágrafo. Las Entidades Territoriales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial, podrán desarrollar los lineamientos de infraestructura para medios no motorizados en pasos urbanos, que se adoptan con la presente resolución.

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

- a) Identificar los componentes relacionados con la movilidad, incluidos en el Plan de Ordenamiento Territorial, tales como los sistemas de transporte público, la estructura vial, red de ciclorrutas, la circulación peatonal y otros modos alternativos de transporte;
- b) Articular los sistemas de movilidad con la estructura urbana propuesta en el Plan de Ordenamiento Territorial. En especial, se debe diseñar una red peatonal y de ciclorrutas que complemente el sistema de transporte, y articule las zonas de producción, los equipamientos urbanos, las zonas de recreación y las zonas residenciales de la ciudad propuestas en el Plan de Ordenamiento Territorial. El

Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial elaborará los estándares nacionales para el desarrollo de vivienda, equipamientos y espacios públicos necesarios para dicha articulación.

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

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

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

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

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

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

Artículo 3. Con el fin de garantizar la accesibilidad de todas las personas a las redes de movilidad y transitar por las mismas en condiciones adecuadas, en especial a las niñas, niños y personas que presenten algún tipo de discapacidad, las vías públicas que se construyan al interior del perímetro urbano a partir de la vigencia de esta ley, deben contemplar la construcción de la totalidad de los elementos del perfil vial, en especial, las calzadas, los separadores, los andenes, los sardineles, las zonas verdes y demás elementos que lo conforman, según lo establezca el Plan de Ordenamiento Territorial del municipio o distrito y el Plan de Movilidad Propuesto.

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

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

Artículo 4. El Ministerio de Transporte, previo visto bueno del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, reglamentará el procedimiento de identificación de los vehículos y motocicletas de los distritos y municipios con planes de ordenamiento territorial que funcionen con combustibles limpios.

Estos vehículos podrán ser objeto de beneficios en cuanto a la frecuencia en su circulación, los lugares a los que pueden acceder, así como de los demás beneficios que determinen las autoridades locales.

Reglamentación: Resolución MT-20203040015885 de 2020

Artículo 1. Objeto. La presente Resolución tiene por objeto reglamentar los Planes de Movilidad Sostenible y Segura para municipios, distritos y áreas metropolitanas, de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006 modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019.

Artículo 2. Ámbito y alcance de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente Resolución rigen en todo el territorio nacional y serán aplicables a todos los municipios, y distritos que deben adoptar Plan de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9 de la Ley 388 de 1997 o la norma que la modifique, adicione o sustituya; así como a las áreas metropolitanas legalmente constituidas.

Parágrafo. Los municipios que, sin estar obligados a adoptar Plan de Ordenamiento Territorial, estén interesados en elaborar e implementar el Plan de Movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en su jurisdicción, deberán dar cumplimiento a lo señalado en la presente Resolución.

Artículo 3. Definiciones. Para efectos de la presente Resolución y de la metodología para elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, se establecen las siguientes definiciones:

Estrategia: Cadena de acciones planificadas que busca estructurar una línea de relaciones entre opciones para construir factibilidad a los objetivos de desarrollo sostenible en procura de definir las mejores alternativas para lograr las metas.

Meta: Cuantificación de los objetivos a alcanzar con los recursos disponibles, en un tiempo determinado.

Movilidad: Conjunto de atributos y de habilidades que se relacionan, condicionan y definen el desplazamiento de personas y cosas, tanto de manera individual como agregada, que son realizados para satisfacer necesidades y deseos bajo un marco socio espacial, ambiental, económico y cultural que resultan de la interacción con el territorio donde ocurren o se materializan dichos desplazamientos.

Movilidad Segura: Garantía del derecho a la movilidad en condiciones de seguridad, en concordancia con lo dispuesto en el artículo segundo de la Constitución Política, a partir de la gestión del estado en la seguridad vial, la seguridad ciudadana, la confiabilidad en los sistemas de transporte y la protección de la integridad de los usuarios de los componentes de la movilidad.

Movilidad Sostenible: Aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development.

Plan de Movilidad: Instrumento de planeación estratégica que define la orientación de las políticas de movilidad, a partir de objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, garantizando la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos debidamente articulados con el fin de mejorar la calidad de vida de las personas y la competitividad de la entidad territorial.

Programa: Conjunto de intervenciones homogéneas, reagrupadas para alcanzar objetivos globales. Está delimitado en cuanto al calendario y al presupuesto, y muy a menudo se encuentra bajo las orientaciones y la responsabilidad de un comité.

Proyectos específicos: Son aquellos que hacen parte de un programa, cumplen un determinado objetivo y se pueden ejecutar en forma independiente.

Proyectos estructurantes: son aquellos que harán parte de uno o más programas, cumpliendo más de un objetivo y son aquellos que se orientarán a la transformación de los patrones de movilidad sostenible y segura, debiéndose ejecutar en diferentes frentes y periodos.

Artículo 4. Articulación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura. De conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 1083 de 2006, modificado por el artículo 96 de la Ley 1955 de 2019, los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, deberán articularse con el modelo de ordenamiento territorial definido en el Plan de Ordenamiento Territorial — POT y reconocer el transporte público como eje estructurante, mediante la formulación y ejecución de estrategias, de programas y proyectos.

Los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, también deberán articularse con los planes de desarrollo del municipio, distrito o área metropolitana y su disponibilidad de recursos.

Parágrafo 1. En los municipios o distritos en donde no se haya aprobado el ajuste del Plan de Ordenamiento Territorial, la información contenida en el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, se tendrá como base para la delimitación de las áreas que forman parte de los sistemas de provisión del servicio público de transporte y determinación de las características de la infraestructura para éste.

Parágrafo 2. Los Planes de Movilidad Sostenible y Segura deberán articularse con los instrumentos de planeación de orden departamental y nacional.

Parágrafo 3. La formulación de los Planes de Desarrollo Municipal, Distrital o Metropolitano se deberá adelantar en armonía con los programas, proyectos y acciones definidas en los Planes de Movilidad Sostenible y Segura.

No obstante, los proyectos estructurantes y específicos de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, podrán ser reformulados en función de lo aprobado en el Plan de Desarrollo municipal, distrital o metropolitano, bajo criterios de impacto regional, sostenibilidad

ambiental, social, técnica y financiera, siempre y cuando no se afecte los objetivos, metas y programas al cual pertenecen dentro del plan.

Parágrafo 4. Los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, deberán tener en cuenta las determinantes ambientales de cada municipio y lo establecido en el numeral 5 del artículo 31 de la Ley 99 de 1993 o aquella que la modifique, adicione o sustituya, garantizando que el factor ambiental sea tenido en cuenta en las decisiones que se adopten.

Parágrafo 5. Los Planes de Movilidad Sostenible y Segura deberán considerar la posible implementación de un Sistema Inteligente local para la Infraestructura, el Tránsito y Transporte -SILITT y su eventual conexión con el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, Tránsito y Transporte- SINITT.

Artículo 5. Etapas de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura. Para la elaboración e implementación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, el alcalde municipal o distrital o la autoridad metropolitana o en quien se delegue tal función, deberá desarrollar las siguientes etapas:

1. Diagnóstico.
2. Formulación.
3. Adopción
4. Ejecución.
5. Seguimiento y evaluación.

Parágrafo. Para la elaboración e implementación de las etapas antes señaladas, deberá darse cumplimiento a lo establecido en la Metodología para la formulación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura incluida en el anexo de la presente Resolución, el cual hace parte integral de la misma.

Artículo 6. Etapa de formulación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura. Los Planes de Movilidad Sostenible y Segura deberán contemplar dentro de su estructura en la etapa de formulación, como mínimo los siguientes componentes:

1. Estratégico: Constituido por los objetivos de movilidad sostenible, estrategias y metas del plan.
2. De ejecución: Constituido por el conjunto de programas y proyectos del plan indicando los responsables de la ejecución de los mismos, así como sus fuentes de financiación.
3. De seguimiento y evaluación: Constituido por los indicadores e instrumentos de seguimiento de las metas y los mecanismos de evaluación de cumplimiento de los planes.
4. De Identificación de riesgos y acciones para su mitigación: Elaboración de la matriz de riesgos, en la que se identifiquen las amenazas y riesgos que puedan afectar la movilidad sostenible y segura durante el tiempo de su ejecución, que incluya las acciones a desarrollar en caso de presentarse.

Parágrafo. Para el desarrollo de los contenidos de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura, los municipios, distritos y áreas metropolitanas, deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el Anexo de la presente resolución, el cual hace parte integral de la misma.

Artículo 7. Etapa de adopción de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura. Una vez cumplidas integralmente las etapas de diagnóstico y formulación, descritas en la presente Resolución, el alcalde municipal o distrital o la autoridad metropolitana, adoptará mediante Decreto o acto administrativo según corresponda, el Plan de Movilidad Sostenible y Segura y el documento técnico de soporte, el cual deberá hacer parte integral del mismo.

Parágrafo 1. El municipio, distrito o área metropolitana que al momento de la entrada en vigencia de la presente Resolución no cuente con un Plan de Movilidad, deberá acogerse a lo señalado en la presente Resolución y surtir las etapas de diagnóstico, formulación y adopción en un plazo máximo de veinticuatro (24) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la misma.

Parágrafo 2. El municipio, distrito o área metropolitana que al momento de la entrada en vigencia de la presente Resolución cuente con un Plan de Movilidad para su jurisdicción, deberá realizar las modificaciones a que haya lugar conforme a lo estipulado en la presente Resolución, en un plazo máximo de veinticuatro (24) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la misma.

Artículo 8. Actualización y/o modificación de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura. Los municipios, distritos y áreas metropolitanas, deberán actualizar o modificar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, para darle continuidad, a través de nuevos programas, proyectos y acciones debidamente articulados con el Plan de Ordenamiento Territorial-POT y considerando los análisis técnicos realizados en la etapa de seguimiento del Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

Las entidades territoriales, deberán actualizar y/o modificar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura en los siguientes eventos:

1. En relación con su componente estratégico, cuando se produzca una modificación ordinaria o extraordinaria de los planes de ordenamiento territorial. Para efectos de la revisión y modificación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, se tendrán en cuenta los diagnósticos y estudios utilizados como soporte para la revisión o modificación de los planes de ordenamiento territorial o del plan estratégico metropolitano de ordenamiento territorial y aquellos adicionales que resulten necesarios elaborar con el fin de cumplir con los contenidos de la Ley 1083 de 2006 y lo dispuesto en la presente resolución o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

2. En relación con sus proyectos estructurantes y específicos podrán ser reformulados cuando se apruebe un nuevo Plan de Desarrollo Municipal, Distrital o Metropolitano, bajo criterios de visión regional, sostenibilidad ambiental, social, técnica y financiera. Esta reformulación tendrá que basarse en estudios técnicos y financieros que sustenten su modificación, garantizando el cumplimiento de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura definidos en el componente estratégico del Plan de Movilidad Sostenible y Segura, sin afectar los contenidos del componente estratégico del plan.

3. Por la ocurrencia de eventos o desastres naturales, que impidan la continuación del Plan de Movilidad Sostenible y Segura.

Artículo 9. Proyección de los Planes de Movilidad Sostenible y Segura. El Plan de Movilidad Sostenible y Segura adoptado por el municipio, distrito o área metropolitana deberá tener una proyección para su ejecución igual al del Plan de Ordenamiento Territorial - POT.

Una vez se adopte la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial POT, se deberá actualizar el Plan de Movilidad Sostenible y Segura, en los términos señalados en el numeral 1 del artículo 8 de la presente Resolución.

Artículo 10. Control. El incumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Resolución dará lugar las sanciones administrativas y disciplinarias a las que haya lugar.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340586781 de 2021. “...la etapa de diagnóstico y formulación, son apenas dos de las etapas para la elaboración de los planes de movilidad sostenible y segura, los cuales deben estar acordes con las disposiciones del anexo de la Resolución citada. A su vez el artículo 8 de la Resolución 20203040015885 de

2020, prevé la Actualización y/o Modificación de los planes de Movilidad Sostenible y Segura. Significa, que debe actualizar o modificar el diagnóstico y formulación de acuerdo a los nuevos programas, proyectos y acciones debidamente articulados en el POT”.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-614441 de 2012. “(...) en lo que respecta a la posibilidad de hacer convenios, esta Oficina Asesora de Jurídica debe resaltar lo establecido en el inciso final del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, que señala “No obstante los alcaldes de los municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que le correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan. Por lo tanto, se concluye que las autoridades de tránsito municipales están facultadas para suscribir convenios interadministrativos con las autoridades de tránsito de otros municipios siempre que se cumplan con los siguientes requisitos: - Que la finalidad sea ejercer total o parcialmente las funciones de tránsito en sus respectivas jurisdicciones - Y que los municipios que suscriben el convenio sean vecinos o colindantes”.

Concepto MT-20191340128441 de 2019. “... es importante indicar que los alcaldes de los municipios vecinos o colindantes podrán suscribir convenios interadministrativos para ejercer en forma conjunta, total o parcialmente, las funciones de tránsito que les correspondan a cada uno de ellos, dentro de las respectivas jurisdicciones que los compongan”.

Concepto MT-20221341269191 de 2022. “Conforme lo establece el artículo 4 de la Ley 1310 de 2009 Modificado por la Ley 2197 de 2022, artículo 57, las autoridades de tránsito

ejercerán sus funciones en el territorio de su jurisdicción y en aquellos municipios donde no haya organismo de tránsito, o en aquellos donde hay organismo de tránsito clasificado por el Ministerio de Transporte, pero que no cuenta con Agentes de Tránsito, ejercerá la función de organismo de tránsito los agentes de tránsito de los organismos de tránsito departamentales. Es importante indicar que de conformidad con el artículo 6 de la Ley 769 de 2002 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. Ahora bien, frente a las facultades de las autoridades locales para realizar convenios interadministrativos con el fin de coadyuvar en la actividad de los organismos de Tránsito, es preciso indicar que cada entidad territorial goza de autonomía para la gestión de sus intereses¹ y el Ministerio de Transporte no es segunda instancia de dichas entidades, en ese sentido, no tiene competencia para determinar la viabilidad, del convenio interadministrativo consultado en su petición. Por último y de manera ilustrativa, cabe indicar que las entidades estatales para la celebración de contratos deben tener en cuenta lo señalado en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública (Ley 80 de 1993) y las normas que lo modifiquen, adicionen, deroguen, o complementen. Bajo en anterior contexto normativo, es preciso señalar que le corresponde al municipio efectuar las evaluaciones correspondientes en el ámbito

de la normatividad regulatoria sobre autoridades de tránsito, funciones que entre la ley y mecanismos de organización, tal y como lo describen las disposiciones susodichas, indicando que el Ministerio de Transporte no puede incursionar en actuaciones

administrativas de la autonomía del ente territorial pero sí, como se ha efectuado el aporte de los criterios de legalidad para suplir las autoridades de tránsito en la correspondiente jurisdicción”.

Legislación Complementaria: Ley 2294 de 2023

Artículo 176. Modifíquese el artículo 182 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

Artículo 182. Zonas diferenciales para el transporte. Para garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito, el Ministerio de Transporte podrá crear zonas diferenciales para el transporte y el tránsito, dichas zonas estarán constituidas por un municipio y/o grupos de municipios, donde no existan sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, y cuya vocación rural o características geográficas, económicas, sociales, culturales, raciales, multiétnicas u otras propias del territorio, impidan la normal prestación de los servicios de transporte o tránsito en las condiciones de la normativa vigente y aplicable. La extensión geográfica de la zona diferencial será determinada por el Ministerio de Transporte.

El Ministerio de Transporte y las entidades territoriales, en forma coordinada, podrán expedir reglamentos de carácter especial y transitorio en materia de servicio de transporte público de pasajeros, mixto y de carga o servicios de tránsito con aplicación exclusiva en estas zonas.

Los actos administrativos expedidos conforme a lo determinado como Zonas Estratégicas para el Transporte (ZET), con anterioridad a la presente ley, se entenderán sujetos a lo establecido en este artículo para las Zonas Diferenciales de Transporte y mantendrán su vigencia.

Parágrafo 1. En lo relacionado con el transporte escolar, el Ministerio de Educación Nacional acompañará al Ministerio de Transporte en el proceso de caracterización de las zonas diferenciales para el transporte dando prioridad a zonas rurales o de frontera, con el fin que las autoridades territoriales en el marco de sus competencias puedan garantizar el acceso efectivo de la población al sistema de educación.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015 Sustituido Artículo 1 Decreto 746 de 2020

Artículo 2.2.8.1. Zona Diferencial para el transporte y/o el tránsito. Con el fin de garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito, el Ministerio de Transporte podrá crear zonas diferenciales para el transporte y el tránsito, que estarán constituidas por un municipio y/o grupos de municipios, donde no existan sistemas de transporte cofinanciados por la Nación y no sea posible la normal prestación del servicio de

transporte público en las condiciones de la normativa vigente y aplicable, atendiendo a alguna o algunas de la siguientes condiciones:

1. La vocación rural;
2. Características económicas y/o geográficas y/o sociales, étnicas u otras propias del territorio.

Parágrafo 1. En relación con el transporte escolar, se tendrá en cuenta, además que los servicios de transporte y/o de tránsito no permitan garantizar el acceso efectivo de la población al sistema de educación.

Parágrafo 2. Una vez vencida la duración de las zonas diferenciales, el servicio de transporte público y/o los servicios de tránsito deberán ajustarse a la normatividad general vigente para la prestación de los servicios.

Artículo 2.2.8.2. Competencias. Los alcaldes de los municipios, de manera individual o conjunta, podrán solicitar al Ministerio de Transporte la creación de una zona diferencial para el transporte y/o tránsito, en el ámbito de su jurisdicción justificando la solicitud, y conforme al procedimiento y condiciones que se establecen en el presente título.

El Ministerio de Transporte, mediante acto administrativo, podrá crear las zonas diferenciales para el transporte y/o el tránsito tendientes a garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, atendiendo los principios del transporte dispuestos en los artículos 2° y 3° de la Ley 105 de 1993, estableciendo su duración, conformación, extensión, ubicación geográfica, perímetro de transporte, las modalidades de transporte que aplicarán y demás condiciones transitorias necesarias para la prestación de los servicios de transporte público y/o tránsito que aplicarán en dichas zonas.

El alcalde del municipio o los del grupo de municipios, en caso de requerirse, podrá o podrán expedir reglamentos operativos transitorios, con las condiciones operativas para la prestación de los servicios de transporte público y/o para la prestación de los servicios de tránsito.

Parágrafo. Los reglamentos operativos transitorios que se expidan deberán contar con la aprobación técnica previa por parte del Ministerio de Transporte, que deberá validar que los reglamentos propuestos se encuentren dentro de las condiciones del acto de creación de la zona diferencial.

Artículo 2.2.8.3. Características de los reglamentos operativos transitorios de las zonas diferenciales para el transporte y/o tránsito. Los reglamentos operativos que se expidan, tendrán en cuenta lo siguiente:

1. Definirá las condiciones operativas transitorias de competencia de la autoridad territorial en materia de tránsito y transporte, para la prestación de los servicios de transporte público y/o de tránsito, en el marco del acto administrativo de creación de la zona diferencial.
2. Su vigencia no podrá ser superior a la duración de la zona establecida en el acto de creación de la zona diferencial.
3. Su aplicación será exclusiva para la zona diferencial y no podrá extenderse a otro municipio o municipios o a otras áreas o zonas.
4. Establecerá líneas de acción que atiendan las características especiales de la zona diferencial tendientes a promover la formalización del servicio de transporte público en la modalidad que se está reglamentando y/o los servicios de tránsito.

Artículo 2.2.8.4. *Trámite para la creación de las zonas diferenciales para el transporte y/o tránsito y la expedición del reglamento especial.* Para la creación de las zonas diferenciales para el transporte y/o tránsito, deberá seguirse el siguiente trámite:

1. El alcalde del municipio o los del grupo de municipios, según corresponda, presentarán al Ministerio de Transporte - Dirección de Transporte y Tránsito la solicitud escrita que deberá contener:

1.1. Determinación del municipio o grupo de municipios, especificando la extensión geográfica, así como la modalidad o modalidades de transporte público, y/o servicios de tránsito a los que se aplicaría.

1.2. Justificación para la creación de la zona diferencial para el transporte y/o el Tránsito, soportada en estudios, análisis y evidencias anexos a la solicitud, que indiquen la modalidad de transporte público y/o servicio de tránsito, con una descripción detallada de las condiciones actuales de prestación del servicio de transporte y/o de tránsito y acredite las condiciones especiales de que trata el artículo 2.2.8.1 del presente decreto, que impiden la normal prestación del servicio de transporte o tránsito en las condiciones de la normativa vigente.

1.3. Propuesta preliminar para la prestación transitoria del servicio de transporte público y/o de la prestación de los servicios de tránsito.

2. El Ministerio de Transporte, en un término no superior a tres (3) meses contados a partir de la radicación por parte del interesado o interesados de la totalidad de los documentos requeridos en los numerales 1, 1.1, 1.2 y 1.3. del presente artículo, determinará si se cumplen los siguientes aspectos:

2.1. Que en el respectivo municipio o municipios no existen sistemas de transporte cofinanciados por la Nación.

2.2. Si acredita las condiciones especiales de que trata el artículo 2.2.8.1 del presente decreto, que impiden la normal prestación del servicio de transporte o tránsito en condiciones de la normativa vigente, para la creación de las zonas diferenciales para el transporte y/o tránsito.

En el evento que se cumplan los aspectos relacionados, el Ministerio de Transporte, en el término señalado, deberá comunicar al peticionario mediante escrito debidamente sustentado, la procedencia o no de la creación de la zona diferencial para el transporte y/o tránsito.

3. El Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6) meses, contados a partir de la comunicación al peticionario, de la procedencia de la creación de la zona diferencial para el transporte y/o tránsito, emitirá el acto administrativo de creación de la zona diferencial con todas las condiciones de que trata el artículo 2.2.8.2.

Parágrafo: El Ministerio de Transporte podrá requerir al peticionario para que aporte información, estudios, análisis o evidencias, adicionales o complementarios que se requieran para la creación de la zona diferencial.

Artículo 2.2.8.6. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio de transporte en las zonas diferenciales corresponde al alcalde en el evento que la zona diferencial se encuentre dentro de la jurisdicción del municipio, sin perjuicio de la inspección, vigilancia y control que corresponde a la Superintendencia de Transporte. Cuando la zona diferencial corresponda a un grupo de municipios corresponde a la Superintendencia de Transporte.

Artículo 7. Modificado Artículo 58 Ley 2197 de 2022. 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.

Texto del Editor:

Las Funciones de Tránsito

Partiendo de un análisis integral de las normas que en nuestro ordenamiento jurídico regulan el tránsito, podemos concluir, desde la perspectiva normativa, que tiene diferentes proyecciones que nos permiten identificar las diferentes funciones que este implica, a saber: Función Regulatoria, Función de Control Operativo, Función de Gestión Operativa y Función Sancionatoria.

La Función Regulatoria consiste en la facultad que la Constitución o la ley le otorgan a determinadas autoridades de tránsito para crear, modificar o suprimir reglas o normas de tránsito. Dentro de esta, esencialmente, podemos identificar al Congreso de la República, el Presidente de la República, Ministerio de Transporte, los alcaldes municipales o distritales, gobernadores y concejos municipales o distritales.

La Función de Control Operativo consiste en la facultad otorgada a algunas autoridades administrativas para regular de manera material la circulación en las vías, imponer orígenes de comparendo y adoptar medidas de carácter operativo para la libre circulación. De acuerdo con lo previsto por la Ley 1310 de 2009, el control operativo implica (i) la función de policía judicial, (ii) función educativa, (iii)

función preventiva, (iv) función de solidaridad y (v) función de vigilancia cívica. La función de control operativa solo puede ser ejercida por los cuerpos operativos de los organismos de tránsito y por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, excepcionalmente por las Fuerzas Militares.

La Función de Gestión Operativa consiste en la administración, gestión y actualización de los registros de información, implicando por tanto la realización de todas las gestiones y trámites que ello implique. Esta función se encuentra en cabeza de los organismos de tránsito y el Ministerio de Transporte, pudiendo estos delegar en terceros, a través de convenio, contrato o autorización dichas actividades. Es en este marco donde aparece el concepto de organismos de apoyo al tránsito.

La Función Sancionatoria consiste en la facultad que la ley le otorga a ciertas autoridades de tránsito para conocer de las infracciones de tránsito, determinar la responsabilidad contravencional de los presuntos infractores, imponer las sanciones de tránsito y de realizar las gestiones para hacerlas efectivas. Esta función está en cabeza de los organismos de tránsito y la Superintendencia de Transporte.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341386121 de 2023. “...el control operativo en materia de tránsito, la imposición de órdenes de comparendo por la comisión de infracciones al tránsito y la atención de accidentes de tránsito, es una función que por expresa disposición legal le compete a los Cuerpo de Agentes de Tránsito, la cual no es delegable, y la competencia para dar curso al proceso contravencional con fundamento en cada orden de comparendo,

es de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción, como lo dispone el artículo 134 de la Ley 769 de 2002. Es pertinente manifestar, que es, en el manual de funciones y requisitos elaborado por la unidad de personal de la entidad territorial competente del orden municipal, donde se debe establecer las funciones que deben cumplir inspectores de policía con funciones de tránsito y transporte en su jurisdicción”.

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.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el tránsito y el transporte

Artículo 2.5.1.1. *Objeto y principios.* La presente Parte tiene como objeto reglamentar los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), establecer los parámetros para expedir los reglamentos técnicos, estándares, protocolos y uso de la tecnología en los proyectos de SIT, cumpliendo con los principios rectores del transporte, tránsito e infraestructura, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

Artículo 2.5.1.2. *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en esta Parte se aplicarán integralmente a la definición, diseño, organización, funcionamiento y administración de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), así como a todos los actores estratégicos de los sistemas en sus distintos órdenes y niveles, incluyendo las entidades territoriales, descentralizadas y demás entidades que participen en ellos.

Artículo 2.5.1.3. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente Parte se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1. Actor estratégico: son aquellas personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, relacionadas directa o indirectamente con la planeación, regulación, desarrollo, implementación, operación, gestión, inspección, vigilancia, control, administración, o uso de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), o aquellos que realicen actividades de recaudo o intermediación para el uso de dichos sistemas.

2. Dispositivo a bordo: equipo electrónico instalado en un vehículo, utilizado para interactuar con los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT) o con los Subsistemas de Información para la Gestión.

3. Dispositivos portátiles o móviles: equipo electrónico que puede ser transportado por el usuario, con capacidad de procesamiento para ejecutar soluciones informáticas, y que proveen conexión a redes de telecomunicaciones para interactuar con Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.

4. Equipos en la Infraestructura: equipo electrónico instalado en la infraestructura, utilizado para interactuar con los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), con dispositivos portátiles, con dispositivos a bordo, o con los Subsistemas de Información para la Gestión.

5. Interoperabilidad: es la interacción e intercambio de datos de acuerdo con un método definido a través de la integración de tecnología y regulación normativa, entre dos o más sistemas (computadores, medios de comunicación, redes, software y otros componentes de tecnología de la información).

6. Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SINITT): estará administrado por el Ministerio de Transporte y su objetivo será consolidar y proveer la información que suministren los subsistemas de gestión que lo integren, así como la interoperabilidad de los SIT que se implementen a nivel nacional, cumpliendo con los principios de excelencia en el servicio al ciudadano, apertura y reutilización de datos públicos, estandarización, interoperabilidad, neutralidad tecnológica, innovación y colaboración, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo 1 del Título 9 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1078 de 2015, así como en las disposiciones que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

7. Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT): son un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que se encuentran en dispositivos portátiles o móviles, dispositivos a bordo o en equipos instalados en la infraestructura, diseñadas para apoyar la organización, eficiencia, seguridad, comodidad, accesibilidad y sostenibilidad de la infraestructura, el tránsito, el transporte y la movilidad en general.

8. Subsistemas de Información para la Gestión: son los subsistemas que componen el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (Sinitt) administrado por el Ministerio de Transporte, que permiten el intercambio de información entre los actores estratégicos de cada Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte que se implemente en el país.

9. TAG RFID: dispositivo electrónico pasivo que se emplea para la Identificación por Radio Frecuencia (RFID), según el estándar ISO 18000-63 o aquel que lo modifique o actualice, previa adopción por parte del Ministerio de Transporte.

Artículo 2.5.1.4. Principios. Todos los actores estratégicos deberán interpretar y aplicar las disposiciones que regulan los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el

Transporte (SIT) y cualquier subsistema de gestión que componga el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (Sinitt), a la luz de los principios consagrados en la Constitución Política y en especial con los siguientes:

1. Continuidad del servicio: los actores estratégicos deberán garantizar que los componentes necesarios de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte funcionen de forma permanente, dentro de los parámetros de continuidad que establezca el Ministerio de Transporte, de manera que solo podrán ser suspendidos cuando se presenten situaciones que revistan especial gravedad.
2. Regularidad del servicio: corresponde a los actores estratégicos garantizar el servicio a través de una operación de los SIT que cumpla con la periodicidad que establezca el Ministerio de Transporte.
3. Calidad del servicio técnico: los actores estratégicos deberán garantizar que la operación de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte sea óptima, de conformidad con los indicadores mínimos que establezca el Ministerio de Transporte.
4. Calidad en la atención al usuario: los actores estratégicos deberán garantizar de forma eficiente, a través de diferentes canales de atención al usuario del SIT, la respuesta oportuna, completa y de fondo a las peticiones. El Ministerio de Transporte regulará dichos canales de atención al usuario.
5. Tecnología avanzada y actualizada: los actores estratégicos de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte deberán utilizar tecnología que no sea obsoleta y que esté orientada a mantener la disponibilidad e interoperabilidad del sistema a través del tiempo, dentro de los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.
6. Cobertura de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte: corresponde a los actores estratégicos asegurar que la operación estará disponible en el territorio nacional, para todos los usuarios, sin importar el actor con el cual el usuario del sistema suscribió el contrato de transporte.
7. Seguridad física del Sistema: los actores estratégicos deberán asegurar la protección física de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte, con el objeto de evitar daños a los mismos o a los usuarios.
8. Seguridad de la información de los SIT: El actor estratégico debe asegurar la protección de la información generada por dichos sistemas, y en ese sentido debe tener en cuenta los requerimientos mínimos de seguridad y calidad de la información, dentro de los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.
9. Disponibilidad del Sistema: los actores estratégicos deberán implementar los mecanismos necesarios que le permitan garantizar una disponibilidad del sistema, de conformidad con los lineamientos que para el efecto dicte el Ministerio de Transporte.
10. Información disponible del Sistema: los actores estratégicos mantendrán disponible la información actualizada del sistema, de conformidad con los lineamientos que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte.
11. Sostenibilidad: corresponde al actor estratégico incluir dentro de los proyectos de Sistema Inteligente para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte, los criterios de costo/ beneficio, planeación y desarrollo, propendiendo por la eficiencia en el uso de la infraestructura de transporte, racionalidad y eficiencia de costos en las inversiones del Estado a través del tiempo, el mejoramiento de la calidad de vida de la población, el uso racional de los recursos naturales y la reducción de externalidades negativas.

12. Responsabilidad social: todo actor estratégico, en sus acciones y soluciones, deberá contribuir de forma activa y voluntaria al mejoramiento y sostenibilidad social, económica y ambiental.

Ente rector y comisión intersectorial de los sistemas inteligentes para la infraestructura, el tránsito y el transporte

Artículo 2.5.2.1. *Ente rector de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.* El ente rector de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT) es el Ministerio de Transporte, el cual es la autoridad encargada de formular la política pública de los sistemas y regular su procedimiento e implementación.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte podrá crear un grupo de trabajo que se encargue de garantizar la adecuada organización y estructuración de las políticas públicas referentes a los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.

Parágrafo 2. Las entidades públicas previstas en la ley, de acuerdo con sus competencias en cada caso, serán las encargadas de ejercer la inspección, vigilancia y control de los actores estratégicos y sus sistemas.

Artículo 2.5.2.2. *Comisión Intersectorial de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.* Créese una comisión intrasectorial, como instancia de coordinación y seguimiento del desarrollo de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT).

Artículo 2.5.2.3. Integrantes de la Comisión Intersectorial. La Comisión estará integrada por:

1. El Ministro de Transporte o su delegado quien la presidirá.
2. El Director de la Agencia Nacional de Infraestructura, o su delegado.
3. El Director de Instituto Nacional de Vías, o su delegado.
4. El Superintendente de Puertos y Transporte o su delegado.
5. El Director de la Aeronáutica Civil o su delegado.
6. El Director de la Corporación Autónoma Regional del Río Grande de la Magdalena, Cormagdalena, o su delegado, en calidad de invitado.
7. El Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial o su delegado.
8. El Director de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) o su delegado.
9. La Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT) o su delegado.
10. El Director de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA) o su delegado.

Parágrafo. Una vez la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT) y la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte (CRIT) entren en funcionamiento, los directores o sus delegados harán parte de la Comisión.

Artículo 2.5.2.4. *Funciones de la Comisión Intersectorial.* La Comisión tendrá las siguientes funciones:

1. Adoptar un plan de trabajo para que las entidades que forman parte de la Comisión, conforme a sus competencias, actúen de forma coordinada sobre los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte y desarrollen políticas que los impacten positivamente.
2. Proponer planes o proyectos relacionados con la modificación de la política pública de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.
3. Coordinar y servir como instancia de concertación y articulación con los diferentes actores estratégicos.
4. Proponer los mecanismos institucionales, políticos, administrativos, sociales, económicos y culturales, que permitan la sostenibilidad de la política pública sobre los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte a largo plazo.
5. Promover los mecanismos de cooperación entre entidades nacionales e internacionales, en materias relacionadas con los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.
6. Hacer seguimiento a las acciones sobre los Sistemas, con base en los informes que consolide la Secretaría Técnica de la Comisión.
7. Expedir el reglamento de funcionamiento del Comité Técnico.
8. Darse su propio reglamento.
9. Las demás funciones propias de su naturaleza.

Artículo 2.5.2.5. *Secretaría Técnica de la Comisión Intersectorial.* La Comisión Intersectorial de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte contará con una secretaría técnica que será ejercida por el Ministerio de Transporte.

Artículo 2.5.2.6. *Funciones de la Secretaría Técnica de la Comisión Intersectorial de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.* Serán funciones de la Secretaría Técnica las siguientes:

1. Consolidar las iniciativas y políticas propuestas por la Comisión con los planes sectoriales.
2. Articular las diferentes propuestas y avances del Comité Técnico y presentarlas a la Comisión, cuando sea pertinente o necesario.
3. Realizar las convocatorias a las sesiones ordinarias y extraordinarias de la Comisión.
4. Preparar y presentar a la Comisión las propuestas, los documentos de trabajo, informes y demás material de apoyo que sirva de soporte a las decisiones de la misma.
5. Elaborar el reglamento operativo de la Comisión y someterlo a su aprobación.
6. Elaborar las actas y hacer seguimiento al cumplimiento de las decisiones, acuerdos y compromisos adquiridos por la Comisión.
7. Las demás funciones propias de su naturaleza o las que le sean asignadas por la Comisión.

Artículo 2.5.2.7. *Sesiones de la Comisión Intersectorial de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.* La Comisión se reunirá ordinariamente cada dos (2) meses, previa convocatoria realizada por la Secretaría Técnica y extraordinariamente a solicitud del Ministro de Transporte o su delegado.

La convocatoria a los miembros de la Comisión se hará por cualquier medio físico o electrónico, indicando el día, la hora y el lugar.

Las sesiones se podrán realizar de forma presencial o virtual a través de medios electrónicos, informáticos, telefónicos, audiovisuales o cualquier otro medio que permita el intercambio de información entre los miembros de la Comisión y quedarán consignadas en un acta.

Parágrafo. A las sesiones convocadas por la Comisión podrán ser invitados, con voz pero sin voto, los funcionarios y representantes de las entidades públicas o privadas, cuyo aporte se estime de utilidad para los fines encomendados a la misma.

Parágrafo Transitorio. La primera sesión ordinaria será convocada dentro de los dos (2) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Parte.

Artículo 2.5.2.8. *Quórum.* La Comisión podrá deliberar con tres (3) o más de sus miembros y las decisiones serán adoptadas por mayoría simple de los asistentes.

Artículo 2.5.2.9. *Comité Técnico.* La Comisión contará con un Comité Técnico que estará a cargo de la Secretaría Técnica. El Comité Técnico estará integrado por un grupo de profesionales de las entidades que hacen parte de la Comisión, de conformidad con la reglamentación que para estos efectos expida la Comisión.

Sistema inteligente nacional para la infraestructura, el tránsito y el transporte (sinitt)

Artículo 2.5.3.1. *Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (Sinitt).* El Ministerio de Transporte realizará todas las gestiones necesarias para la creación, implementación y funcionamiento del Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (Sinitt).

Artículo 2.5.3.2. *Subsistemas del Sinitt.* El Sinitt estará compuesto entre otros, por los siguientes subsistemas de información:

1. Subsistema para la Gestión de Transacciones de Recaudo Electrónico Vehicular (SIGT): realiza la consolidación y distribución de la información que se produce en ese tipo de transacciones efectuadas entre los actores estratégicos.
2. Subsistema para la Gestión de Disputas (SIGD): realiza la gestión de disputas entre los diferentes actores, generadas durante la operación de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.
3. Subsistema de Información para la gestión de la autenticación de actores estratégicos de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (Sigaae): su objetivo principal es permitir el acceso al Sinitt o los subsistemas de gestión, a los actores debidamente habilitados.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte regulará los Subsistemas del Sinitt.

Artículo 2.5.3.3. *De los actores.* El Ministerio de Transporte definirá los requisitos que debe cumplir y las funciones que puede ejercer un actor estratégico en los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte que se implementen en el país. De forma enunciativa se citan los siguientes actores:

1. Operador (OP): la persona natural o jurídica previamente habilitada por el Ministerio de Transporte que provea un bien o servicio relacionado con los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte, e igualmente realice el recaudo electrónico de las tasas o tarifas que se generen como consecuencia de la provisión que realiza.

El Ministerio de Transporte regulará los requisitos para obtener la habilitación.

2. Intermediador (INT): es la persona jurídica debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte, que puede establecer relaciones con los usuarios de los SIT, los operadores (OP) u otro actor de los SIT que autorice el Ministerio de Transporte, para el suministro de productos o la prestación de determinados servicios.

El Ministerio de Transporte regulará los requisitos para obtener la respectiva habilitación.

3. Usuario: persona natural o jurídica que hace uso de la infraestructura, el tránsito y el transporte, a través de los SIT.

Recaudo electrónico vehicular

Artículo 2.5.4.1. *Recaudo electrónico vehicular (REV)*. El recaudo electrónico vehicular es un sistema inteligente para la infraestructura, el tránsito y el transporte, que permite a los usuarios pagar mediante una transacción electrónica bienes o servicios, mediante la utilización de tecnologías de apoyo, instaladas en la infraestructura o en dispositivos a bordo del vehículo.

Parágrafo. Todos los proyectos de REV que se definan, implementen o requieran actualización de forma directa o a través de terceros con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente Parte, deberán ajustarse a la política pública y cumplir lo exigido en este Título y en la regulación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.

Artículo 2.5.4.2. *Dispositivo a bordo del vehículo*. Es el equipo instalado en un vehículo, utilizado para efectos de identificación y recaudo electrónico vehicular. Para el caso específico de peajes electrónicos en Colombia, el dispositivo a bordo es la etiqueta de radiofrecuencia (TAG RFID) según el estándar ISO 18000-63 o aquel que lo modifique, actualice o adicione, previa adopción por parte del Ministerio de Transporte.

Artículo 2.5.4.3. *Interoperabilidad del sistema de Recaudo Electrónico Vehicular (IP/REV)*. El Ministerio de Transporte, con el objeto de garantizar la interoperabilidad del sistema, regulará las condiciones financieras, técnicas y jurídicas mínimas que debe cumplir una entidad para ejercer el rol de operador, intermediador o cualquier otra función definida por el Ministerio de Transporte en el sistema IP/REV.

Artículo 2.5.4.4. *Marca de interoperabilidad*. El Ministerio de Transporte podrá crear y registrar ante la autoridad competente una marca, que identifique los bienes o servicios que cuentan con Recaudo Electrónico Vehicular REV interoperable a nivel nacional”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040028675 de 2022

Artículo 1. *Plan Maestro Nacional de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT)*. Adóptese el Plan Maestro Nacional de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT) incluido en el anexo de la presente Resolución, el cual hace parte integral de la misma.

Artículo 2. *Articulación con el Plan Maestro Nacional de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT)*. Los municipios, distritos, departamentos y áreas o regiones metropolitanas, que formulen Planes de Sistemas Inteligentes para la

Infraestructura, el Tránsito y el Transporte en su jurisdicción, deberán armonizarlos con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Maestro Nacional de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), adoptado en la presente resolución.

Parágrafo 1. Los municipios, distritos, departamentos y áreas o regiones metropolitanas, que al momento de entrada en vigencia de la presente resolución no cuenten con un Plan de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte en su jurisdicción, deberán expedirlo en un plazo máximo de dos (2) años contados a partir de la entrada en vigencia de la misma.

Parágrafo 2. En consideración a la transversalidad de los Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT), tanto en el sector transporte como en el sector TIC, los municipios, distritos, departamentos y áreas o regiones metropolitanas, que formulen Planes de Sistemas Inteligentes de Transporte en su jurisdicción, deberán considerar los estándares y lineamientos de los SIT en articulación con los que en materia de Sistemas de Información establezca el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC). Así como las normas relativas a redes, servicios, terminales de telecomunicaciones y uso del espectro radioeléctrico que expida dicho Ministerio, la Comisión de Regulación de Comunicaciones (CRC), la Agencia Nacional del Espectro (ANE), o quienes hagan sus veces.

Artículo 3. *Actualización de Planes Locales de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte.* Los municipios, distritos, departamentos y áreas o regiones metropolitanas que al momento de la entrada en vigencia de la presente Resolución cuenten con un Plan Maestro de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte en su jurisdicción, deberá realizar las modificaciones a que haya lugar conforme a lo estipulado en la presente resolución, en un plazo máximo de dos (2) años contados a partir de la entrada en vigencia de la misma.

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

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

Comentario del Editor:

El inciso 2 del artículo 7 del Código Nacional de Tránsito implica (i) una autorización expresa del legislador, (ii) la cual se encuentra en cabeza de las autoridades de tránsito establecidas en el artículo 3 de la misma codificación, (iii) la delegación puede hacerse en particulares o incluso en otras entidades públicas, (iv) éstas deben recaer sobre

actividades o funciones que se encuentren en cabeza de cada autoridad, siempre y cuando no impliquen el ejercicio de la función de regulación normativa o sancionatoria, (vi) puede delegarse el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de multas, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos por la ley, (vii) el

instrumento de delegación debe ser un convenio o contrato de acuerdo a las normas de contratación pública.

Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que podrá ser contratado, como personal de planta o excepcionalmente por prestación de servicios para determinadas épocas o situaciones que determinen la necesidad de dicho servicio.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221340117751 de 2022: “De conformidad con lo establecido en el inciso tercero del artículo 7 de la Ley 769 de 2002, 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 control operativo pertenecientes a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los cuales tienen competencia para cumplir con las funciones de control en materia de tránsito y transporte en las vías nacionales fuera de los perímetros urbanos de distritos y municipios. Conforme al precitado marco normativo constitucional y legal, sobre el particular se puede determinar que los Gobernadores y Alcaldes en sus territorios, gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, en este sentido, la Ley 769 de 2002 establece mediante el artículo 3 que son autoridades de tránsito en segundo orden, los Gobernadores y Alcaldes, de manera que, en virtud a lo determinado mediante el parágrafo 3 del artículo 6, dentro de su respectiva jurisdicción tienen la facultad de expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito”.

Concepto MT-20231341292061 de 2023. “...los artículos 56 y 58 de la Ley 2197 de 2022, no hacen distinción entre las competencias atribuidas a agentes de tránsito y transporte vinculados a través de carrera administrativa (Empleados públicos) o mediante contrato de prestación de servicios (Contratistas), pues en principio, la definición contenida en el artículo 56 de la Ley 2197 de 2022, indica que las funciones y obligaciones de los agentes están tendientes a 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. Sin embargo, el inciso 2 del artículo 57 de la Ley 2197 de 2022, determina que las funciones de policía judicial no podrán ser objeto de delegación o contratar particulares, salvo los que excepcionalmente se contraten para atender proyectos de control vial o para solventar ciertas situaciones que lo justifiquen. A su turno, es pertinente precisar que de conformidad con lo establecido en el artículo 15 numeral 2, literal c) de la Ley 909 de 2004 “Por la cual se expiden normas que regulan el empleo público, la carrera administrativa, gerencia pública y se dictan otras disposiciones.”, son funciones específicas de las unidades de personal: “Elaborar los proyectos de plantas de personal, así como los manuales de funciones y requisitos, de conformidad con las normas vigentes, para lo cual podrán contar con la asesoría del Departamento Administrativo de la Función Pública, universidades públicas o privadas, o de firmas especializadas o profesionales en administración pública (...)”. Finalmente, y en atención a su consulta, es pertinente manifestar que es en el manual de funciones y requisitos, elaborado por la unidad de personal de la entidad competente, donde se puede establecer si código al cual hace mención en su consulta, puede realizar comparendos y ejercer funciones de policía judicial, para lo cual se debe tener en cuenta lo establecido en la norma que las funciones de policía judicial no podrán ser objeto de delegación o contratar particulares y lo establecido en el parágrafo 2 del artículo 4 de la Ley 769 de 2002, en el sentido que los cuerpos especializados de Policía de tránsito urbano y Policía de Carreteras de la Policía Nacional y los cuerpos especializados de agentes de policía de tránsito dependientes de los organismos de tránsito departamental, metropolitano, distrital y municipal, deberán

acreditar formación técnica o tecnológica en la materia”.

Concepto MT-20251340854011 de 2025:
“Con la modificación del artículo 7 de la Ley 769 de 2002 y 2 de la Ley 1310 de 2009, por la Ley 2197 de 2022, el legislador dispuso que los Agentes de Tránsito y Transporte, pueden tener la condición de empleados públicos o contratistas, con funciones y obligaciones de 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, es decir de control operativo, entre estas, las de imponer órdenes de comparendo ante la evidencia de la comisión de una infracción. Ahora, en atención a lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 769 de

2002 y 2 de la Ley 1310 de 2009, los agentes de tránsito gozan de la calidad de autoridad de tránsito en cada una de sus jurisdicciones, y a su vez ejercen funciones de policía judicial de manera permanente, en ese orden, cuando se presente un accidente de tránsito con víctimas y la autoridad de tránsito (agente de tránsito) tenga conocimiento del mismo, deberá en cumplimiento de sus funciones de policía judicial realizar el levantamiento de un informe descriptivo que contenga como mínimo la información que consagra el artículo 149 de la Ley 769 de 2002, sin embargo, se considera que en este evento, dichas funciones (Policía judicial), tratándose de agentes de tránsito por contrato de prestación de servicios, al no tener la calidad de empleados públicos, no tienen funciones de policía judicial.”

Actuarán en su respectiva jurisdicción, salvo que por una necesidad del servicio, un municipio o departamento a través de su autoridad de tránsito, deba apoyar a otra entidad territorial.

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.

Legislación Complementaria: Ley 105 de 1993

Artículo 12.- Definición e integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del País, y de este con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.
 - b. Las carreteras con dirección predominante sur - norte, denominadas Troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.
 - c. Las carreteras que unen las Troncales anteriores entre sí, denominadas Transversales, cuyo volumen de tránsito está justificado, según el contenido del

literal a, que comuniquen con los Países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.

d. Las carreteras que unen las capitales de Departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica; esta conexión puede ser de carácter intermodal.

e. Las vías para cuya constitución se ha comprometido el Gobierno Nacional con Gobiernos Extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.

Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los Departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.

Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del Departamento respectivo, si este demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación.

(...)

Artículo 16.- Integración de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos. Hacen parte de la infraestructura Departamental de Transporte, las vías que hoy son de propiedad de los Departamentos; las que son hoy responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en esta Ley, les traspase mediante convenio a los departamentos, al igual que aquellas que en el futuro sean departamentales, las que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red Nacional; al igual que los puertos y muelles fluviales y los aeropuertos, en la medida que sean de su propiedad o que le sean transferidos. Para el cumplimiento del programa de transferencia de las vías de la Nación a los Departamentos, el Ministerio de Transporte elaborará un plan gradual de transferencia de vías, de tecnología y de recursos económicos, apropiados por el Fondo de Cofinanciación de Vías creado por esta Ley, de tal forma que ello les permita una eficaz administración, conservación y rehabilitación de las carreteras que reciban.

La Nación no podrá entregar responsabilidades sin la definición, apropiación o giro de los recursos necesarios. Mientras se hace la entrega, la responsabilidad del mantenimiento la tendrá la Nación. Los Departamentos y los Distritos podrán limitar el monto en mantenimiento de estas carreras, a los recursos que para tal fin reciban del citado Fondo.

Los Departamentos al recibir las carreteras de la Nación, se obligan también a recibir los contratos con las Asociaciones de Trabajadores que tienen cooperativas o precooperativas para el mantenimiento vial.

Parágrafo 1. Harán parte parcialmente, de la infraestructura departamental de transporte los puertos marítimos y los aeropuertos de acuerdo con la participación que tengan en las sociedades portuarias o aeroportuarias regionales.

Parágrafo 2. En los casos en que se acometa la construcción de una variante de una carretera Nacional, su alterna podrá pasar a la infraestructura departamental si reúne las características de esta, a juicio del Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3. Los Departamentos y los Distritos podrán acceder en forma directa al Fondo de Cofinanciación de Vías. Los Municipios para el cofinanciamiento de las Vías Vecinales accederán a través del Departamento correspondiente.

Los Municipios y los Distritos podrán acceder en forma directa al Fondo de Cofinanciación para la Infraestructura Urbana.

Artículo 17. *Integración de la infraestructura distrital y municipal de transporte.* Hace parte de la infraestructura Distrital Municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del Municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos.

Parágrafo 1. En los casos en que se acometa la construcción de una vía nacional o departamental, su alterna, podrán pasar a la infraestructura municipal si reúne las características de esta, a juicio del Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2. La política sobre terminales de transporte terrestre en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo, será ejercido por el Ministerio de Transporte.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 3024 de 2011. “La ley fija el ámbito de competencia territorial de los cuerpos de agentes de tránsito de tal manera que a unos corresponde actuar “en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios” (agentes de la Policía Nacional), y a los cuerpos de agentes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales “en su respectiva jurisdicción”.

(...)

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”⁶⁰. 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).

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

⁶⁰ 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 (...)”.

organismos departamentales en aquellos municipios donde no haya organismos de tránsito”.

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

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

Finalmente, teniendo en cuenta que cada entidad territorial sólo puede tener un organismo de tránsito y a su vez un sólo cuerpo especializado de tránsito y transporte, la autoridad de tránsito del respectivo organismo territorial de tránsito puede elegir, según las necesidades particulares del municipio, distrito o departamento, si contrata los servicios de control del tránsito en su jurisdicción con el cuerpo especializado de la

Policía Nacional, o con otro organismo de tránsito municipal, o si organiza su policía de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 8 inciso tercero de la ley 105 de 1993, la cual prescribe (...).

Las autoridades de tránsito locales ejercen jurisdicción sobre las vías que estén dentro del perímetro urbano y rural del municipio o distrito. Es interesante agregar que el 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.

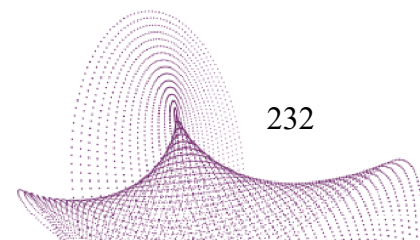
Cuando los cuerpos de policía nacional con funciones de policía de tránsito invaden la jurisdicción asignada por la ley a las entidades territoriales, actúan por fuera de su propia jurisdicción, que de acuerdo con la ley son las carreteras nacionales, excepción hecha de los tramos de estas que estén 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”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-625671 de 2012.” ... por expreso mandato legal (artículo 4 de la Ley 1310 de 2009) cada autoridad de tránsito ejercerá sus funciones en su respectiva

jurisdicción y respecto del perímetro urbano y rural de los municipios, la competencia radica en los agentes de tránsito municipales o distritales según el caso”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022



Medidas para la Regulación del Tráfico Vehicular Tendientes a Garantizar la Movilidad en las Vías del País

Artículo 8.2.1. Definiciones. Para efectos de la correcta interpretación del presente capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Anillo vial: Es una medida especial de manejo del tránsito vehicular, que consiste en habilitar dos trayectos viales diferentes para transitar cada uno en sentidos contrarios, en los cuales el origen de uno es el destino del otro.

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.

Contraflujo: Es una medida especial de manejo del tránsito vehicular, que consiste en habilitar un carril para que pueda ser utilizado en sentido contrario, siempre y cuando exista más de un carril en el sentido que se va a cambiar su utilización, garantizando el tránsito en ambos sentidos.

Puente festivo: Es la unión de los dos días correspondientes a un fin de semana (sábado y domingo) con un día festivo anterior (viernes) o posterior (lunes) a estos.

Reversible: Es una medida especial de manejo del tránsito vehicular, que consiste en habilitar el tránsito vehicular en un solo sentido de circulación, a lo largo de un tramo de vía de doble calzada, restringiendo la circulación de los vehículos que vienen en sentido contrario. Esta medida se aplica por un período de tiempo determinado por la autoridad de tránsito competente, con base en el comportamiento de la movilidad vehicular.

Temporadas especiales: Son los periodos donde se registra un alto volumen de tránsito vehicular en las diferentes vías del país, debido a épocas específicas, entre las que se destacan, la temporada de Semana Santa, de Navidad y Año Nuevo, puentes festivos, entre otras.

Regulación de tráfico: Programación de los vehículos que pasa por un punto específico con la finalidad de garantizar movilidad en las vías nacionales.

Artículo 8.2.2. La regulación del tráfico a que alude al presente capítulo, se aplicará para vehículos de carga con capacidad igual o mayor a 3.4 toneladas y vehículos y/o carga extradimensionada o extrapesada y se hará teniendo en cuenta los siguientes días y horarios:

Puentes Festivos:

El día viernes del puente festivo, de las 16:00 a las 20:00 horas.*

El día sábado del puente festivo, de las 12:00 a las 20:00 horas.

El día lunes del puente festivo, de las 09:00 a las 22:00 horas.

Los días domingos cuando no hagan parte de un puente festivo de las 16:00 a las 20:00 horas.

*Solo salida de Bogotá.

Los días domingos cuando no hagan parte de un puente festivo de las 16:00 a las 20:00 horas.

SEMANA SANTA:

El viernes anterior al domingo de ramos, de las 15:00 a las 22:00 horas.*
El sábado anterior al domingo de ramos, de las 09:00 a las 20:00 horas.
El domingo de Ramos, de las 12:00 a las 22:00 horas.
El Miércoles Santo, de las 12:00 a las 24:00 horas.
El Jueves Santo, de las 08:00 a las 20:00 horas.
El Sábado Santo, de las 12:00 a las 22:00 horas.
El domingo de Resurrección, de las 09:00 a las 24:00 horas.

*Solo salida de Bogotá.

Artículo 8.2.3. Si se presenta congestión u obstrucción de las vías por alto flujo vehicular o situaciones de emergencia en los días de que trata el artículo precedente, o en cualquier corredor vial, el Comité Interinstitucional para la Adopción y Ejecución del Plan Estratégico Integral de Seguridad y Movilidad, deberá implementar planes de regulación de tráfico (reversible, contraflujo, anillos viales), según corresponda, con el propósito de garantizar la movilización de los vehículos.

Igualmente, podrá implementar anillos viales en los siguientes días festivos: San José, Corpus Christi, San Juan, San Pedro, Asunción de Nuestra Señora y el día de todos los Santos.

Parágrafo. El Comité Interinstitucional para la Adopción y Ejecución del Plan Estratégico Integral de Seguridad y Movilidad dentro de los treinta (30) días anteriores a lo establecido en el artículo 8.2.1., de la presente resolución, determinará mediante circular los corredores viales donde se aplicará esta medida de regulación del tráfico vehicular.

Artículo 8.2.4. Con el propósito de dar un máximo aprovechamiento a la infraestructura de dobles calzadas del país y mejorar el nivel de competitividad y productividad, a partir de la fecha y por un período de tres (3) meses se levantará totalmente la regulación del tránsito vehicular en los corredores pertenecientes a la Malla Vial del Valle del Cauca y Cauca, (MVCC) donde se hayan concluido los tramos de doble calzada o su avance de obra sea superior al 90%.

Durante este período se adelantará una evaluación permanente del comportamiento del tránsito vehicular por parte del Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías, en compañía de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, en especial a los indicadores de:

1. Tránsito promedio diario por hora.
2. Accidentalidad vial.

Bajo los criterios y metodología anteriores, se analizarán los demás corredores que actualmente se están construyendo en doble, para validar la viabilidad de levantar totalmente la regulación del tráfico vehicular en tramos específicos.

Parágrafo. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional continuará realizando el control de las normas de tránsito en los corredores de qué trata el presente artículo.

Artículo 8.2.5. Se exceptúan de lo definido en el presente capítulo, los vehículos de carga con capacidad de 3.4 toneladas o más, y de cuya carga total, por lo menos el 80% del peso corresponda a:

1. Periódico con ediciones del día.
2. Especies avícolas, huevos, leche, lácteos, carne, frutas, verduras, flores y hortalizas.
3. Ganado de lidia, especies pecuarias y equinos de competencia o exposición.
4. Arroz paddy, maíz, sorgo y soya, con destino a las plantas de procesamiento o empacado.
5. Desechos sólidos de origen domiciliario y desechos líquidos.

6. Oxígeno medicinal en estado gaseoso y líquido, identificado con los números 1072 y 1073 de la ONU, siempre que sean transportados en cilindros o en tanques criogénicos con la debida identificación exterior.
7. Combustibles: gasolina, ACPM, biodiésel, alcohol carburante y Gas Natural Comprimido (GNC).
8. Caña de azúcar y bagazo de caña de azúcar.
9. Maquinaria y/o herramientas para atender emergencias en la infraestructura vial, oleoductos y de servicios domiciliarios del país.

Reglamentación: Resolución INVIAS 221 de 2025:

Artículo 1. Autorizar los cierres preventivos en las vías del sistema nacional de carreteras a cargo de la nación, cuando se presenten lluvias en la zona que a consideración de la Direcciones Territoriales, Subdirección de Gestión Integral de Carreteras o Concesionarias, puedan generar: avenidas torrenciales, pérdidas de banca, ruptura del pavimento, el colapso de puentes y la obstrucción de carreteras por escombros provenientes de movimientos en masa, formación de cárcavas y afectaciones o pérdidas del talud superior, a partir de la fecha de expedición de la presente Resolución, hasta el 30 de abril de 2025.

Parágrafo. La Direcciones Territoriales, la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras del INVIAS y/o las Concesionarias para las vías a su cargo, deberán informar de manera inmediata a través de comunicación oficial dirigida a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, al #767 y a la Subdirección de Reglamentación Técnica e Innovación del INVIAS, sobre la realización del cierre junto con la justificación técnica y las vías alternas que serán utilizadas durante el tiempo de duración, así como la fecha y hora prevista para la apertura de la vía. De igual manera, se deberá emitir un comunicado a través de los medios de difusión disponibles, con la finalidad de brindar una información oportuna y eficaz a los usuarios de la vía.

Artículo 2. Obligación: Las Direcciones Territoriales, la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras del INVIAS o la Agencia Nacional de Infraestructura, a través de las concesionarias en las vías a su cargo, serán responsables de la adopción de todas las medidas de seguridad que se requieran para garantizar la integridad de los usuarios de la vía así como de designar a los responsables de la instalación de vallas, señales y controladores necesarios para garantizar la seguridad de los conductores, peatones y de los trabajadores de las obras, durante el tiempo que dure la emergencia. La señalización vertical y horizontal y el vallado se instalarán teniendo en cuenta la normatividad y la reglamentación para señalización temporal estipulada en el Manual de Señalización Vial 2024, adoptado mediante Resolución No. 20243040045005 de 2024 del Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1. En caso de materializarse la ocurrencia de avenidas torrenciales, pérdidas de banca, ruptura del pavimento, el colapso de puentes y la obstrucción de carreteras por escombros provenientes de movimientos en masa, formación de cárcavas y afectaciones o pérdidas del talud superior, las Direcciones Territoriales, la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras o las Concesionarias informarán al Concejo Departamental o Municipal del Riesgo, a fin de que se tomen las acciones pertinentes.

Parágrafo 2. La Direcciones Territoriales, la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras del INVIAS, las Concesionarias o quien estas deleguen, debe cumplir con lo dispuesto en el Manual de Señalización de 2024, adoptado por el Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 20243040045005 de 17 de septiembre de 2024, en especial con lo indicado en el Capítulo No. 7 "SEÑALIZACIÓN Y MEDIDAS DE SEGURIDAD PARA OBRAS EN LA VÍA", y debe tomar todas las medidas de seguridad necesarias con un adecuado despliegue de personal e infraestructura para evitar cualquier clase de riesgo a los usuarios de la vía.

Artículo 3. La socialización de la presente Resolución será responsabilidad de las Direcciones Territoriales del INVIAS, la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras del INVIAS o las concesionarias para las vías a su cargo.

Artículo 4. Contra la presente Resolución no procede recursos de Ley, conforme a lo dispuesto en el Artículo 75 de la Ley 1437 de 2011.

Artículo 5. Vigilancia: La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional o el Ejército Nacional, en cumplimiento de lo establecido en la Directiva No. 45 del 26 de diciembre de 2017, expedida por el Ministerio de Defensa Nacional, prestará su colaboración para la realización de los cierres y velará por el estricto cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución.

Artículo 6. Copia de la presente Resolución se enviará a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, al Ejército Nacional de Colombia, a la Direcciones Territoriales del INVIAS, a la Subdirección de Gestión Integral de Carreteras del INVIAS, a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y al Grupo Gerencia de Comunicaciones del INVIAS para lo de su competencia.

Artículo 7. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340281841 de 2023.

“No obstante, no existe disposición legal ni reglamentaria que establezca que esta clase de vehículos, si sus propietarios le dan destinación específica, estén exentos de las restricciones establecidas por las autoridades de tránsito del orden nacional o territorial con fundamento en lo dispuesto en el parágrafo 3 del artículo 6 y artículo 119 de la Ley 769 de 2002, sin embargo, en consideración de esta OAJ, la excepción establecida en el numeral 9 del

artículo 8.2.5 de la Resolución 20223040045295 de 2022, para los vehículos destinados a la atención de emergencias en la infraestructura vial, oleoductos y de servicios domiciliarios del país, aplica para los vehículos destinados a atender cualquier emergencia ambiental, máxime si se tiene en cuenta que estas emergencias, además de los graves daños ambientales que pueden causar, son una amenaza y causa de daño a la salud pública, y pérdida de vidas humanas”.

10. Vehículos tipo grúa que deban trasladarse para la atención de vehículos que se encuentren obstruyendo las vías.

11. Vehículos de recolección y transporte de leche procesada y sin procesar, sin importar el porcentaje de utilización de su capacidad, siempre y cuando se transporte sólo este producto.

Parágrafo. **Adicionado Artículo 1 Resolución MT-2023304000265 de 2024.** El Comité Interinstitucional para la Adopción y Ejecución del Plan Estratégico Integral de Seguridad y Movilidad, determinará la procedencia y la temporalidad de aplicación de las excepciones anteriormente relacionadas para regular el tráfico en algunas vías y fechas, quedando facultado para modificar, adicionar y/o suprimir las mismas; considerando las necesidades de seguridad, bienestar ciudadano, comodidad de los habitantes, la competitividad y productividad del país. Reconociendo que en determinadas temporadas del año se presenta un alto flujo de vehículos particulares, y considerando las condiciones especiales de algún tipo de carga y/o mercancía que requiera movilizarse.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340498311 de 2023.

“- En razón que, en los puentes festivos, temporadas vacacionales o en atención de

situaciones de emergencia, se genera alta flujo vehicular en las vías de la Red Nacional, las autoridades competentes

deben implementar estrategias efectivas mediante un trabajo articulado, con el fin de activar planes de contingencia específicos para garantizar la movilidad y la seguridad de los ciudadanos. - La restricción de movilización en el territorio nacional durante puentes festivos, temporadas de vacaciones y semana santa que trata la Resolución 2307 del 2014 modificada por la Resolución 2415 del 2014 compiladas en la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2002 “Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte”, aplica para vehículos de carga con capacidad igual o superior a 3,4 toneladas (3.400 kilogramos) y carga extradimensionada o extrapesada que transiten en las vías de la red nacional. - Solo estarán exceptuados de la restricción de movilización durante puentes festivos, temporadas de vacaciones y semana santa, los vehículos de carga con capacidad igual o superior a 3,4 toneladas

y cuya carga total por lo menos el 80% del peso corresponda a los productos mencionados en el artículo al artículo 8.2.5 de la Resolución 20223040045295 de 2002, por lo anterior, se precisa que las excepciones enunciadas en dicho articulado, aplican en los días y horarios de restricción específicos; por lo tanto, dichos vehículos podrán movilizarse por las vías nacionales del país. - Ahora bien, las normas referidas no exceptúan de la restricción a los vehículos de carga cuando se movilicen vacíos y requieran retornar a la empresa generadora de la carga. - Para finalizar, el Comité Interinstitucional para la Adopción y Ejecución del Plan Estratégico Integral de Seguridad y Movilidad, a través de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, son los encargados de implementar y aplicar los controles de los planes de regulación de tráfico pertinentes, para garantizar el buen desarrollo de la movilidad en las principales carreteras del país”.

Cualquier autoridad de tránsito, entiéndase agentes o inspectores, están facultados para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación, aun en las carreteras nacionales de su jurisdicción y en especial cuando la Policía Nacional, no tiene personal dispuesto en dicha jurisdicción.

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”.

Doctrina Administrativa:

Concepto 20191340044381 de 2019. “... los agentes de tránsito vinculados al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción, son quienes deben diligenciar la orden de comparendo, no obstante, puede

suceder que quien presencie la infracción a la norma de tránsito, sea un agente de la policía que no tiene funciones de tránsito evento en el cual en ejercicio de la competencia a prevención deberá adoptar las medidas

inmediatas con el propósito de minimizar los daños y riesgos que para personas o cosas pudieran derivarse de la comisión de la infracción, mientras se hace presente la autoridad competente. Es de anotar, que una de las medidas a tomar en ejercicio de la competencia a prevención, es poner en conocimiento de la autoridad de tránsito competente los hechos y pruebas constitutivos de una presunta violación de la norma de tránsito”.

Concepto MT-20211340294081 de 2021. “A este tenor, frente a las competencias del cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, cabe anotar que cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de infracciones y/o accidentes de tránsito mientras la autoridad competente asume la investigación, según lo dispone el inciso cuarto del artículo 7 de la Ley 769 de 2002 -conocido jurisprudencialmente como la competencia a prevención-, para luego trasladar a la autoridad competente los soportes del hecho infractor y así, culminar el trámite administrativo que corresponda.

Así las cosas, es preciso señalar que quien presencia la comisión de la infracción a la norma de tránsito es quien debe diligenciar la orden de comparendo, ahora bien, puede suceder que quien presencie la infracción a la norma de tránsito sea un agente de la policía que no tiene funciones de tránsito o tiene funciones de tránsito y/o está por fuera de su jurisdicción, eventos en los cuales en ejercicio de la competencia a prevención deberá adoptar las medidas inmediatas con el propósito de minimizar los daños y riesgos que para personas o cosas pudieran derivarse de la comisión de la infracción, lo anterior mientras se hace presente la autoridad competente.

De igual manera y frente a sucesos que generen afectación en la movilidad en las vías, la autoridad presente en tales eventos - sean agentes de tránsito pertenecientes a los

Organismos de Tránsito y/o a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional-, ostentan la facultad de inmovilizar vehículos ante evidentes infracciones a las normas de tránsito y/o transporte que llegaren a presentarse y las cuales, generen esta clase de medidas de autoridad. Al respecto, la autoridad de tránsito presente en el lugar detenta la facultad de adelantar los procedimientos preliminares, para posteriormente trasladar a la autoridad competente los informes y demás soportes concernientes al hecho acaecido y así, culminar el trámite administrativo que corresponda”.

Concepto MT-20231341371881 de 2023. “...en los eventos que un agente de la Policía Nacional que no pertenezca a la Dirección de Tránsito y Transporte DITRA, evidencie la comisión de una infracción a las normas de tránsito, en virtud de la competencia a prevención está facultado para requerir al presunto infractor los documentos, adoptando las medidas inmediatas y necesarias, 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, y de cometerse la presunta infracción, informar a la autoridad competente. (...) El conductor de un vehículo, ya sea motocicleta, que se encuentre involucrado en la comisión de una infracción de tránsito en presencia de una unidad de vigilancia de la Policía Nacional, está en la obligación de entregar los documentos requeridos por el agente con el fin de que el mismo en ejercicio de la función otorgada por la competencia a prevención pueda validar que cumplan con la normatividad vigente. Lo anterior, con el propósito de minimizar los daños y riesgos que se pueden presentar en personas o cosas con la comisión de una infracción, mientras se hace cargo la autoridad competente, allegando las respectivas pruebas constitutivas de la violación de una norma de tránsito”.

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

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

Parágrafo 3. El Ministerio de Transporte, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, podrá asistir técnicamente a las Instituciones de Educación Superior, que promocionen dentro de sus ofertas académicas. (sic) La Formación y Especialización en Seguridad Vial que las autoridades territoriales requieren para sus autoridades de tránsito.

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:

Corte Constitucional Sentencia T-258 de 1996 “Los organismos gubernamentales competentes están llamados a prever los peligros del tránsito automotor y a tomar las medidas que consideren pertinentes para evitarlos”. “Los asociados pueden colaborar con ellos, hacerles sugerencias y peticiones, denunciarles situaciones, etc., pero han de partir de la base de que estos organismos son los entes facultados para catalogar una situación como peligrosa y para decidir cuál es la fórmula indicada para, en la medida de lo posible, eliminar o reducir los peligros”. “La aceptación de la competencia de los referidos organismos gubernamentales implica, en contrapartida, la posibilidad de exigir de ellos indemnización por el mal desempeño de sus labores. Para ello, el mecanismo judicial pertinente es el de la acción de reparación directa ante la jurisdicción contencioso administrativa, en búsqueda de la declaración de responsabilidad extracontractual del Estado por causa del daño antijurídico ocasionado a una persona”. “Corresponde a la indicada jurisdicción examinar las circunstancias, bajo las que se produce un daño derivado de una falla en la prestación del servicio público asociado a la policía de circulación y tránsito y a la correcta y oportuna señalización de carreteras y caminos”.

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1826 del 20 de septiembre de 2007. “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.

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 4 del artículo 7 de la

ley 769 de 2002, deberá celebrar contrato o convenio con la Dirección General de la Policía”.

Instrucción Administrativa

Circular MT-11859 de 2008. “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 (...)”⁶¹.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-333071 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 MT-249941 de 2009: “... la Policía de carreteras como autoridad de tránsito, es

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 municipios⁶².

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”.

competente para practicar operativos de control, es decir, que en cumplimiento del régimen normativo y según los términos del artículo 7 de la Ley 769 de 2002, que preceptúa como función de las autoridades de tránsito la de velar por la seguridad de las personas, en las vías públicas y 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 Tránsito está facultada para avocar el **conocimiento de**

⁶¹ El Consejo de Estado Sección Primera por medio de sentencia del 11 de julio de 2019 decidió DECLARAR la validez condicionada de la expresión “o especialización” contenida en el numeral 1° de la Circular MT 1350-1-11859 del 4 de marzo de 2008, expedida por el Ministerio de Transporte, en el entendido de que esta expresión se refiere a una forma opcional de acreditar el cumplimiento de los requisitos mínimos contemplados en la ley y, DECLARAR la nulidad parcial del numeral 1° de la Circular MT 1350-1-11859 del 4 de marzo de 2008, expedida

por el Ministerio de Transporte, únicamente en lo que concierne a la expresión “expedida por Escuela respectiva de la Policía Nacional”, por las razones expuestas en la parte motiva de la providencia.

⁶² Este aparte se considera derogado por la Ley 1310 de 2009 dado que la competencia incluye las vías urbanas aun cuando se encuentren al interior del perímetro urbano de los municipios o distritos.

una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación".

Concepto MT-22421 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".

Parágrafo 5. Adicionado Artículo 5 Ley 1843 de 2017. La contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal. La remuneración a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 2433 de 2020. "Los términos «remuneración a la inversión privada» hacen referencia a la contraprestación que pueden percibir los contratistas de la Administración, por los recursos empleados para la instalación y la puesta en operación de sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito. Es importante mencionar que la remuneración del contratista debe corresponder al valor estimado del contrato. Este valor debe estar justificado en los estudios previos en cumplimiento del deber de planeación. (...) la instalación de sistemas automáticos y semiautomáticos hace referencia a su ubicación o colocación física en un lugar inmediato o cercano a las carreteras del país, y su puesta en operación, a la programación técnica e informática necesaria para que estos equipos puedan funcionar. No obstante, se debe tener en cuenta que, desde el punto de vista jurídico, la instalación y la puesta en operación de los sistemas tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito también comprende: i) la adquisición de las autorizaciones legales y ii) el cumplimiento de los requisitos técnicos necesarios para que estos sistemas puedan entrar en funcionamiento. (...) Así las cosas, la instalación y la puesta en operación de los sistemas tecnológicos que permiten detectar

infracciones de tránsito comprenden todas las actividades, de diferente naturaleza, que debe realizar el particular para poner al servicio de las autoridades de tránsito los referidos sistemas. En especial, su instalación física y su programación técnica, pero también la tramitación de las autorizaciones y la realización de las pruebas técnicas exigidas por la ley para que estos equipos puedan entrar en funcionamiento. En este orden de ideas, en los términos utilizados por la norma analizada, la «instalación y puesta en operación» de los sistemas automáticos y semiautomáticos utilizados para la detección de infracciones de tránsito, equivale a su «implementación». (...) Todo lo expuesto permite concluir que la instalación y la puesta en operación de los sistemas automáticos y semiautomáticos para la detección de las infracciones de tránsito, a los que alude el art. 5 de la Ley 1843 de 2017, no comprenden la operación y mantenimiento de estos sistemas. De manera adicional, porque estas actividades desbordan la fase de implementación de los referidos equipos (...) En definitiva, se concluye que la instalación y la puesta en operación de los sistemas automáticos y semiautomáticos que permiten evidenciar infracciones de tránsito no comprende su operación y mantenimiento, con excepción de lo atinente a la garantía de cumplimiento del contrato en cuanto a los bienes y servicios contratados".

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340528771 de 2023.
“Es decir, que las actividades que se pueden remunerar hasta con el 10% de los valores recaudados por concepto de multas de tránsito, de conformidad con lo previsto en el art. 5 de la Ley 1843 de 2017, son todas aquellas necesarias para la instalación y la puesta en operación de los sistemas

tecnológicos utilizados para la detección de infracciones de tránsito, no siendo posible que las autoridades de tránsito dispongan de más del porcentaje permitido de los dineros recaudados por concepto de multas para remunerar la operación y mantenimiento de los sistemas tecnológicos contratados (...).”

Texto del Editor:

La instalación y puesta en marcha del sistema de fotodetección es una actividad diferente a la operación. El límite de remuneración al contratista solo opera para la primera

De una lectura amplia del Código Nacional de Tránsito Terrestre - CNTT, modificado por la Ley 1383 de 2010⁶³, se colige que las autoridades de tránsito pueden contratar con particulares diversas actividades inherentes a la función sancionadora por infracciones de tránsito:

-El artículo 135 permitió la contratación de servicios de medios técnicos y tecnológicos para evidenciar las infracciones de tránsito, el vehículo, el día, la hora y lugar.

-El artículo 7 permitió la delegación del aporte de pruebas de las infracciones de tránsito y la delegación del recaudo de las multas de tránsito.

-El artículo 159 permitió contratar el cobro efectivo de las multas por infracciones de tránsito y todos los servicios complementarios que permitan que el cobro sea más célere y eficaz.

El Código Nacional de Tránsito previó dos modalidades a fin de concretar la ejecución por particulares de las funciones antes relacionadas: i) la delegación de funciones y ii) la contratación de servicios. A este respecto se pronunció la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en el siguiente sentido:

“Para que las autoridades de tránsito pudieran entregar estas actividades a los particulares,

el Código Nacional de Tránsito Terrestre previó dos figuras:

a) La delegación de funciones: para el aporte de las pruebas (art. 7) y para el recaudo de las multas (art. 7).

b) La contratación de determinados servicios: para contratar los servicios de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la infracción de tránsito, la identificación del vehículo, la hora, el día y lugar de su comisión (art. 135) o del conductor (art. 129. Parág.2); el cobro de las multas (art. 159) y, en general, los bienes y servicios necesarios para realizar el cobro de las multas con mayor celeridad y eficiencia (art. 135 parágrafo. 2)”⁶⁴.

Centrándonos en el tema particular que nos ocupa, esto es, la contratación de servicios de medios técnicos y tecnológicos para evidenciar las infracciones de tránsito, corresponde en primer lugar destacar que si bien la Ley 1843 de 2017 incorporó cambios al CNTT que suponen la imposibilidad de delegar y/o contratar funciones que antes podían ser ejecutadas por particulares, en lo concerniente a la contratación de servicios de medios técnicos y tecnológicos, la norma conservó la posibilidad de seguir contratándolos.

De otra parte, corresponde aclarar que, respecto a la contratación de servicios de medios técnicos y tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito, es necesario distinguir entre la contratación de su instalación y puesta en funcionamiento, de la contratación de su operación y control. Lo anterior teniendo en cuenta que, en la

⁶³ “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones”.

⁶⁴ Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. 01 de julio de 2020. Radicado 11001-03-06-000-2019-00182-00 C.P. Édgar González López.

práctica, la contratación de estos servicios implica necesariamente la celebración de dos contratos que tienen objetos independientes:

i) Un primer contrato en el que se pacta el desarrollo de los servicios de instalación y puesta en operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos. Estos consisten en todas las actividades que debe realizar el particular para poner al servicio de las autoridades de tránsito los referidos sistemas. En especial, la instalación física de sistemas de hardware, el licenciamiento, ajuste, programación de software, tramitación de las autorizaciones y realización de las pruebas técnicas exigidas por la Ley para que estos equipos puedan entrar en funcionamiento.

ii) Y un contrato adicional que se circunscribe a la operación directa de fotodetección, esto es, al procesamiento constante de la información capturada por los equipos tecnológicos, a efectos de entregar las pruebas de las infracciones a las autoridades de tránsito para su respectiva valoración y el mantenimiento de los sistemas instalados mediante el desarrollo de los procesos y gestiones adecuadas para que los equipos funcionen correctamente, identificando la infracción.

La distinción entre la instalación y puesta en funcionamiento y la operación de los medios técnicos y tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito atiende por supuesto a que cada una de las actividades tiene una naturaleza distinta. Pero incluso, la distinción también está soportada en la modalidad a través de la cual el Estado traslada a los particulares la ejecución de la actividad. Respecto a la instalación y puesta en funcionamiento, la modalidad a través de la cual el Estado vincula a los particulares es la contratación de servicios. Por el contrario, de cara a la operación de los dispositivos técnicos y tecnológicos para la detección de las infracciones, lo que se concreta es la delegación en particulares de la función administrativa de aportar las pruebas que soporten la imposición de la sanción. A este

respecto se pronunció la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, así:

“Actividades que pueden ser contratadas y delegadas por las autoridades de tránsito

a) Contratar los servicios de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar las infracciones de tránsito.

De acuerdo con el art. 135 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, las autoridades de tránsito pueden contratar los sistemas de medios técnicos y tecnológicos que le permitan detectar la infracción, así como el vehículo, el día, el lugar y la hora de su comisión.

En concordancia con lo anterior, el art. 5 de la Ley 1843 de 2017 reguló la contratación para la instalación y la puesta en operación de los sistemas técnicos y tecnológicos utilizados para detectar las infracciones de tránsito. En específico, el régimen jurídico aplicable a estos contratos y el límite para la remuneración del particular.

Ahora bien, si la autoridad de tránsito en forma adicional contrata la operación de estos servicios técnicos y tecnológicos, los respectivos contratos tendrán como objetivo el aporte de las pruebas de las infracciones por parte de los particulares. Por lo tanto, en estos casos se presenta una delegación de funciones administrativas en los términos del art. 7 del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

b) Delegar el aporte de las pruebas.

La Ley 1843 de 2017 mantuvo vigente lo dispuesto en el art. 7 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, en relación con la posibilidad de delegar a particulares el aporte de las pruebas. Sin mencionar el procedimiento que se debe adelantar. Por lo tanto, en estos casos son aplicables las reglas generales contenidas en la Ley 489 de 1998, esto es, la expedición de un acto administrativo de delegación y la celebración de un contrato especial de concesión⁶⁵.

⁶⁵ Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. 01 de julio de 2020. Radicado 11001-03-06-000-2019-00182-00 C.P. Édgar González López.

En síntesis, la facultad legal de contratar con particulares los servicios de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar las infracciones de tránsito puede comprender la celebración de diversos negocios jurídicos, entre ellos, la contratación de la instalación y la puesta en operación y/o la operación y mantenimiento de los referidos equipos. Es decir, existe una operación integral de prestación de servicios que puede desintegrarse en la ejecución de dos fases.

El artículo 5 de la Ley 1843 de 2017 se encarga de regular específicamente, a partir de la delimitación de su objetivo principal, la contratación para la instalación y la puesta en operación de los sistemas tendientes a verificar las infracciones de tránsito. Es decir, la norma reglamenta y define lo concerniente al régimen jurídico aplicable a la primera fase de la operación. Sobre ello establece un límite que involucra, por la misma intención de la normativa, la remuneración del particular en el desarrollo exclusivo de estas dos actividades (instalación y puesta en funcionamiento).

En esta línea, la norma dispone literalmente que la limitación de un 10% en el recaudo se predica de la remuneración que pueden percibir los contratistas por los recursos invertidos en la instalación y puesta en funcionamiento de los sistemas respectivos. La norma no contempla restricciones a la retribución por los recursos invertidos en otras prestaciones que pudieran ser contratadas, como la operación y mantenimiento. Lo anterior, porque estas actividades no están reguladas en esa norma -artículo 5 de la Ley 1843 de 2017-.

*Subyace, entonces, una primera razón para concluir que el **sentido expreso** de la disposición analizada reconoce que la remuneración de las entidades privadas por los recursos invertidos en la instalación y puesta en operación de los sistemas tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito no puede ser mayor al 10% del recaudo y que dicho límite porcentual, a partir de un entendimiento sistemático con el propósito del legislador, se encuentra atado directamente a la financiación privada para las actividades de implementación propiamente dichas de los sistemas.*

Este razonamiento se deriva de un ejercicio hermenéutico o interpretativo sobre el contenido y sentido natural de la norma, aunado a la interpretación de conceptos de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado.

Con todo, surge una razón complementaria para concluir que la imposición de un porcentaje específico de recaudo a favor de la inversión privada en la instalación y puesta en marcha de sistemas no puede extenderse a los servicios de operación y mantenimiento de estos.

En el concepto de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado antes citado, se estableció que la instalación y la puesta en operación de los sistemas automáticos y semiautomáticos para la detección de las infracciones de tránsito no comprenden su operación y mantenimiento. Es decir, estas últimas actividades individualmente consideradas desbordan la fase de implementación de los referidos equipos en la medida en que corresponden a gestiones diferenciadas, en su naturaleza y alcance, inclusive, en la relación misma de los costos, lo que impide que sus efectos sean equiparables.

Por lo mismo, el límite consagrado en el artículo 5 de la Ley 1843 de 2017, sobre el porcentaje de las multas recaudadas que puede ser destinado a la remuneración del contratista, solo aplica para la contraprestación que pueden recibir los privados por los recursos invertidos en las actividades de implementación de los distintos sistemas tecnológicos y se predica respecto de los dineros efectivamente recibidos por las autoridades de tránsito, en virtud de las multas que tienen origen en las infracciones detectadas por los sistemas tecnológicos implementados por el particular.

No obstante, como el régimen aplicable a la contratación con privados para la realización de actividades vinculadas a la actividad sancionatoria del Estado se rige por las normas de la contratación estatal, derivadas de la Ley 80 de 1993, las autoridades competentes, en el marco de las fases de operación y mantenimiento de los sistemas pueden establecer limitaciones propias al recaudo particular que, en todo caso, deben

consultar, entre otros, los postulados de planeación contractual, economía, eficacia, transparencia, responsabilidad y libre concurrencia. Esto implica que al no existir una restricción tácita de ley a la remuneración de los particulares en esa etapa de la operación, el valor máximo proyectado del contrato surgirá de la negociación directa

entre las partes sin perder de vista, primero, que la determinación del precio está dada por la observancia estricta de los principios en mención, segundo, estará justificado en los estudios previos que adelante la entidad pública y, tercero, debe representar “la igualdad y equilibrio entre prestaciones y derechos”⁶⁶.

CAPITULO 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340252591 de 2023. “- 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 y son quienes expiden el certificado de libertad y de tradición de un vehículo, donde se señalen las características del mismo y un histórico que refleje todas las actuaciones, trámites y anotaciones realizadas en el registro, la Policía Nacional a través de los agentes de tránsito son autoridad operativa.

- Igualmente, los referidos Organismos se encuentran obligados a reportar la información al Registro Único Nacional de Tránsito que de acuerdo a la estructura de datos y estándares determinen conjuntamente el Ministerio de Transporte y el Concesionario RUNT.

- El Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) actúa como un mero repositorio de la información entregada por los distintos actores del sistema, 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 presten servicio al sector, por lo tanto, los organismos de Tránsito, Direcciones Territoriales, aseguradoras, entre otros, debe propender por reportar información veraz, consistente, exacta y de calidad cada una en el marco de sus competencias.

- La migración o reporte de información al sistema RUNT, consiste en un procedimiento a través del cual se lleva a cabo el cargue de información de todos los vehículos del país, conductores, infractores de tránsito, etc., a un Sistema Centralizado denominado Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, el cual podrá ser consultado por los diferentes actores de dicho sistema en virtud de lo establecido en los artículos 8 y 9 de la Ley 769 de 2002”.

Concepto MT- 20241341035081 de 2024. “Es preciso indicar que es obligación inscribir la información requerida ante el Registro Único Nacional de Tránsito-Runt, de todos los automotores legalmente matriculados, todos los conductores de vehículos de servicio particular y público, todos los titulares de una licencia de tránsito, entre otros; cabe señalar que, de los anteriormente mencionados, los responsables de su inscripción y demás trámites, es el respectivo Organismo de

⁶⁶ Artículo 28 de la Ley 80 de 1993.

Tránsito los cuales contribuyen a mantener una base de datos integral y actualizada que sirva como referencia fundamental para la gestión eficiente y segura del tránsito vehicular y la movilidad en general.

A su vez, los Organismos de Tránsito, la policía de carreteras y las aseguradoras tienen la obligación de reportar la información de acuerdo con su competencia al Runt. En consecuencia, se deduce que también son estos actores los responsables de la alimentación de datos en el sistema del Runt. Es importante destacar que los consulados no participan en este proceso, ya que no están

considerados como organismos de tránsito, según lo establecido en el artículo 6 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, y, por ende, no están autorizados para llevar a cabo ningún tipo de trámite o registro ante el Runt. En ese orden de ideas, es imperativo que el Registro Único Nacional de Tránsito – Runt, opere dentro de un contexto que garantice la integridad y seguridad de la información, cumpliendo con rigurosos estándares en cuanto al intercambio, confiabilidad, privacidad y uso adecuado de los datos”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Asignación de Rangos y Series a los Organismos de Tránsito en Todo el Territorio Nacional

Artículo 6.2.1.1. 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 6.2.1.2. Para la asignación de rangos de placas, el RUNT validará como requisito que el Organismo de Tránsito haya pagado, consumido y registrado exitosamente en el sistema el 80% de la última asignación. En la nueva asignación además del 80% se le exigirá la legalización del 20% de la penúltima asignación.

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

Artículo 6.2.1.3. 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 60, parte integral de la resolución

Artículo 6.2.1.4. Transitorio. Rangos y Series. A partir de la entrada en operación del RUNT los rangos y series asignadas y no utilizadas de licencia de tránsito y de licencia de conducción, deberán ser reportadas a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, para efectos de cancelarle al Organismo de Tránsito la asignación respectiva.

En el caso de asignación de rangos de placa, el Organismo de Tránsito deberá reportarle a la concesión RUNT a más tardar el 30 de octubre de 2009, los rangos de placas fabricadas pero no utilizadas.

El inventario reportado al RUNT como fabricado y no utilizado será cargado al sistema para que en la primera asignación de rangos de placas que haga el RUNT, se tengan en cuenta estos rangos.

Parágrafo. Los rangos asignados, reportados como no fabricados serán anulados y se contarán como de libre asignación.

Artículo 6.2.1.5. 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 6.2.1.6. 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.

Artículo 6.2.1.77. El “Listado de rangos y series de Placas particulares y públicas” del Anexo 60, la cual hace parte integral de presente resolución.

Artículo 6.2.1.8. A partir del primero 1 de diciembre 2008, el Ministerio de Transporte no asignará nuevos rangos y series de las especies venales de licencias de conducción, licencias de tránsito y placas de vehículos y de motocicletas al Organismo de Tránsito que no haya consumido, reportado y cargado exitosamente el 100% de los trámites realizados con la totalidad de las asignaciones efectuadas desde su clasificación; excepto la última asignación, para la que sólo se exigirá el reporte y cargue exitoso del 80% de la información.

Artículo 6.2.1.9. Procedimiento. Para la asignación de rangos y series de las especies venales, se seguirá el siguiente procedimiento:

1. El Organismo de Tránsito solicitará, a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte la asignación de rangos y series de las especies venales.
2. La Subdirección de Tránsito del Ministerio verificará el cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 6.2.1.8., consultando el reporte que para tales efectos genera el sistema automáticamente, en el cual se encuentra el consolidado mensual del consumo y reporte de rangos y series por cada especie venal asignada por Organismo de Tránsito.

El Organismo de Tránsito deberá reportar de cada especie venal la utilización de 80% del total de rangos asignados dejando un margen de un 20% por legalizar, condición que debe cumplirse para la nueva asignación.

En la nueva asignación deberán registrar el 20% pendiente por legalizar de la anterior asignación, más el 80% del último rango y serie asignado por cada especie venal y así sucesivamente hasta la implementación del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT. Las futuras asignaciones estarán supeditadas al reporte del 80% del último rango más el 20% restante de la anterior asignación.

3. El Ministerio de Transporte procederá a realizar la nueva asignación a través de resolución, previa verificación de los numerales anteriores.

Parágrafo. Una vez entre en operación el Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT este procedimiento continuará aplicándose únicamente para la asignación de placas de vehículos y de motocicletas.

Artículo 6.2.1.10. En funcionamiento del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT los rangos y series serán asignados por el sistema de manera automática y aleatoria previo criterio de validación de la información que requiere cada trámite.

Parágrafo. Los remanentes de especies venales asignados, sin trámite alguno serán reasignados por el RUNT al mismo Organismo de Tránsito.

Artículo 6.2.1.11. El Ministerio de Transporte no asignará rangos ni series de especies venales al Organismo de Tránsito que no haya cumplido con el cargue y lectura del registro nacional de accidentes de tránsito, con una antelación de 30 días calendario a su requerimiento. Al no presentarse accidentes de tránsito deberá reportar el periodo en ceros (0).

Artículo 6.2.1.12. El Organismo de Tránsito será el responsable de reportar la totalidad de los rangos y series de las especies venales asignados y su incumplimiento dará lugar a las acciones administrativas respectivas.

Mecanismos de Control, Recaudo y Consumo de Especies Venales

Artículo 6.2.2.1. A partir del 30 de abril de 2009 no se asignarán nuevos rangos y series de las especies venales de licencia de conducción, licencia de tránsito y placas de vehículos y motocicletas al Organismo de Tránsito que no haya consumido, reportado y cargado exitosamente el 90% de los trámites realizados con la totalidad de las asignaciones efectuadas desde su clasificación, excepto la última asignación, para la que sólo se exigirá el reporte y cargue exitoso del 80% de la información.

Consecutivo Nacional para la Asignación de Series Licencias de Tránsito

Artículo 6.2.3.1. Fijar el consecutivo nacional para la asignación de series de Licencias de Tránsito a los Organismos de Tránsito del país, a partir de la Serie número 1439001.

Artículo 6.2.3.2. El consecutivo nacional de Licencias de Tránsito se asignará de acuerdo con el consumo de cada uno de los Organismos de Tránsito, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución número 200 de 2004.

Asignación de Series y Rangos para las Especies Venales Asociadas con Remolques y Semirremolques

Artículo 6.2.4.1. Asignación de rangos y series. A partir de la fecha de entrada en operación del Registro Nacional de Remolques y Semirremolques en el RUNT, la asignación de rangos de las series de la especie venal “Tarjeta de Registro” y “placa” a los Organismos de Tránsito, se hará a través del Sistema RUNT, de manera automática y en línea.

Parágrafo. A partir de la segunda asignación, el Sistema RUNT validará que el Organismo de Tránsito haya consumido y registrado exitosamente el 80% de la última asignación y el 20% restante de la penúltima asignación de las especies venales asociadas al Registro Nacional de Remolques y Semirremolques y haya cumplido con el cargue de la información del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, correspondiente a los treinta (30) días calendario anteriores a la fecha de la solicitud de asignación de rangos.

Asignación de Rangos para el Formulario Orden de Comparendo Único Nacional

Artículo 6.2.5.1. Asignación de rangos. A partir del 23 de agosto de 2010, la asignación de rangos para el formulario de Orden de Comparendo Único Nacional, a los Organismos de Tránsito y a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, se hará a través del sistema RUNT, de manera automática y en línea.

Para determinar la cantidad que inicialmente se debe asignar a cada uno de los Organismos de Tránsito y a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional se obtendrá promediando el consumo de los últimos tres (3) meses, de acuerdo al número de infracciones impuestas por cada una de las autoridades.

A partir de la segunda asignación a través del sistema RUNT, se verificará que el Organismo de Tránsito o la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, haya 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.

Artículo 6.2.5.2. Código de identificación. La Orden de Comparendo Único Nacional de Tránsito, estará identificada con un código que consta de veinte (20) dígitos distribuidos así:

Los ocho dígitos registrados de izquierda a derecha identifican el Organismo de Tránsito que expide el comparendo, según el Código de la División Política del DANE y los doce (12) últimos dígitos corresponden a la serie única nacional asignada por el sistema RUNT.

Para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los primeros ocho (8) dígitos corresponden a la serie 99999999 y los siguientes doce (12) dígitos a los asignados por el sistema RUNT.

Artículo 6.2.5.3. Impresión de los formatos. Los Organismos de Tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, ordenarán la impresión del Formato Orden de Comparendo Único Nacional de acuerdo a los rangos suministrados por el RUNT.

Artículo 6.2.5.4. Características técnicas del formato. El formato de la Orden de Comparendo Único Nacional de Tránsito, debe ceñirse estrictamente a lo establecido en la Resolución número 3027 de 2010 o la norma que la modifique o sustituya, el cual debe contener original y dos (2) copias para los comparendos pertenecientes a los Organismos de Tránsito y, original y tres (3) copias para los utilizados por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340906631 de 2024.

“Indistintamente si la orden de comparendo es manual o realizada mediante comparenderas electrónicas, deberá contener las características técnicas del formato de Comparendo Único Nacional, conforme a las características contenidas en el Anexo 70 “Formulario de Comparendo Único Nacional”, de la Resolución 20223040045295 de 2022. Así las cosas, el Formulario de Comparendo Único Nacional deberá ser el utilizado por los organismos de tránsito del país, el cual debe contener la codificación de las infracciones y demás datos y características descritas en la Resolución

20223040045295 de 2022. En ese orden, si bien las autoridades competentes podrán implementar el servicio de medios técnicos y tecnológicos en el marco de la comisión de infracciones o contravenciones, estos deben permitir la captura, lectura y almacenamiento de la información contenida en el formulario de Orden de Comparendo Único Nacional descrito en el aparte de marco normativo, e igualmente deberán implementar medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar el vehículo, la fecha, el lugar y la hora y demás datos establecidos en el formulario de Comparendo Único Nacional”.

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

1. Registro Nacional de Automotores.

Legislación Complementaria: Ley 2283 de 2023

Artículo 8. El Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Parametrización y Procedimiento para el Registro de Información Reportada por los Importadores, Ensambladores y Fabricantes de Vehículos, Carrocerías y Motocicletas

Artículo 4.3.1.1. Objeto. El presente capítulo 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 4.3.1.2. Parametrización. Adoptar como obligatorias las “Tablas de parametrización” del Anexo 40, de 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 41 “Manual Guía de Parametrización de Clases de Vehículo y Tipos de Carrocería en el Registro Nacional Automotor del RUNT”, el cual deberá ser publicado en la página web del RUNT <http://www.runt.com.co>.

Artículo 4.3.1.3. 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 el Anexo 40 “Tablas de Parametrización”, de la presente resolución, así como los de marcas, líneas y colores.

Artículo 4.3.1.4. 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 4.3.1.5. 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” incluidas en el Anexo 40 de 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 4.3.1.6. 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 4.3.1.7. Para la adecuada interpretación de la presente sección, 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 4.3.1.8. 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 sección, especialmente en la denominación que se da a la línea del vehículo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340425711 de 2024. “Al a todo acto, contrato, tenor de lo establecido en el artículo 8 de la Ley 769 del 2002, el Registro Único Nacional de Tránsito Runt, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país, incorporará por lo menos los siguientes registros de información, entre los que se encuentran entre otros, el Registro Nacional de Automotores. Por su parte, el artículo 6 de la Ley 2097 de 2021, no contempla la obligación en las Organismos de Tránsito o en Registro Único Nacional de Tránsito Runt, de realizar la inscripción en el Registro de Deudores Alimentarios Morosos. En este

sentido, conforme a lo previsto el artículo 5.3.15.2. de la 20223040045295 del 2022, el organismo de tránsito deberá realizar las anotaciones correspondientes providencia judicial, administrativa o arbitral que implique constitución, declaración, aclaración, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres, salvo la cesión del crédito prendario en el respectivo registro, sin que se mencione la inscripción en el Registro Redam para poder registrar el traspaso de cualquier vehículo automotor (...).”

2. Registro Nacional de Conductores.

3. Registro Nacional de Empresas de Transporte Público y Privado.

4. Registro Nacional de Licencias de Tránsito.

Comentario del Editor:

Si realizamos una interpretación sistemática de las definiciones de “*licencia de tránsito*” y “*registro nacional automotor*” contenidas en el artículo 2 del CNT y el contenido del artículo 38 de la misma codificación, podemos concluir que el registro nacional de licencias

de tránsito no es un registro independiente sino que forma parte del registro nacional automotor, ello en la medida en que la información del primero está contenida en el segundo.

5. Registro Nacional de Infracciones de Tránsito.

6. Registro Nacional de Centros de Enseñanza Automovilística.
7. Registro Nacional de Seguros.
8. Registro Nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público.

Comentario del Editor:

En primer lugar se hace preciso indicar que aun cuando la descripción del registro quedó amplia, en el sentido que harían parte de este registro todas las personas que presten servicios al sector público, ha de entenderse que, en el marco de la Ley 105 de 1993, disposición de la cual emana el Código Nacional de Tránsito, debe entenderse que hacen parte de este registro las personas que prestan servicios al sector del tránsito y el transporte, por lo tanto, se incluirían, entre

otros (i) los organismos de apoyo al tránsito (centros de enseñanza automovilística, centros de reconocimiento de conductores, centros integrales de atención, centros de diagnóstico automotor, centros de atención logística), (ii) concesionarios o delegatarios de servicios de tránsito, (iii) empresas de transporte y iv) prestadores de servicios conexos y complementarios al tránsito y al transporte.

9. Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.

Reglamentación: Resolución MT-20243040045295 de 2022

Artículo 4.8.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto establecer los lineamientos generales para la entrada en operación del Registro Nacional de Remolques y Semirremolques en el Sistema RUNT, así como para la migración de la información al RUNT y la entrega a los Organismos de Tránsito de los archivos físicos que en la actualidad están a cargo de las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte.

Artículo 4.8.1.1. Entrada en operación del registro en el Sistema RUNT. A partir del 15 de noviembre de 2013, entrará en operación el Registro Nacional de Remolques y Semirremolques en el Sistema RUNT. En consecuencia, el registro inicial y todos los trámites establecidos en el Título 5 de la presente resolución, relacionados con remolques y semirremolques importados, fabricados y ensamblados en el país, se deberán efectuar en los Organismos de Tránsito, a través del Sistema RUNT.

Artículo 4.8.1.2. Contenido del Registro Nacional de Remolques y Semirremolques en el Sistema RUNT. El Registro Nacional de Remolques y Semirremolques en el Sistema RUNT, estará compuesto por los datos que permitan su identificación, las características técnicas de diseño, su propiedad, los trámites, novedades y gravámenes que se realicen y decreten sobre los mismos.

Artículo 4.8.1.3. Número de identificación vehicular (VIN). A partir de la entrada en operación del Registro Nacional de Remolques y Semirremolques en el Sistema RUNT, para el registro inicial, se validará obligatoriamente el número de identificación vehicular (VIN), el cual deberá ser incorporado al Sistema por los fabricantes e importadores, según corresponda, de conformidad con lo señalado en el artículo 38 de la Ley 769 de 2002.

Procedimiento Unificado para Corregir y Completar la Información Migrada o Registrada en el Sistema RUNT, de las Características de los Vehículos de Transporte Terrestre Automotor de Carga.

Artículo 5.7.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto establecer el procedimiento unificado para corregir y/o completar la información migrada o registrada en el sistema RUNT de las características de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga que se encuentren en estado activo en el sistema RUNT.

Artículo 5.7.2. **Modificado. Artículo 3 de la Resolución MT 20243040030995 de 2024.** Procedimiento para corregir y/o completar información en el sistema Runt. El propietario o locatario de un vehículo de transporte terrestre automotor de carga o su apoderado, podrá solicitar que se corrija y/o complete la siguiente información del automotor migrada o registrada en el Registro Único Nacional de Tránsito (Runt): Fecha de la matrícula, número de la licencia de tránsito, fecha de expedición de la misma, clase, marca, línea, modelo, color, tipo de servicio, tipo de carrocería, número de motor, número de serie, número de chasis, tipo de combustible, cilindraje, número de ejes, capacidad de carga, peso bruto vehicular, número de pasajeros, número de puertas, número de ficha técnica de homologación de chasis y número de ficha técnica de homologación de carrocería, aplicando el siguiente procedimiento:

1) El propietario o locatario del vehículo o su apoderado, mediante oficio dirigido al Organismo de Tránsito en donde esté registrado el automotor, deberá solicitar que se corrija y/o complete la información migrada o registrada en el sistema Runt, señalando los datos específicos que se deben ajustar y/o completar.

2) Recibida la petición, el Organismo de Tránsito deberá verificar que en la carpeta del vehículo se encuentren los documentos que contengan la información que se solicita corregir y/o completar, de la siguiente forma:

a) Con los soportes aportados para el registro inicial, la licencia de tránsito, la certificación de traslado de cuenta o de radicación de la misma y/o documento con registro histórico de los trámites (Kardex), se podrá acreditar la información referente a la fecha de matrícula.

b) Con los documentos de declaración de importación, certificado individual de aduana, empadronamiento o declaración de despacho, orden judicial o acta de adjudicación o remate, ficha técnica de homologación de chasis, resolución de homologación, resolución de transformación expedida por el INTRA o el Ministerio de Transporte, factura de carrocería y Ficha Técnica de Carrocería, se podrá acreditar el ajuste o complemento de los datos: Clase, marca, línea, modelo, número de motor, número de serie, número de chasis, número de ejes, capacidad de carga, peso bruto vehicular, número de Ficha Técnica de Homologación del Chasis, color, tipo de combustible, cilindraje, número de pasajeros y número de puertas.

c) Con los documentos de factura de venta o Ficha Técnica de Homologación de la Carrocería se podrá acreditar el ajuste o complemento del dato de: tipo de Carrocería.

d) Con el documento de Ficha Técnica de Homologación de la Carrocería se podrá acreditar el ajuste o complemento del número de la misma, la cual deberá estar asociada a la respectiva Ficha Técnica de Homologación del Chasis.

e) Para el caso de los datos que se pretendan ajustar o completar con base en la ficha técnica de homologación del chasis, el Organismo de Tránsito deberá verificar que la información corresponda con la contenida en el documento de Declaración de Importación del vehículo.

f) Para la corrección del número de motor y número de chasis se deberá adjuntar las improntas que tiene el vehículo.

g) Si la carpeta del vehículo no cuenta con la Declaración de Importación o la ficha técnica de homologación del chasis, por ser un vehículo registrado antes de la expedición de la Resolución número 7800 del 14 de noviembre de 1995, el Organismo de Tránsito solamente podrá realizar

el ajuste de la información, cuando esta pueda extraerse de alguno de los siguientes documentos que reposen en la carpeta del vehículo: certificado individual de aduana, certificado de empadronamiento, declaración de despacho, orden judicial, acta de adjudicación, acta de remate, factura, solicitud de matrícula, certificación de traslado de cuenta o de radicación de la misma, documento con registro histórico de los trámites (Kardex), resolución de homologación y/o formato de homologación, resoluciones de cambio de servicio o resoluciones que aprueban cambios de clase o cambio de carrocería.

3) Una vez el Organismo de Tránsito verifique en los documentos que se encuentran en la carpeta del vehículo la información mencionada en los numerales anteriores, expedirá dentro de los cinco (5) días siguientes a la presentación de la solicitud, el acto administrativo mediante el cual se corrijan y/o completen los datos solicitados por el propietario del vehículo, el locatario o su apoderado y cargará el respectivo acto administrativo con sus soportes en archivo digital en la mesa de ayuda del Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), quien procederá al registro de las modificaciones y/o correcciones que correspondan en el Runt.

4) Para corregir o completar la información relacionada con el número de la licencia de tránsito, fecha de expedición de la misma, tipo de combustible, cilindra-je, color, número de pasajeros y número de puertas, el Organismo de Tránsito, dentro de los cinco (5) días siguientes a la presentación de la solicitud deberá expedir el acto administrativo correspondiente y registrar directamente la información en el Sistema Runt, observando los procedimientos establecidos para tal efecto.

Parágrafo 1. En caso de que en la carpeta del vehículo no reposen los documentos indicados en el numeral 2 del presente artículo, el Organismo de Tránsito deberá dentro del plazo indicado en los numerales 3 y 4 y bajo su responsabilidad, emitir una certificación debidamente numerada y suscrita por el represen tante legal del Organismo de Tránsito, dirigida a la Superintendencia de Transporte, con copia al propietario, locatario o su apoderado, en donde conste que de ninguno de los documentos que reposan en la carpeta es posible extraer la información de: clase, marca, línea, modelo, tipo de servicio, tipo de carrocería, número de motor, número de serie, número de chasis, número de ejes, capacidad de carga, peso bruto vehicular, número de Ficha Técnica de Homologación de Chasis y número de Ficha Técnica de Homologación de Carrocería, color, tipo de combustible, cilindraje, número de pasajeros, número de puertas, notificándole al solicitante que, para efectos de obtenerla, deberá iniciar el procedimiento descrito en el artículo 5.7.3., de la presente resolución.

Parágrafo 2. En los casos en los cuales los automotores fueron comercializados y/o matriculados como vehículos clase tractocamión de dos ejes y en la Declaración de Importación aparezcan como chasis combinado de dos ejes, con un PBV superior a 10.500 kilogramos, la corrección de capacidad de carga, peso bruto vehicular y número de ejes, se podrá efectuar con la certificación que expida el fabricante, ensamblador o representante de la marca, en la que se señale que dadas las características técnicas, el automotor se podía adaptar a tractocamión de dos ejes, indicando además, la Ficha Técnica de Homologación aprobada por el Ministerio de Transporte para dicha configuración.

Parágrafo 3. En todos los casos en que se requiera corregir y/o completar la información en el Sistema Runt, de los vehículos de carga, la concesión del Runt, deberá verificar que el vehículo se encuentre registrado en el Registro Nacional de Carga (RNC) y migrada su información al Runt, antes del 23 de junio de 2020".

Artículo 5.7.3. Modificado. Artículo 3 de la Resolución MT 20243040030995 de 2024. Procedimiento en caso de ausencia de documentación en la carpeta del vehículo. Si dentro de la carpeta que reposa en el Organismo de Tránsito, no se encuentran los documentos indicados en el numeral 2 del artículo 5.7.2. de la presente resolución, para corregir y/o completar los datos de: clase, marca, línea, color, número de pasajeros, número de puertas, modelo, tipo de carrocería, número de motor, número de serie, número de chasis, tipo de combustible, cilindraje,

número de ejes, capacidad de carga y peso bruto vehicular, migrados o registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), deberá seguirse el siguiente procedimiento:

1) El propietario del vehículo, el locatario o su apoderado, podrá:

a) Presentar la solicitud de inspección ante la Dirección de Investigación Criminal de la Policía Nacional (Dijín), quienes verificarán la licencia de tránsito del vehículo con los guarismos de identificación del vehículo correspondiente y, en caso de que sea posible, emitirán Certificación Técnica de Identificación del Automotor en la que conste como mínimo las características a ajustar y completar, con excepción del peso bruto vehicular y la capacidad de carga, documento que servirá como sustento para corregir y/o completar la información del automotor.

b) Solicitar al ensamblador, importador o representante de marca, o de la carrocería, certificado debidamente suscrito por el representante legal o a quien este delegue, en donde consten las características propias del automotor con las cuales fue importado, ensamblado y matriculado en su momento.

2) Una vez que el propietario del vehículo, el locatario o su apoderado cuente con la documentación establecida en el numeral 1 del presente artículo que le permita identificar la información que se desea ajustar o completar, deberá radicarla ante el Organismo de Tránsito donde se encuentre matriculado el vehículo.

3) El Organismo de Tránsito respectivo verificará la documentación aportada y con base en ella emitirá dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la radicación, el acto administrativo mediante el cual se ajusta y/o complementa la información sobre las características del vehículo y cargará el respectivo acto administrativo con sus soportes en archivo digital en la mesa de ayuda del Registro Único Nacional de Tránsito, quien procederá al registro de las modificaciones y/o correcciones correspondientes en el Runt.

Parágrafo 1. En el caso de que se requiera corregir el peso bruto vehicular y/o la capacidad de carga, con base en la certificación de la Dirección de Investigación Criminal e Interpol (Dijín), el ensamblador, importador o representante de la marca, la misma debe contener como mínimo la clase, marca, línea y número de ejes del automotor, y a partir de estos parámetros, el Organismo de Tránsito asignará un peso bruto vehicular y/o capacidad de carga presuntivos, de conformidad con la tabla que para tal fin publique el Ministerio de Transporte en la página web de la entidad en el acceso de “Servicios y Consulta en Línea” - “Estandarización Presuntiva de Pesos Brutos Vehiculares y capacidades de carga”, el cual deberá ser incluido en el acto administrativo de que trata el numeral 3 del presente artículo.

La estandarización presuntiva de peso bruto vehicular y de capacidad de carga que realice el Organismo de Tránsito con base en la tabla publicada por el Ministerio de Transporte, es una presunción que admitirá prueba en contrario por parte del propietario del vehículo, el locatario y/o su apoderado. Las actuaciones que se inicien ante el Organismo de Tránsito para desvirtuar la presunción indicada en este artículo deberán tramitarse con los documentos indicados en el presente capítulo.

Parágrafo 2. En los casos en los cuales no se cuente con la Ficha Técnica de Homologación de Carrocería para acreditar la capacidad de carga de un vehículo, el Organismo de Tránsito deberá solicitar a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, la asignación de una capacidad de carga presuntiva, la cual se determinará teniendo en cuenta la capacidad de carga promedio establecidas en las fichas técnicas de homologación de carrocería, aprobadas por el Ministerio de Transporte, con anterioridad a la fecha de matrícula, para el respectivo chasis y tipo de carrocería. Para tal efecto el Organismo de Tránsito deberá allegar con la respectiva solicitud, la declaración de importación y la factura de venta, tanto del chasis como de la carrocería.

Parágrafo 3. El procedimiento previsto en este artículo se adelantará sin perjuicio de la obligación del Organismo de Tránsito de reconstruir la carpeta cuando sea el caso, de conformidad con el artículo 5.7.6., de la presente resolución”.

Artículo 5.7.4. Procedimiento para vehículos matriculados con posterioridad a la entrada en vigencia del Decreto 1131 de 2009. Los vehículos matriculados con posterioridad a la entrada en vigencia del Decreto número 1131 de 2009 que requieran ajustar y/o completar la información relacionada con el Peso Bruto Vehicular, clase, número de ejes y fecha de matrícula deberán solicitar concepto previo favorable de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, allegando la Ficha Técnica de Homologación, la Declaración de Importación y el Certificado de Cumplimiento de Requisitos o la Aprobación de Caución con la cual fue matriculado el vehículo, en los siguientes casos:

- a) Cuando el peso bruto vehicular resultante de la aplicación de lo previsto en la presente resolución supere los 10.500 kilogramos.
- b) Cuando la clase del vehículo sea tipo camioneta o camión, y requiera ser corregida a tracto camión, o sea de tipo camioneta y requiera ser corregida a camión.
- c) Cuando el número de ejes del vehículo requiera ser modificado de 2 ejes a 3 ejes, de 2 ejes a 4 ejes, o de 3 ejes a 4 ejes.
- d) Cuando se requiera modificar la fecha de matrícula.

Artículo 5.7.5. Responsable. El Organismo de Tránsito conservará en la carpeta del vehículo el original del acto administrativo por medio del cual se efectuó el procedimiento solicitado y será este quien asumirá la responsabilidad sobre la existencia de los documentos y de la información consignada en dicho acto administrativo.

Artículo 5.7.6. Modificaciones. El procedimiento de corrección y/o complementación de la información sobre las características de los vehículos, solo podrá hacerse por una única vez por cada característica o dato del mismo y cuando se soporte en los documentos requeridos para la corrección de la información.

Parágrafo. Por este procedimiento no podrán solicitarse las modificaciones a que hace referencia el artículo 49 de la Ley 769 de 2002, ni podrá cambiar, modificar, ni alterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo, ni retocar o alterar las placas de vehículos, como lo establece dicho artículo. Salvo que las modificaciones que se soliciten sean para corregir y complementar información migrada o registrada en el sistema RUNT.

Parágrafo 2. **Adicionado. Artículo 5 de la Resolución MT 20243040030995 de 2024.** En los casos en que la corrección de la información se haya realizado de manera inconsistente por errores formales de digitación o transcripción, se podrá adelantar una segunda corrección. Para ello la concesión del Runt deberá solicitar concepto favorable del Grupo de Reposición Integral del Vehículos del Ministerio de Transporte, adjuntando los soportes respectivos.

Artículo 5.7.7. Expedientes. El Organismo de Tránsito tendrá la obligación de reconstruir los expedientes o carpetas de cada vehículo, de conformidad con el numeral 6 del artículo 38 y numeral 12 del artículo 39 de la Ley 1952 de 2019, literal d) del artículo 4 de la Ley 594 de 2000, artículo 162 de la Ley 769 de 2002 y artículo 126 de la Ley 1564 de 2012, so pena de las investigaciones penales o disciplinarias a que pueda darse lugar.

Adicionalmente, de evidenciarse el incumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente capítulo, la Superintendencia de Transporte adelantará, dentro del marco de sus competencias, las investigaciones a que haya lugar de conformidad con lo dispuesto en las Leyes 105 de

1993, 336 de 1996 y el Decreto 101 de 2000, modificado por los Decretos 2741 de 2001, 2053 de 2003 y 2409 de 2018.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341134811 de 2023.

“...ante la pérdida, destrucción total o parcial de un expediente, lo acertado sería su reconstrucción, conforme a las reglas contenidas en el artículo 126 del Código General del Proceso y en el Acuerdo 07 del 15 de octubre de 2014 expedido por el Consejo Directivo del Archivo General de la Nación expidió (sic) el “Por medio del cual se establecen los lineamientos para la reconstrucción de expedientes y se dictan otras disposiciones.”, que regula el marco técnico archivístico y jurídico para la

reconstrucción de expedientes por parte de las entidades públicas. Finalmente, son las autoridades de tránsito para el caso en particular, quienes deben realizar la respectiva reconstrucción del expediente, vale precisar que el Ministerio de Transporte no es el superior jerárquico de los referidos Organismos, motivo por el cual no es el competente para establecer el procedimiento que deben adelantar para la reconstrucción de referido expediente, especialmente si el responsable del expediente es el Organismo de Tránsito”.

Artículo 5.7.8. Costo. La corrección y/o actualización de la información ante el sistema RUNT no generará costo alguno para el Organismo de Tránsito y tampoco para el ciudadano que lo requiera. Sin embargo, en los casos donde se corrija y/o complemente la información o dato del registro del vehículo automotor que modifique la licencia de tránsito, tanto el Organismo de Tránsito como el propietario del automotor, estarán obligados adelantar la expedición de una nueva licencia de tránsito que corrobore las modificaciones realizadas en el sistema RUNT para lo cual deberá pagar la tarifa correspondiente.

Artículo 5.7.9. **Adicionado. Artículo 6 Resolución MT-20243040030995 de 2024.** Procedimiento para corregir y/o completar información en el Runt de un vehículo normalizado. El propietario o locatario de un vehículo normalizado de transporte terrestre automotor de carga o su apoderado, podrá solicitar corrección de la información del automotor migrado o registrado en el Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), siempre y cuando no se presenten diferencias en los montos de la caución o en la equivalencia que se tuvieron en cuenta en el proceso de su normalización.

Para efectos de lo anterior, además de cumplir con lo determinado en el artículo 5.7.2. y 5.7.3. de la presente resolución, previo a la corrección, la concesión del Runt deberá solicitar concepto favorable del Grupo de Reposición Integral de Vehículos del Ministerio de Transporte, adjuntando los soportes respectivos.

Artículo 5.7.10. **Adicionado. Artículo 6 Resolución MT-20243040030995 de 2024.** Disposiciones especiales. Para aquellos vehículos de carga, postulados al antiguo “Programa de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga”, para los cuales no se ha podido efectuar la cancelación de la matrícula por no contar con la información del peso bruto vehicular, en el Registro Nacional Automotor del Runt, el concesionario del Sistema Runt, procederá a cargar la información que se encuentre registrada en el Registro Nacional de Carga (RNC), con el objeto de culminar el trámite.

10. Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.

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 MT-20223040045295 de 2022

Condiciones Técnicas, Tecnológicas y Operación del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)

Artículo 4.1.2.1. Adoptar las Condiciones Técnicas, Tecnológicas y de Operación del RUNT contenidos en el documento Anexo 15 “Condiciones de Operación Técnicas y Tecnológicas OT, DT, OA”, que hacen parte de la presente resolución, para su debida aplicación por todos aquellos actores que deben inscribirse y/o reportar información al RUNT.

Artículo 4.1.2.2. 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 4.1.2.3. 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 4.1.2.4. 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 las Condiciones Técnicas, Tecnológicas y de Operación del RUNT.

Instrucción Administrativa:

Circular MT 20224200000027 de 2022.

“Por tratarse de un registro histórico en el que se debe ver reflejada la trayectoria que ha tenido un conductor, desde la expedición de su primera licencia de conducción, el Registro Nacional de Conductores del RUNT, no debe ser modificado ni alterado, salvo cuando se cuenta con la evidencia de que algún dato pudo quedar mal digitalizado y por error de transcripción durante el proceso de

registro y expedición. Sólo en estos casos, con acto administrativo sustentado, puede solicitarse su corrección. Ahora bien, es importante indicar que, los organismos de tránsito no pueden, mediante actos administrativos, borrar registros de licencias históricas, esto es, migradas, cambiar categorías o crear registros, teniendo en cuenta que, estos trámites tenían un plazo perentorio y este proceso

de migración quedó cerrado definitivamente el 31 de octubre de 2021.

Por lo anteriormente expuesto, se solicita a los organismos de tránsito abstenerse de seguir elaborando actos administrativos que pretendan hacer modificaciones de fondo al RNC y a la vez, a la Concesión RUNT S.A. se solicita no atender la

solicitudes que las autoridades de tránsito formulen bajo el mismo procedimiento que se tiene previsto para las correcciones en caso de transcripción leve, como un número invertido, etc. cuyos datos no alteren la información histórica de las licencias de conducción en lo que compone el registro de la persona”.

Doctrina Administrativa:

Concepto 20201340320681 de 2020.

“...frente a presuntas inconsistencias en el registro de información ante el sistema RUNT, se resalta que la migración de información sobre automotores es competencia directa de los Organismos de Tránsito en los cuales reposa la carpeta del vehículo, sustentado en la revisión de los documentos contentivos del expediente, cumpliendo el procedimiento señalado en las Leyes 769 de 2002 y 1005 de 2006, las Resoluciones 12379 de 2012⁶⁷ y 20203040006765 de 2020, y demás reglamentos vigentes.

A su vez, este Despacho reitera que frente a la corrección de registros de información migrados al sistema RUNT por parte de los Organismos de Tránsito -alusivos al Registro Nacional Automotor (RNA)- deberá acatarse el procedimiento y las condiciones señalados en la Resolución 20203040006765 del 23 de junio de 2020, proferida por el Ministerio de Transporte, la cual es de obligatorio cumplimiento, tanto para las autoridades de tránsito como por los administrados”.

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.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 2473 de 2022. “El análisis de las normas transcritas permite a la Sala arribar a las siguientes conclusiones sobre el régimen jurídico al que se sujeta el contrato de concesión 033 de 2007, toda vez que no solo explican o delimitan aspectos de su estructura financiera, sino que son el fundamento de algunas de sus cláusulas, materias que constituyen el objeto de la consulta:

i) El servicio público del RUNT y su titularidad: El RUNT es un servicio público, cuyo titular es el Estado, quien por intermedio del Ministerio de Transporte le corresponde su implementación, así como la determinación de sus características, montaje, operación y actualización. (art. 8 y 9, Ley 769 de 2002).

⁶⁷ Hoy compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022, modificada al respecto por la Resolución MT-20233040017145 de 2023.

ii) **Funcionamiento del servicio del RUNT:** Se le ordenó al Ministerio de Transporte poner en funcionamiento el RUNT -directamente o a través de entidades públicas o particulares-, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país y se le otorgó un plazo legal para el efecto. (art. 8 ibidem).

iii) **Sostenibilidad del servicio del RUNT:** Por mandato legal el RUNT se sostiene mediante un ingreso tributario -tasa-, que se cobra a los usuarios de este por el servicio, conforme al «sistema y el método para definir los costos» de las tarifas de la tasa.

iv) **Sujeto activo de la tasa:** Es la Nación -Ministerio de Transporte (art. 3, Ley 769), lo cual es concordante con la titularidad del servicio.

v) **Competencia para la fijación de la tarifa:** Las tarifas que deben sufragar los usuarios por los servicios del RUNT son fijadas anualmente mediante acto administrativo expedido por el Ministerio del Transporte, para lo cual se debe tener en cuenta el sistema y método previsto en los artículos 7 y 8 de la Ley 1005 de 2006.

vi) **Determinación de los costos por el servicio:** Para el cálculo de las tarifas el artículo 7 ibidem señala los costos que deben ser tenidos en cuenta, entre los cuales figuran la inversión inicial, mantenimiento, mejoramiento y operación de todos los equipos, sistemas, programas e infraestructura para la prestación del servicio del RUNT. En cuanto al costo de operación, se destaca que este incluye una interventoría técnica.

Así mismo, la norma en mención incluye el costo para cubrir los programas de investigación y desarrollo de nuevas tecnologías, dirigidas a temas de seguridad en el sector tránsito y transporte. Determinados los costos, se debe hacer una distribución de estos «entre los sujetos pasivos de los servicios» del RUNT, para lo cual se observará el sistema previsto en el artículo 8 de la Ley 1005.

Para el efecto, la ley ordenó realizar «una proyección estadística de la demanda mínima anual para el primer año de funcionamiento»

del RUNT, utilizando la información histórica registrada por el Ministerio de Transporte.

De esta manera los costos anuales determinados conforme al artículo 7 citado, «se distribuirán entre los trámites anuales proyectados estadísticamente, arrojando un valor de ingreso esperado».

Es claro que, por mandato de la ley, el ingreso esperado corresponde a una noción relacionada con las tarifas por el servicio del RUNT que deben sufragar los usuarios, que permite calcular el ajuste de tales tarifas, pues así lo establece el numeral 3 del artículo 8 de la Ley 1005 de 2006: «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».

vii) **Fondo cuenta:** El artículo 9 de la Ley 1005 ordenó la creación de un fondo cuenta, adscrito al Ministerio de Transporte, constituido con los recursos provenientes de la tasa a que se refieren los artículos 8 y 9 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 RUNT.

En consecuencia, el marco legal expuesto predetermina el modelo financiero de la concesión, la propuesta económica y las cláusulas del contrato, en el sentido de que el servicio del RUNT se sostiene mediante el recaudo de las tasas cuya tarifa fija el Ministerio de Transporte a través de acto administrativo.

La posibilidad legal de que sea a través de un contrato de concesión que dicho servicio se preste, y que los usuarios sufraguen una tarifa por este, sin aportes estatales, es plenamente concordante con el objeto y contraprestación prevista en el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, ya que como se señaló al comienzo de este concepto, la contraprestación prevista en el contrato puede consistir en «derechos, tarifas, tasas».

Lo anterior indica que si bien es la autonomía de la voluntad el principio general que preside la actividad contractual (pública o privada), lo cierto es que esta se encuentra claramente limitada por la ley, y para el caso concreto, por las Leyes 769 de 2002 y 1005 de 2006, normas imperativas que regularon en su integridad elementos tales como el objeto del contrato a celebrar y la contraprestación atada a las tarifas que deben sufragar los usuarios del RUNT para la sostenibilidad de ese registro, entre otros aspectos relevantes para este concepto”.

(...)

“En la exposición de motivos al Proyecto de Ley número 90 de 2000 Senado, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre, que posteriormente se convirtió en la Ley 769 de 2002, el legislador planteó la importancia de implementar en Colombia un registro único nacional de tránsito, con el propósito de, entre otros, tener un control de automotores, accidentes de tránsito, conductores e infractores, seguros obligatorios, empresas de transporte, organismos de tránsito, remolques y semirremolques, permisos para transportes de cargas peligrosas, así como también para eliminar problemas de corrupción en el ramo del transporte.

Lo anterior se concretó, principalmente, en los artículos 8 y 9 de la Ley 769, que, en su orden, hacen referencia al registro único nacional de tránsito (RUNT) y a las características de dicho registro, según ya se ha explicado, en particular el carácter público de dicho registro.

También se ha dicho que el RUNT es un servicio público que el Ministerio de Transporte puede prestar de forma directa, o indirectamente a través de entidades públicas o de particulares.

Se resalta que la Sala sostuvo que el RUNT, de conformidad con la ley, es un servicio público, debido a que «se encuadra dentro de la función administrativa de registro, o actividad de registro, cuya esencia es la de brindar información y dar seguridad a los actos jurídicos realizados por los asociados, para lo cual debe proceder, a inscribir o abrir las matrículas para tales actos, anotar las circunstancias que afecten o modifiquen las

inscripciones iniciales, y certificar en favor de los interesados o del mismo Estado, sobre los hechos y actos sometidos a registro». Y, adicionalmente, porque «cuando la ley le entrega al Ministerio de Transporte la obligación de construir un Registro Único Nacional de Tránsito, en el cual se deban inscribir los actos jurídicos relacionados con los automotores, los conductores, las empresas, las sanciones etc., está organizando un servicio público mediante la coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país con el fin de inscribir, informar, certificar y custodiar la documentación e información que le suministren los asociados y las mismas autoridades sobre los actos y los hechos relevantes para el transporte terrestre en todo el territorio nacional, unificando los archivos e informaciones de las diferentes dependencias de policía local con esta función».

En esta oportunidad, frente a sus pronunciamientos previos, la Sala agrega que, desde una óptica de principios y valores superiores, el RUNT al que se refieren los citados artículos 8 y 9 de la Ley 769 de 2002 encaja dentro del concepto de servicio público al que se refiere el texto constitucional, especialmente los artículos 365 y 366, en tanto que representa una actividad que contribuye a la convivencia pacífica, al mejoramiento de la calidad de vida de la población y al bienestar general.

Para la prestación del servicio público del RUNT, el Ministerio de Transporte no optó por la operación directa, sino por la modalidad del contrato de concesión a través de un colaborador de la Administración, posibilidad permitida por la Carta Política en el artículo 365 ibidem, por la Ley 80 de 1993, y por el artículo 8 de la Ley 769 de 2002, aspectos que ya han sido analizados en este concepto.

En suma, de las normas constitucionales citadas, así como de la Ley 80 de 1993, artículo 3, se colige que la óptima prestación o ejecución de un servicio público supone la plena observancia de un elenco de postulados o principios, tales como la continuidad, la eficacia, la eficiencia y la efectividad”.

**Consejo de Estado, Sección Primera,
Sentencia del de 2024: La Sala conoció**

un proceso en el cual “se demanda la reparación de los daños causados por la presunta falla en el servicio derivada de la omisión de registro del traspaso de un vehículo en el sistema de información Runt, lo que impidió que el demandante pudiera acceder al reconocimiento económico por la desintegración total del automotor”. Aunque se declaró administrativamente responsable al Municipio de Cartago-Secretaría de Tránsito-, por los perjuicios materiales -daño emergente- e inmateriales causados al demandante, por la falla del servicio derivada de la omisión de registrar el traspaso del vehículo, otras pretensiones fueron denegadas. Al respecto, se indicó: “igual conclusión se llega con respecto a la posible responsabilidad del Runt, pues acorde a su naturaleza y funciones, no es la llamada a responder por el error en el registro de traspaso del vehículo del demandante, al no ser una autoridad de

tránsito acorde a lo dispuesto en el artículo 3° del Código Nacional de Tránsito y únicamente ejercer la función de coordinación y almacenamiento de la información que aquellos le suministran, sin tener injerencia alguna en lo registrado o participar de forma directa o indirecta en los procesos de postulación, desintegración física total y pago del reconocimiento económico”.

“De esta forma, es claro que el Runt es un mero repositorio de información, tal como se lo dio a conocer al accionante en las múltiples respuestas dadas a sus peticiones sobre la corrección del traspaso de su tractocamión, por lo que carece de competencia para subsanar el yerro cometido por la Secretaría de Movilidad, Tránsito y Transporte de Cartago y, consecuentemente, responder por el daño causado al accionante. (...)”.

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 país⁶⁸.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-526 de 2003. *“En efecto, en primer lugar, el RUNT es una declaración de información y no la declaración de un impuesto.*

De otro lado, una cosa sería que el legislador prohiriera una norma que impidiera a un ciudadano presentar peticiones ante las autoridades y a obtener pronta resolución, hipótesis en la que se estaría ante una posible vulneración del derecho de petición, y otra, muy distinta, es que una disposición como la analizada, establezca el deber legal a los propietarios de vehículos de suministrar informaciones en materia de tránsito y transporte a las autoridades competentes, con el fin de que éstas incorporen en todo el país los datos sobre los automotores,

conductores, licencias de tránsito, etc., datos que están relacionados directamente con la eficiente prestación del servicio a cargo de las autoridades ante las cuales se realizan los trámites de tránsito. De allí que con el fin de facilitar el cumplimiento de esta obligación, el legislador hubiere previsto el suministro gratuito del formulario correspondiente y que, en caso de incumplimiento, se establezcan las sanciones a quien no suministre los datos requeridos.

Como prueba de que se está ante distintas hipótesis, basta señalar que no obstante el incumplimiento del deber legal de suministrar información a las autoridades de tránsito, en la persona continúa incólume su derecho de petición, pues, siempre podrá presentar ante

⁶⁸ Parágrafo declarado exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-526 de 2003 por violación a los Artículos 23, 28 y 29 de la Constitución Política.

los organismos de tránsito del país peticiones respetuosas, que aunque es previsible que la respuesta que se le dé no lo satisfaga, si se le resolverá su pedido, expresándole precisamente que su solicitud se tramitará cuando presente la información legalmente requerida. La Corte ha señalado en numerosas oportunidades que el núcleo del derecho de petición radica en que el ciudadano, dentro del término legal, espera que la administración le dé una respuesta de fondo a su solicitud. La circunstancia de que la administración al resolver un derecho de petición lo haga en forma negativa al querer del peticionario, siempre y cuando resuelva la petición, no viola el mencionado derecho”.

(...)

“...una vez presentada la declaración a que hace referencia el inciso segundo del párrafo 5o del artículo 8 de la Ley 769 de 2002 objeto de la acusación, el propietario del vehículo podrá adelantar los trámites que requiera en materia de tránsito y transporte ante cualquier autoridad de tránsito del país,

lo cual indica que no se trata de la imposición de una sanción a perpetuidad sino, tan sólo, de un requisito para poder adelantar las gestiones a que se ha hecho alusión”.

(...)

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

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

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

Jurisprudencia:

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1629 de 2005. “De la lectura de la norma transcrita se desprende que el Registro Único Nacional de Tránsito allí creado se encuadra dentro de la función administrativa de registro, o actividad de registro, cuya esencia es la de brindar información y dar seguridad a los actos

jurídicos realizados por los asociados, para lo cual debe proceder, a inscribir o abrir las matrículas para tales actos, anotar las circunstancias que afecten o modifiquen las inscripciones iniciales, y certificar en favor de los interesados o del mismo Estado, sobre los hechos y actos sometidos a registro”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-224171 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340579671 de 2020.

“...la Ley 2052 de 2020 aplica a toda la Rama Ejecutiva del nivel nacional y territorial, así como a los particulares que cumplan funciones públicas y/o administrativas, en ese sentido sus disposiciones aplicarían al Ministerio de Transporte entidad que puso en funcionamiento el Sistema Único Nacional de Tránsito, no obstante lo anterior, con el fin de garantizar la sostenibilidad del RUNT en virtud del artículo 1 de la Ley 1005 de 2006, norma especial, se faculta al Ministerio de Transporte a establecer el sistema y el método para determinar la tarifa la cual será aplicables a la inscripción, ingreso de información, expedición de certificados y servicios prestados por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), y serán fijadas anualmente, mediante resolución expedida por el esta Cartera Ministerial, de acuerdo con el sistema y método adoptados”.

Concepto MT-20211340477641 de 2021.

“Como se observa, la Administración y los particulares que cumplen función administrativa tienen entonces: (i) El deber de solicitar oficiosamente a las demás entidades del Estado información que requieran para la atención de un trámite o petición a su cargo; (ii) Para tales efectos “será permitido el intercambio de información” entre dichas entidades; y (iii), en consecuencia, deben establecer sistemas telemáticos compatibles entre sí que permitan “integrar” y “compartir” la información de uso frecuente. Por tanto, al ser el Estado uno sólo frente al ciudadano, sus diversas entidades no pueden remitirlo de una a otra para conseguir la información que ellas poseen en sus archivos.

Así las cosas, este es un deber legal (las entidades “solicitarán”) que encuentra en las mismas entidades públicas una obligación correlativa de “compartir” la información que las otras requieren para el cumplimiento de sus funciones³. Si bien es cierto, toda la información contenida en el RUNT es pública, no obstante la misma contiene datos personales del titular de la información, es

decir, datos de carácter privado semiprivado y sensible para la cual es preciso remitirse a lo dispuesto en la Ley 1581 de 2012 y su decreto reglamentario, normativa que exige una política de tratamiento de datos, dentro de la cual se establezca la autorización del tratamiento de los referidos datos, por lo anterior, hasta tanto se establezca la política no se podrá permitir el acceso a dicha base de datos”.

Concepto MT-20221340372291 de 2022.

“...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 dentro de los cuales se encuentra, los certificados de tradición de bienes inmuebles, naves, aeronaves y vehículos y los certificados tributarios. Ahora bien, frente a sus interrogantes relacionados con la forma como acceden los jueces a los registros públicos, quien los autoriza para el acceso, que plataforma deben utilizar en el caso de certificados de libertad y tradición de vehículos, solicitud de usuario y contraseña para el acceso y acto administrativo que regula el proceso de acceso, es pertinente que el juez o la autoridad competente dirija la consulta al respectivo organismo de tránsito donde se encuentre matriculado el vehículo automotor. De otro lado, en cuanto al acceso a registros por parte de la autoridad judicial para consultar el impuesto sobre vehículo, es preciso señalar que la Ley 488 de 1998, creó el referido impuesto, para sustituir los impuestos de timbre nacional, el de circulación y tránsito y un impuesto unificado existente en el Distrito Capital; cedió además su recaudo a los municipios, distritos, departamentos y el Distrito Capital; definió como hecho generador del impuesto la propiedad o posesión de los vehículos gravados, en ese orden de ideas, frente a este punto es pertinente remitir la consulta a la secretaria de hacienda del respectivo ente territorial (...).”.

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 tarifas⁶⁹ para el Ingreso de datos y la expedición de certificados de información⁷⁰.

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

Legislación Complementaria: Ley 1005 de 2006

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

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

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

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

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

Instrucción Administrativa:

Circular MT 20231010000517 de 2023.

“En virtud de lo expresado, este Viceministerio en desarrollo de lo pactado con el Concesionario brinda los lineamientos a seguir, para adelantar el recaudo de las tarifas establecidas en los preceptos aquí mencionadas, así:

1. Indicar que a partir del veintitrés (23) del mes de mayo de dos mil veintitrés (2023), la Concesión RUNT 2.0 S.A.S, como nuevo operador de la Plataforma RUNT,

llevará el registro de pólizas SOAT, Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual y por ende es la encargada y autorizada de realizar el recaudo de la tarifa RUNT por concepto de expedición y modificación de pólizas SOAT, RCC y RCE, de acuerdo con la Resolución 20223040055235 del trece (13) de septiembre de dos mil veintidós (2022) o la Resolución que la modifique o sustituya.

⁶⁹ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-532 de 2003 declaró exequible el aparte “y su sostenibilidad deberá estar garantizada únicamente con el cobro de tarifas” contenido en esta disposición.

⁷⁰ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-532 de 2003 decidió declarar inexecutable el siguiente aparte “que serán fijadas por el Ministerio”.

2. A partir del 14 de agosto de 2023 el traslado de la tarifa RUNT, por concepto de expedición y modificación de pólizas SOAT, RCC y RCE, de acuerdo con lo estipulado en el Capítulo XII del Contrato de Concesión 604 que menciona: “Los Ingresos de Tarifas deben ser trasladados, tan pronto se causen, a la Subcuenta Ingresos de Tarifas” deberán ser abonados a más tardar el día hábil siguiente a su causación so pena de incurrir en el pago de intereses moratorios. Por tanto, para que el concesionario RUNT 2.0 SAS, pueda dar cumplimiento a dicha obligación contractual, se requiere que las compañías aseguradoras a nivel nacional que manejan SOAT, RCC y RCE, realicen a partir de la fecha indicada anteriormente, el pago de la tarifa RUNT por concepto de expedición y modificación de pólizas SOAT, RCC y RCE bajo el esquema ya sea de pago anticipado (pago en línea) o mediante transferencia electrónica a más tardar el día hábil siguiente de su causación en el sistema antes de las 9:30 am.

3. Para los cargues realizados en la actual plataforma HQ-RUNT, este abono deberá ser realizado mediante transferencia electrónica a la cuenta establecida por el Concesionario para ello en el Patrimonio Autónomo.

4. Para los cargues realizados en la nueva plataforma, las aseguradoras deberán comunicar por escrito a la Concesión RUNT 2.0. S.A.S. al correo electrónico: soporteaseguradoras@runt.com.co, su voluntad de pagar bajo el esquema de pago anticipado (pago en línea) o mediante transferencia electrónica.

5. La Concesión RUNT 2.0. S.A.S, desplegará en una nueva plataforma la funcionalidad correspondiente a cargue de pólizas SOAT, RCC y RCE, y el inicio de operación de esta se realizará incorporando de manera individual a cada aseguradora, con el fin de garantizar un proceso de soporte y atención entendiendo que son actores críticos del sistema. Para los cargues realizados por la opción de la nueva plataforma bajo el esquema de pago anticipado (pago en línea) se debe seguir el procedimiento

descrito a continuación: a) Las Aseguradoras a las que hace referencia la presente circular realizarán a partir de la puesta en producción de la nueva plataforma RUNT, que inicia el 14 de agosto de 2023, el pago oportuno de la suma de los valores correspondientes a la tasa de sostenibilidad del RUNT, por motivo de expedición y modificación de registro de pólizas cargadas en la plataforma RUNT. b) Las aseguradoras deberán ingresar a la nueva plataforma del RUNT y realizar la liquidación correspondiente de los Comprobantes Únicos de Pago y Liquidación – CUPL a través de la opción: “Liquidar CUPL procesos transversales”, seleccionando la cantidad de unidades que requiere para los procesamientos de los distintos cargues sobre las pólizas de SOAT, RCC y RCE. c) Luego de lo anterior las aseguradoras deberán ingresar por la opción pagos en línea del portal web para realizar el pago de los Comprobantes Únicos de Pago y Liquidación - CUPL previamente liquidados a través de la nueva plataforma del RUNT, de acuerdo con el número correspondiente a la cantidad de pólizas que requiera cargar o modificar según corresponda y asegurándose de tener el saldo suficiente para el cargue. d) En el momento de cargar el archivo y previo al registro definitivo, el sistema RUNT contará la cantidad de pólizas a cargar y calculará el valor correspondiente al total del archivo, tomando como base la tarifa vigente a la fecha de la carga y la cantidad de pólizas expedidas y modificadas que contenga el archivo. Si el sistema RUNT identifica que la aseguradora no posee el saldo suficiente, el sistema generará mensaje informativo indicando que no posee saldo suficiente para cargar el total del archivo y no permitirá el cargue debiendo hacer para esas unidades faltantes el proceso de liquidación y pago. e) Al momento de realizar el procesamiento y cargue, el sistema RUNT descontará del saldo únicamente la cantidad de registros exitosos/cargados/modificados/cancelado s. f) Las aseguradoras contarán con una consulta que les permitirá conocer la cantidad de Comprobante Único de Pago y Liquidación (CUPL) pagados, cantidad consumida, concepto (SOAT/RCC/RCE),

número de solicitud, fecha y hora de consumo, y el saldo disponible. g) La opción de pago en línea para los Comprobantes Únicos de Pago y Liquidación – CUPL estará disponible siete (7) días a la semana, 24 horas al día y será registrado en el sistema RUNT en el momento del recaudo.

6. Una vez implementada esta solución para los cargues de todas las pólizas del mes, no se requerirá la generación del certificado firmado por el Revisor Fiscal o Representante Legal de la Compañía de Seguros, donde conste cuales fueron los recursos percibidos y trasladados

electrónicamente a la Concesión RUNT 2.0 SAS, esta aplicará únicamente para las pólizas de SOAT, RCC y RCE cargadas con anterioridad al uso de la nueva funcionalidad.

7. La Concesión RUNT 2.0 SAS a través de la Mesa de Servicio prestará el soporte correspondiente a las aseguradoras con el fin de recibir y atender las inquietudes asociadas a la transición del nuevo sistema o procedimiento de recaudo de la tarifa RUNT por concepto de expedición y modificación de pólizas SOAT, RCC y RCE”.

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.

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 7 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 7, 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.

Instrucción Administrativa:

Circular MT 20231010000477 de 2023.
"Bajo estos presupuestos legales y contractuales, este Viceministerio dicta los siguientes lineamientos:

1. Las Entidades Financieras y demás interesados en realizar trámites relacionados con el Registro de Garantías Mobiliarias, realizarán de forma obligatoria, a partir del 14 de agosto de 2023, el pago anticipado de los valores correspondientes a la tasa de

sostenibilidad del RUNT; por motivo, de la inscripción, modificación o cancelación de garantías mobiliarias sobre vehículos registrados o a registrar en el sistema RUNT.

2. La Concesión RUNT 2.0 S.A.S. realizará durante las próximas semanas las capacitaciones necesarias y pertinentes para la implementación obligatoria de este nuevo sistema".

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 8 y 9 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.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Fondo para la Sostenibilidad del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)

Artículo 4.10.1. Objeto. Reglamentar mediante este capítulo la administración del Fondo Cuenta para la Sostenibilidad del RUNT, así como la distribución y destinación de los recursos del mismo.

Artículo 4.10.2. Naturaleza del Fondo. El Fondo Cuenta para la Sostenibilidad del RUNT, creado por el artículo 9 de la Ley 1005 de 2006, es un fondo especial, sin personería jurídica, adscrito al Ministerio de Transporte.

Artículo 4.10.3. Recursos que conforman el Fondo. De conformidad con el artículo 9 de la Ley 1005 de 2006, y de acuerdo con lo pactado en las cláusulas 9 y 11 del Contrato de Concesión 033 de 2007 modificadas por el Otrosí número 1 del 8 de agosto de 2007 y el Otrosí número 7 del 31 de marzo de 2010, el Fondo para la Sostenibilidad del RUNT estará conformado por los siguientes recursos:

- a) El porcentaje de los derechos económicos no cedidos, esto es, el 6% del total de la tarifa por ingresos de datos al RUNT y por expedición de certificados de información.
- b) Los rendimientos que lleguen a generarse con cargo a estos recursos.
- c) Los excedentes existentes al momento de terminación del contrato de concesión en la subcuenta 2 “Fondo de Reposición”.
- d) Los excedentes existentes al momento de terminación del contrato de concesión en la subcuenta 3 “Interventoría”.

Artículo 4.10.4. Naturaleza de los Recursos. Los recursos del Fondo Cuenta para la Sostenibilidad del RUNT son públicos, por lo tanto, quienes estén a cargo de su recaudo serán patrimonialmente responsables respecto de dicho recaudo y del traslado oportuno de esos recursos.

Artículo 4.10.5. Recaudo y Traslado de los Recursos. Los recursos del Fondo Cuenta para la Sostenibilidad del RUNT, que forman parte de los derechos económicos no cedidos, serán recaudados por el concesionario a través de un contrato de fiducia, los cuales serán depositados en la subcuenta 4 “Recursos Destinados al Fondo Cuenta”, mientras se trasladan directamente al Fondo Cuenta para la Sostenibilidad del RUNT.

Estos recursos serán consignados mensualmente al Fondo, dentro de los cinco primeros días calendario del mes siguiente a aquel en que se efectúe el recaudo, en la cuenta bancaria indicada para el efecto por el Ministerio de Transporte.

Los recursos y rendimientos del Fondo Cuenta para la Sostenibilidad del RUNT serán manejados por el Ministerio de Transporte en cuentas independientes de los demás recursos que administre el Ministerio, teniendo en cuenta la normatividad vigente.

Artículo 4.10.6. Destinación de los recursos. De conformidad con el numeral 9.3 de la cláusula novena del Contrato de Concesión 033 de 2007 modificado por los Otrosí número 1 de agosto 8 de 2007 y 7 del 31 de marzo de 2010, los recursos del Fondo Cuenta para la Sostenibilidad del RUNT se destinarán para investigación desarrollo de nuevas tecnologías dirigidas a

asuntos de seguridad en el sector de tránsito y transporte y, para sufragar los gastos en que pueda incurrir el Ministerio por concepto de administración del contrato de concesión y del contrato de interventoría, de conformidad con el numeral 5 del artículo 7 de la Ley 1005 de 2006.

Artículo 4.10.7. Ejecución de los recursos. Los recursos del Fondo para la Sostenibilidad del RUNT son recursos públicos, para su ejecución deberán ser incorporados en el presupuesto de gastos de inversión del Ministerio de Transporte y para su afectación, además de contar con las correspondientes disponibilidades presupuestales, deberá verificarse la existencia de los recursos. La ordenación del gasto se realizará de acuerdo con las delegaciones vigentes.

La Dirección de Transporte y Tránsito, como dependencia ejecutora, inscribirá los proyectos a financiar con estos recursos, y controlará su ejecución.

Parágrafo. La Dirección de Transporte y Tránsito tendrá en cuenta la distribución establecida, para la inscripción y/o actualización de los proyectos a través de la Oficina de Planeación ante el BPIN. Los compromisos que se adquieran, deberán corresponder a esta distribución.

Artículo 4.10.8. Certificación del Recaudo Anual. El Grupo de Ingresos y Cartera del Ministerio de Transporte o quien haga sus veces, expedirá certificación del recaudo.

En todo caso, la información de que trata el artículo 4.10.7., podrá efectuarse en cualquier momento en que se requiera para efectos de la afectación correspondiente.

Artículo 4.10.9. Dependencias Responsables. La Secretaría General realizará la administración financiera del Fondo para la Sostenibilidad del RUNT. La Dirección de Transporte y Tránsito, como dependencia ejecutora, será la responsable de la distribución de los recursos de acuerdo con su destinación, así como de la actualización del proyecto de inversión correspondiente.

Artículo 10. Sujetos obligados a inscribirse y a reportar información.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Artículo 5.1.2. **Modificado Artículo 4 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Proceso de inscripción de personas ante el Registro Único Nacional de Tránsito. Para adelantar los trámites descritos en el presente capítulo ante los organismos de tránsito, es requisito indispensable que las personas naturales o jurídicas se encuentren debidamente inscritas en el sistema RUNT. Este proceso debe ser adelantado en cualquier Organismo de Tránsito del país, Dirección Territorial del Ministerio de Transporte o de manera virtual a través de los canales dispuestos por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de conformidad con los procesos que determine el Ministerio de Transporte.

Para la realización del proceso de inscripción, ante el organismo de tránsito, la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte o en el trámite virtual, se registrará en el sistema RUNT los datos referentes a tipo y número del documento de identidad del usuario, nombres, apellidos, fecha de nacimiento, grupo sanguíneo y RH, sexo, dirección, teléfono fijo y móvil, correo electrónico, registro de la firma y se realizará la validación y autenticación de identidad del usuario a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo 1. Las personas que residan fuera del país, los representantes legales de las sociedades que soliciten trámites, o quienes no puedan comparecer por sus propios medios, podrán adelantar el proceso de inscripción de personas en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) a través de un tercero mediante contrato de mandato, o utilizando medios tecnológicos dispuestos para el efecto.

Cuando la persona que realiza el trámite resida fuera del país, el tercero deberá aportar el correspondiente contrato de mandato debidamente apostillado o legalizado en Colombia.

Doctrina Administrativa:

Concepto 20211340477671 de 2021. "... si el trámite como es el caso recae sobre un menor de edad, será su representante

legal quien podrá realizar el trámite de inscripción ante el RUNT y no el menor de edad".

Parágrafo 2. La validación y la autenticación de identidad requerida para la Inscripción del usuario al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y para la realización de cualquiera de los trámites dispuestos en la presente resolución o en norma que la modifique adicione o sustituya, podrá ser realizada de manera virtual, mediante el sistema de autenticación digital dispuesto por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), y conforme a la normatividad que para tal efecto expide la Registraduría Nacional del Estado Civil, y el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3. Toda la información que resulte de la realización de los trámites dispuestos en la presente resolución y que permita la actualización de datos de los usuarios en el sistema RUNT, será reportada directamente a dicho registro sin costo alguno a través de la radicación que de cada trámite se realice; para lo anterior el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) realizará las adecuaciones a que haya lugar con el fin de recibir en debida forma la información que le sea actualizada.

Reglamentación: Resolución MT-20243040024575 de 2024

Artículo 5.1.4. Proceso de actualización de personas naturales ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) por cambio del componente sexo o documento de identidad. Para la actualización de la inscripción de los datos de persona natural en el sistema RUNT por cambio del componente sexo o documento de identidad, los ciudadanos nacionales o extranjeros, deberán aportar según corresponda, el nuevo documento expedido o certificación expedida por la Registraduría Nacional del Estado Civil o por la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia o Ministerio de Relaciones Exteriores, según el caso, en los siguientes eventos, una vez realizada la validación correspondiente:

1. Cambio de número de cédula de extranjería.
2. Cambio de número de cédula de ciudadanía.
3. Cambio de número de cédula de ciudadanía a cédula de extranjería.
4. Cambio de número de cédula de ciudadanía y datos correspondientes por cambio de componente de sexo.
5. Cambio de cédula de extranjería por cédula de ciudadanía.
6. Cambio de pasaporte por cédula de ciudadanía.
7. Cambio de pasaporte por cédula de extranjería.
8. Cambio de número de cédula y datos correspondientes por reafirmación sexual.
9. Cambio de datos de persona natural respecto de nombres y/o apellidos.
10. Cambio de tarjeta de identidad por cédula de ciudadanía.
11. Cambio de pasaporte por renovación.
12. Cambio del número de pasaporte por el número del Permiso por Protección Temporal (PPT).
13. Cambio del número de cédula de extranjería por el número del Permiso por Protección Temporal (PPT).
14. Cambio de número de cédula de ciudadanía por el número de Permiso por Protección Temporal (PPT).
15. Cambio de número del permiso por protección temporal (PPT) por cédula de ciudadanía.
16. Cambio de número del permiso por protección temporal (PPT) por cédula de extranjería.

Parágrafo. Para garantizar el acceso a los servicios de tránsito a los usuarios, el Viceministerio de Transporte del Ministerio de Transporte, previa justificación, podrá autorizar al Sistema RUNT realizar los ajustes necesarios y pertinentes, frente a los eventos en los cuales se puede actualizar la inscripción de los datos de persona natural ante RUNT por cambio del componente sexo o documento de identidad de los ciudadanos nacionales o extranjeros, diferentes a los ya establecidos en el presente artículo.

Parágrafo Transitorio. Para garantizar el cambio de documento de los numerales 12 al 16 del presente artículo, la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte y el operador del Sistema de Información Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), deberán establecer un procedimiento temporal para que los organismos de tránsito realicen la solicitud ante la mesa de servicio del operador del RUNT, el cual se aplicará hasta tanto se realicen los ajustes necesarios en el sistema, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación.

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 019 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.
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 019 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340603681 de 2021.

“...la verificación del usuario para iniciar cualquier trámite asociado al Registro Único Nacional de Tránsito, el organismo de tránsito, previa presentación del documento de identidad y la captura de la huella del usuario, confronta la información con la registrada en el sistema RUNT y confirma que el ciudadano que adelanta el trámite es el mismo que se encuentra inscrito o registrado en este, con el fin de corroborar que el usuario cumplió de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2 de la citada resolución; así las cosas, es preciso indicar que dicha información solo podrá ser corroborada con el mismo Sistema RUNT”.

Concepto 20211340477671 de 2021.

“...quienes se encuentren dentro de alguno de los numerales determinados en el artículo 10 de la Ley 1005 de 2006, tiene la obligación de inscribirse, de conformidad con el proceso dispuesto en la mencionada Resolución 12379 de 2019, en el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT-, esto es, ante el Organismo de Tránsito correspondiente a su jurisdicción, de modo que, si el trámite como es el caso recae sobre un menor de edad, será su representante legal quien podrá realizar el trámite de inscripción ante el RUNT y no el menor de edad”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Cargue de información que emiten las entidades financieras al Sistema RUNT

Artículo 4.6.1. El objeto del presente capítulo es establecer el procedimiento para el cargue al sistema RUNT de la información que poseen las entidades financieras, respecto de los contratos de prenda, arrendamiento financiero o leasing, leasing operativo o arrendamiento operativo o renting de vehículos, remolques, semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada al Registro Único Nacional de Tránsito.

Parágrafo. La presente disposición se aplicará solo a aquellas entidades financieras que decidan categorizarse como “Otros Actores” del RUNT y se encuentren en capacidad de interactuar y reportar la información.

Artículo 4.6.2. A partir del 12 de noviembre de 2013, las entidades financieras que se categoricen como “Otros Actores” del RUNT, deberán cargar la información de los contratos de prenda, arrendamiento financiero o leasing, leasing operativo o arrendamiento operativo o renting de vehículos, remolques, semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada, bajo los estándares y estructuras de datos diseñados por el Viceministerio de Transporte.

Las entidades financieras deberán reportar la información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en un plazo no mayor a 24 horas hábiles, después de suscrito el contrato.

Artículo 4.6.3. Las entidades financieras que decidan categorizarse como “Otros Actores” del RUNT, deberán cumplir con las condiciones técnicas, tecnológicas y de operación, adoptadas mediante la Resolución número 1552 de 2009.

Artículo 4.6.4. Todos los trámites de inscripción, modificación y actualización de la información de contratos de prenda, arrendamiento financiero o leasing, leasing operativo o arrendamiento operativo o renting de vehículos, remolques, semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada en el Registro Nacional Automotor, deberán ser validados por los organismos de tránsito de forma directa en el sistema RUNT.

Parágrafo. Sin perjuicio de lo anterior, los organismos de tránsito deberán verificar la documentación aportada por el interesado, la cual deberá reposar en la carpeta que contenga el historial del vehículo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341215321 de 2023. “Atendiendo lo dispuesto por el artículo 2.2.2.4.1.36. del Decreto 1835 de 2015, que modificó el Capítulo 4 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1074 de 2015, la inscripción de la modificación, de la ejecución, de la restitución o de la cancelación de la garantía, se hará en el Registro de Garantías Mobiliarias administrado por Confecámaras en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 82 y 84 de la Ley 1676 de 2013, así mismo, el Registro de Garantías Mobiliarias enviará

automáticamente y por medios electrónicos, la información referente al Registro Nacional Automotor. Por tanto, el artículo 42 de la Ley 1676 de 2013 no se aplica de manera directa al Registro Nacional Automotor. (...) Conforme a lo señalado anteriormente, el artículo 2.2.2.4.1.36. del Decreto 1835 de 2015, que modificó el Capítulo 4 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1074 de 2015 regula el tema de la aplicación del artículo 42 de la Ley 1676 de 2013, por tanto, no resulta aplicable la analogía cuando hay norma que regula la materia”.

Artículo 4.6.5. La inspección, vigilancia y control de la información de los contratos de prenda, arrendamiento financiero o leasing, leasing operativo o arrendamiento operativo o renting de vehículos, remolques, semirremolques, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada que carguen las entidades financieras al sistema de información RUNT, será responsabilidad de la Superintendencia Financiera de Colombia.

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 MT-20223040045295 de 2022

Artículo 4.1.2.1.1. Objeto. La presente subsección tiene por objeto adoptar el procedimiento y las condiciones técnicas de homologación y recertificación de servicios web, para la activación e interacción de actores con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), contenidos en el Anexo 16 “Procedimiento y condiciones técnicas para homologación y recertificación de servicios web y activación de actores para la interacción con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)”, el cual hace parte de la presente Resolución.

Parágrafo. Los actores podrán conectarse con el Sistema RUNT a través del sistema HQ-RUNT, o directamente por Servicios Web, de hacerlo por este último medio, el procedimiento y condiciones técnicas definidas en Anexo 16 “Procedimiento y condiciones técnicas para homologación y recertificación de servicios web y activación de actores para la interacción con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)”, serán de obligatorio cumplimiento.

Artículo 4.1.2.1.2. Comité técnico. La Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte y la Coordinación del Grupo RUNT, crearán un comité técnico, para actualizar las condiciones técnicas para el proceso de homologación y recertificación de servicios web cuando se amerite, por actualizaciones de los Software conectados a través de dicho mecanismo.

Artículo 4.1.2.1.3. Homologación y Recertificación. Los diferentes actores del sistema RUNT o los particulares prestadores o proveedores de Servicios Web que estén interesados en interactuar mediante este mecanismo con el sistema RUNT, serán los responsables de adelantar los respectivos procesos de homologación, recertificación y activación definidos en el Anexo 16 “Procedimiento y condiciones técnicas para homologación y recertificación de servicios web y activación de actores para la interacción con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)”, de la presente resolución, para poder realizar la interconexión con el sistema.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Procedimiento para registrar información de maquinaria agrícola, industrial, de construcción autopropulsada y minera al Sistema RUNT

Procedimiento para el cargue masivo de información al detalle de maquinaria agrícola, industrial, de construcción autopropulsada y minera al Sistema RUNT

Artículo 4.7.1.1. Objeto. La presente sección tiene como fin, determinar el procedimiento para realizar el cargue masivo al sistema RUNT del detalle de la maquinaria agrícola, industrial, de construcción autopropulsada y minera, por parte de grandes propietarios, importadores, entidades financieras, las compañías de financiamiento comercial y adoptar el estándar que debe cumplir la información para el cargue.

Artículo 4.7.1.2. Procedimiento para el cargue. Para llevar a cabo el cargue masivo de la información o detalle de la maquinaria al sistema RUNT, los grandes propietarios, importadores, entidades financieras, las compañías de financiamiento comercial que quieran realizar el cargue masivo del detalle de la maquinaria deben encontrarse previamente inscritos en el sistema RUNT y seguir el siguiente procedimiento:

a) Diligenciar y enviar a la concesión RUNT con copia al Ministerio de Transporte en medio magnético, los archivos planos para el cargue de la información, cumpliendo el estándar del Anexo 44 “Registro Nacional Maquinaria Agrícola - Cargar archivo detalle de la maquinaria agrícola”, de la presente resolución y firmados digitalmente.

Para el procesamiento de la información y aplicación del presente procedimiento, deberá remitirse información de al menos veinte (20) equipos por archivo;

b) La Concesión RUNT dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la remisión de la información, llevará a cabo el procesamiento y cargue de la misma, validando la estructura y datos del archivo.

En el presente procesamiento se verificará de manera obligatoria para la maquinaria que haya ingresado a partir del 1 de enero de 2009, que la Declaración de Importación y el NIT del importador coincidan con los reportados por la DIAN;

c) En caso de que se presenten errores en el procesamiento de la información, la Concesión RUNT informará vía correo electrónico, los rechazos y las causales de estos para efecto de que se surtan las correcciones respectivas y se solicite nuevamente el cargue de la información como se señala en el literal a) del presente artículo;

d) De no concretarse el cargue exitoso de la información al término del plazo establecido por el Ministerio de Transporte para el registro de la maquinaria agrícola industrial, de construcción autopropulsada y minera, el interesado deberá seguir el procedimiento normal establecido para este proceso.

Cargue de información del detalle de la maquinaria al Sistema RUNT

Artículo 4.7.2.1.1. **Modificado Artículo 1 Resolución MT-20243040056195 de 2024.** Cargue de la información de maquinaria agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada al Sistema RUNT. Los fabricantes, ensambladores, importadores de la maquinaria agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada que haya sido fabricada, importada o ensamblada; a partir del 10 de enero de 2012, fecha de entrada en vigencia del Decreto Ley 019 de 2012, tienen la obligación de realizar previo al registro, el cargue de la información del detalle de la maquinaria al Sistema RUNT.

De conformidad con lo señalado en la Resolución número 762 de 2022 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o aquella que la adicione, modifique o sustituya; adicionalmente los fabricantes, ensambladores, importadores deberán cargar la Certificación de Emisión por Prueba Dinámica (CEPD) y el Visto Bueno por protocolo de Montreal emitido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) o quien haga sus veces. Una vez el sistema RUNT y la ANLA se encuentren en línea a través de interoperabilidad, el CEPD se validará mediante esta plataforma por parte del sistema RUNT.

Artículo 4.7.2.1.2. **Modificado Artículo 2 Resolución MT-20243040056195 de 2024.** Cargue de información de maquinaria perteneciente a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 al Sistema RUNT. Para efectos de llevar a cabo el cargue del detalle de la maquinaria en el Sistema RUNT, perteneciente a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00,

8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00, deberán llevar a cabo el siguiente procedimiento:

Los fabricantes, ensambladores e importadores que hayan importado maquinaria perteneciente a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00; a partir del 16 de noviembre de 2012, fecha de entrada en vigencia del Decreto número 2261 de 2012, tienen la obligación de realizar el cargue de la información del detalle de la maquinaria al Sistema RUNT y contar previo al cargue con un Sistema de Posicionamiento Global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico.

De conformidad con lo señalado en la Resolución número 762 de 2022 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o aquella que la adicione, modifique o sustituya; adicionalmente los fabricantes, ensambladores, importadores deberán cargar la Certificación de Emisión por Prueba Dinámica (CEPD) y el Visto Bueno por protocolo de Montreal emitido por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) o quien haga sus veces. Una vez el sistema RUNT y la ANLA se encuentren en línea a través de interoperabilidad, el CEPD se validará mediante esta plataforma por parte del sistema RUNT.

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 8 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.

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.

Comentario del Editor:

El artículo 14 de la Ley 1005 de 2006 debe interpretarse armónicamente con lo

previsto por los artículos 13, 14 y 15 de la Ley 2050 de 2020.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Registro y Operación de las Personas Naturales o Jurídicas que Prestan Servicios al Sector de Tránsito y Transporte e Interactúan con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)

Artículo 4.1.1. Objeto. El presente capítulo 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 4.1.2. 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 4.1.3. 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 4.1.4. 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.
- 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.

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 15 "Condiciones de Operación Técnicas y Tecnológicas OT, DT, OA", de la presente resolución.

Artículo 4.1.5. Obligación de reportar información al RUNT en operación. Una vez entre en operación el RUNT, las entidades de que trata el artículo 4.1.2., de la presente resolución,

están obligadas a reportar la información que de acuerdo con la estructura de datos y estándares determinen conjuntamente el Ministerio de Transporte y el Concesionario RUNT.

Parágrafo. 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 4.1.6. 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 número 1339 de 2008, en concordancia 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 15 “Condiciones de Operación Técnicas y Tecnológicas OT, DT, OA”, de la presente resolución.

Artículo 4.1.7. 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 solo 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 el presente capítulo 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.

Artículo 4.1.8. 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.

Artículo 4.1.9. A partir del 19 de enero de 2010, 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 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.

Artículo 4.1.10. 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.

Artículo 4.1.11. 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 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.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Certificados De Información Para Los Registros Que Integran El Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)

Artículo 4.2.1. 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, que hacen parte de la presente resolución.

Artículo 4.2.2. Personalización del contenido. La personalización del contenido de los diferentes Certificados de Información 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 4.2.3. Numeración Certificados de Información. La numeración será asignada automáticamente a los Certificados de Información por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

- Anexo 17. Certificado de información de cancelación de la matrícula de vehículo automotor.
- Anexo 18. Certificado de información de cancelación del registro de un remolque, semirremolque, multimodulares y similares.
- Anexo 19. Certificado de información de cancelación del registro de maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada.
- Anexo 20. Certificado de información del registro de Operadores de Carga Extradimensionada.
- Anexo 21. Certificado de información de un Vehículo Automotor expedida por el Ministerio de Transporte-Subdirección de Tránsito.
- Anexo 22. Certificado de información de un Vehículo Automotor expedida por las Direcciones Territoriales - Ministerio de Transporte.
- Anexo 23. Certificado de información de un Vehículo Automotor expedida por Organismos de Tránsito.
- Anexo 24. Certificado de información de un remolque, semirremolque, multimodular y similar.
- Anexo 25. Certificado de información de maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada.
- Anexo 26. Certificado de traspaso de propiedad de un Vehículo a persona indeterminada.
- Anexo 27. Certificado de traspaso de propiedad de maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada a persona indeterminada.
- Anexo 28. Certificado de traspaso de propiedad a persona indeterminada de un remolque, semirremolque, multimodular y similar.
- Anexo 29. Certificado de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público.
- Anexo 30. Certificado de Información general del conductor con destino a las autoridades competentes.
- Anexo 31. Certificado de información del conductor.
- Anexo 32. Certificado de información de empresas.
- Anexo 33. Certificado de información de presentación del examen teórico.
- Anexo 34. Certificado de Información de presentación del examen teórico - reprobado.
- Anexo 35. Certificado de Información de presentación del examen práctico.

Artículo 4.2.4. 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 4.2.5. 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:

- Anexo 36. Comunicación de traslado del registro de maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada.
- Anexo 37. Comunicación de traslado del registro de un remolque, semirremolque, multimodular o similar.
- Anexo 38. Comunicación de traslado de matrícula de un vehículo automotor.
- Anexo 39. Comunicación de devolución-solicitud de trámite.

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

Artículo 4.2.6. Lo relacionado con la personalización, numeración, materiales y diseño del formato de la comunicación al usuario, será conforme lo establece el presente capítulo.

Artículo 4.2.7. 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-507421 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.

(...) 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”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Talleres de Conversión de Vehículos a Gas Natural Comprimido para uso Vehicular al Sistema RUNT

Artículo 4.1.1.1. Objeto. Incorpórese la información de los Talleres de Conversión de Vehículos a Gas Natural Comprimido para uso Vehicular (RGNV), como parte del Registro Nacional de Personas Naturales y/o Jurídicas que prestan servicios al sector del tránsito (RNPNJ).

Artículo 4.1.1.2. Procedimiento. Para efectos de incorporar la información de los Talleres de Conversión de Vehículos a Gas Natural Comprimido para uso Vehicular, la Subdirección de Tránsito coordinará con la Superintendencia de Industria y Comercio o la entidad competente,

el envío a la Concesión RUNT de la información de los talleres que están facultados para realizar la conversión.

Artículo 4.1.1.3. Registro. La Subdirección de Tránsito será la encargada de determinar las condiciones respecto de la incorporación de la información de los talleres de conversión, con el objeto de facilitar su implementación o mejorar su funcionalidad.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Procedimiento para subsanar los rechazos en el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) relacionados con los comprobantes de pago SIREV

Artículo 4.4.1. El presente capítulo tiene por objeto establecer el procedimiento para subsanar los rechazos en el sistema RUNT de la información que deben migrar los Organismos de Tránsito al Registro Nacional Automotor y al Registro Nacional de Conductores, para los cuales exista la correspondiente asignación de rangos, por inexistencia o inconsistencias con los comprobantes de pago SIREV asociados a los diferentes trámites.

Artículo 4.4.2. Definiciones:

FTP: Protocolo de transferencia de archivos.

SIREV: Sistema Recaudos de especies Venales y Trámites.

AYFHFactura: Archivo maestro de las facturas generado por la aplicación SIREV.

AYFMdetafac: Archivo detalle de las facturas generado por la aplicación SIREV.

SIMIT: Sistema de Información de Multas e Infracciones de Tránsito.

RANGO: Código numérico o alfanumérico que asigna el Ministerio de Transporte a los Organismos de Tránsito y Direcciones Territoriales, para el control de las especies venales. Este código es único e irrepetible.

Artículo 4.4.3. Para la aplicación e interpretación del presente capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Archivo de Generación. Archivo maestro y de detalle de los comprobantes de pago generados por el aplicativo SIREV (AYFHFACTURA y AYFMDETAFAC), por parte de los Organismos de Tránsito.

Archivo de Pagos. Archivo plano en estructura Asobancaria 1998 o 2001, utilizado por las entidades bancarias para reportar los recaudos recibidos a favor del Ministerio de Transporte, por concepto de especies venales.

Cargue de información en el Sistema RUNT. Proceso por medio del cual se ingresa a la Base de Datos del Sistema RUNT, información relacionada con el Registro Nacional Automotor y el Registro Nacional de Conductores, enviada por los Organismos de Tránsito y que ha cumplido con los estándares y validaciones previamente establecidos.

Comprobante de Ingreso. Documento expedido por la Oficina de Pagaduría del Ministerio de Transporte, en que se consignan y certifican las sumas recibidas a favor del Ministerio, especificándose el concepto y la persona, natural o jurídica, que efectuó el pago mediante consignación bancaria.

Comprobante de Pago SIREV. Documento expedido por los Organismos de Tránsito y las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, para recibir los recaudos por concepto de Especies Venales a favor del Ministerio de Transporte, utilizando el Sistema de Recaudos de Especies Venales y Trámites SIREV.

Comprobante en estado Pagado. Comprobante de pago SIREV con reporte de Archivo de Generación por parte del Organismo de Tránsito y de Archivo de Pago remitido por una entidad bancaria.

Concesión RUNT S.A. Empresa encargada del manejo y operación del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en virtud del Contrato de concesión número 033 de 2007 celebrado con el Ministerio de Transporte.

Error de referencia. Error consistente en el cambio de posición de los caracteres del código de barras de un comprobante de pago SIREV.

FTP. Protocolo para transferir archivos utilizado por el Ministerio de Transporte, para el reporte de la generación de los comprobantes de pago por parte de los organismos de tránsito, entre otros.

Migración de información. Transferencia de información del Registro Nacional Automotor y del Registro Nacional de Conductores, por parte de los organismos de tránsito del país al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Rango: Código numérico o alfanumérico que asigna el Ministerio de Transporte a los organismos de tránsito para el control de las especies venales, tales como placa, licencia de tránsito y licencia de conducción. Dicho código es único e irrepetible.

RUNT. Registro Único Nacional de Tránsito creado por el artículo 8 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 4.4.4. El procedimiento establecido en este capítulo aplica exclusivamente a los siguientes casos:

A) EXISTE PAGO DEL COMPROBANTE SIREV, PERO NO HAY REPORTE DE GENERACIÓN. Se aplica cuando el Organismo de Tránsito no reportó los Archivos de Generación de los comprobantes de pago SIREV expedidos para adelantar el trámite al Ministerio de Transporte, dentro de las fechas señaladas, pero existe el reporte del banco del pago por concepto de las tarifas establecidas por medio de la Resolución número 15000 del 3 de octubre de 2002 para las especies venales delegadas, específicamente asociados a trámites del Registro Nacional Automotor y/o Registro Nacional de Conductores.

El procedimiento que se establece para atender este caso, se aplica solamente a los comprobantes de pago SIREV expedidos por los organismos de tránsito que efectivamente se cancelaron en bancos antes de la fecha de entrada en funcionamiento del Sistema RUNT, es decir, del 3 de noviembre de 2009 y sobre los que no se reportó el Archivo de Generación al Ministerio de Transporte.

B) EXISTE REPORTE DE GENERACIÓN, PERO NO HAY PAGO DEL COMPROBANTE SIREV. Se aplica cuando el Organismo de Tránsito reportó al Ministerio de Transporte dentro de los plazos establecidos, los Archivos de Generación de los comprobantes de pago para adelantar los trámites relacionados con el Registro Nacional Automotor y/o Registro Nacional de Conductores, pero no se efectuó el pago en bancos y por lo tanto no existe reporte de consignaciones de las entidades bancarias.

El procedimiento para este caso se aplicará únicamente a los comprobantes de pago expedidos por los organismos de tránsito, entre el 27 de octubre de 2009 y el 2 de noviembre

de 2009, sobre los cuales se reportó al Ministerio de Transporte, a través del FTP, el Archivo de Generación.

C) REGISTRO INICIAL DE VEHÍCULOS CON REPORTE Y PAGO DE UNA SOLA DE LAS ESPECIES VENALES ASOCIADAS AL TRÁMITE. Se aplica para registro inicial de vehículos cuando existe comprobante de pago SIREV generado y pagado en bancos, antes del 3 de noviembre de 2009, pero se presentan inconsistencias respecto al trámite. Este caso será aplicable para:

1. Trámites, en los que se generó y se consignó el valor de la placa, quedando sin generar y pagar lo relacionado con la Licencia de Tránsito o viceversa.
2. Trámites en los que se consignó un valor menor al establecido, o un valor que no corresponde a la clase de vehículo objeto de trámite.

D) REGISTRO INICIAL DE VEHÍCULOS SIN REPORTE NI PAGO DE LAS ESPECIES VENALES ASOCIADAS AL TRÁMITE. Corresponde a aquellos eventos en los que el Organismo de Tránsito no reportó al Ministerio de Transporte, dentro de las fechas señaladas, los Archivos de Generación de comprobantes de pago SIREV relacionados con trámites de registro inicial de vehículos, no existe reporte de las entidades bancarias sobre consignaciones y pagos de los valores de las especies venales asociadas, ni existen los comprobantes de pago en las carpetas de los vehículos del Organismo de Tránsito.

Para este caso, el procedimiento se aplicará exclusivamente a trámites de registro inicial de vehículos, efectuados desde el 1 de marzo de 2004, hasta el 2 de noviembre de 2009.

E) TRÁMITES CON INCONSISTENCIAS POR ERROR DE REFERENCIA. Trámites con inconsistencias de carácter técnico consistentes en el desplazamiento de posiciones del código Divipola, causando que el código de barras de los Comprobantes de Pago SIREV, presentaran una escritura errada y en consecuencia que el reporte enviado por el Organismo de Tránsito a través del FTP, no fuera reconocido por el sistema y la información de los bancos tampoco pudiera ser interpretada por el sistema SIREV.

El procedimiento para este caso se aplicará solo a los trámites efectuados hasta el día anterior a la fecha en la cual inició operaciones el sistema RUNT, es decir el 03 de noviembre de 2009.

Artículo 4.4.5. Determinación del tipo de inconsistencia. Con la finalidad de determinar el tipo de inconsistencia que impide el cargue de la información y el procedimiento que se debe utilizar, en todos los casos en los que exista comprobante de pago SIREV, el Organismo de Tránsito, ingresará al link: <http://web.mintransporte.gov.co/consultas/venales>, de la página web del Ministerio de Transporte, digitará el número del comprobante de pago SIREV y verifica si aparece solo el archivo de pago, solo el de generación, o si existiendo los dos se presentan diferencias en los valores.

Procedimiento para el cargue en el Sistema RUNT de los casos que existe pago del comprobante SIREV, pero no hay reporte de Generación

Artículo 4.4.1.1. El Organismo de Tránsito, deberá remitir a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, la relación detallada de los comprobantes de pago SIREV en la que se incluya: Número de comprobante, concepto, valor pagado, fecha de pago, banco y cuenta en la cual se efectuó la consignación y los trámites específicos asociados a cada una de los comprobantes relacionados: placa del vehículo y trámite (para vehículos), o documento de identificación y trámite (en el caso de licencias de conducción).

Artículo 4.4.1.2. Recibida y evaluada la solicitud, la Subdirección de Tránsito con la debida anticipación comunicará al Organismo de Tránsito, con copia a las oficinas de Control Interno

e Informática del Ministerio de Transporte, el día que se le abrirá el FTP para que reporte el respectivo archivo de generación, incorporando exclusivamente la información correspondiente a los comprobantes de pago SIREV previamente reportados.

En dicha comunicación se especificará que el FTP, en el día indicado, se abrirá en tres (3) procesos que correrán, a las 10:00 a. m., 1:00 p. m. y 4:00 p. m.

Parágrafo 1. Cuando por razones de fuerza mayor comprobada, como caída del sistema, fallas en el fluido eléctrico, etc., no se pueda cargar el archivo de generación en la fecha y horas previstas, el Organismo de Tránsito podrá solicitar la reprogramación de la apertura del FTP, la que se aprobará también mediante comunicación enviada al Organismo de Tránsito, informando una nueva fecha para efectuar este proceso.

Parágrafo 2. La apertura del canal de comunicación FTP, únicamente permitirá la generación de los archivos maestros y de detalle, de los comprobantes de pago generados por el aplicativo SIREV (AYFHFACTURA y AYFMDETAFAC).

Artículo 4.4.1.3. Efectuado el reporte del Archivo de Generación por parte del Organismo de Tránsito, el Grupo de Informática del Ministerio de Transporte correrá los procesos del caso, para permitir que los comprobantes de pago SIREV reportados por el Organismo de Tránsito se crucen y validen con lo reportado por el banco y pasen a estado Pagado.

Concluido el anterior proceso, el Grupo de Informática del Ministerio de Transporte, migrará al Sistema RUNT la información de los comprobantes de pago SIREV, con los estándares y protocolos establecidos. Sobre dicho trámite se informará a la Subdirección de Tránsito y a la Oficina de Control Interno, adjuntando los boletines de los procesos.

Artículo 4.4.1.4. Realizada la migración de los comprobantes de pago SIREV al sistema RUNT, la concesión RUNT comunicará tal hecho al respectivo Organismo de Tránsito, para que proceda a enviar y a cargar la información correspondiente.

Procedimiento para el cargue en el Sistema RUNT de los casos que existe Reporte de Generación, pero no hay pago del comprobante SIREV

Artículo 4.4.2.1. El Organismo de Tránsito deberá remitir a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, la relación detallada de los comprobantes de pago SIREV, en la que se incluya, número del comprobante, concepto, valor, fecha y los trámites específicos asociados a cada uno de los comprobantes relacionados: placa del vehículo y trámite (para vehículos), o documento de identificación y trámite (en el caso de licencias de conducción).

Recibida la mencionada comunicación, la Subdirección de Tránsito enviará copia a la Subdirección Administrativa y Financiera del Ministerio de Transporte - Grupo de Ingresos y Cartera-, con copia a la Oficina de Control Interno.

Artículo 4.4.2.2. Con base en la información suministrada por el Organismo de Tránsito, el Grupo de Ingresos y Cartera del Ministerio de Transporte, efectuará el cotejo entre los comprobantes de pago SIREV señalados en la comunicación, contra los que en su momento género, e informará a la Subdirección de Tránsito, con copia a la Oficina de Control Interno, la relación de los comprobantes y valores pendientes que debe cancelar el Organismo de Tránsito.

Artículo 4.4.2.3. La Subdirección de Tránsito informará al Organismo de Tránsito, con copia a la Oficina de Control Interno, los comprobantes de pago SIREV que deben ser pagados, los valores a pagar, el banco y la cuenta en que se debe efectuar la consignación, de acuerdo a lo establecido por el Grupo de Pagaduría, dando la instrucción de remitir copia de la consignación con el sello del banco al Grupo de Pagaduría del Ministerio de Transporte.

Con base en dicho documento el Grupo de Pagaduría del Ministerio de Transporte generará el Comprobante de Ingreso para ser enviado al Grupo de Ingresos y Cartera del Ministerio de Transporte.

Recibida la copia del Comprobante de Ingreso, el Grupo de Ingresos y Cartera efectuará la respectiva conciliación contra los reportes o extractos del banco e incorporará el pago en la base de datos de bancos y comunicará la realización de dicho proceso al Grupo de Informática del Ministerio de Transporte.

Recibida la comunicación, el Grupo de Informática del Ministerio de Transporte correrá los procesos del caso, para permitir que los comprobantes de pago SIREV, pasen a estado Pagado.

Artículo 4.4.2.4. Concluido el anterior proceso, el Grupo de Informática del Ministerio de Transporte, migrará al Sistema RUNT la información de los comprobantes de pago SIREV, con los estándares y protocolos establecidos. Sobre dicho trámite se informará a la Subdirección de Tránsito y a la Oficina de Control Interno.

Realizada la migración de los comprobantes de pago SIREV al Sistema RUNT, la Concesión RUNT S. A., lo comunicará al respectivo Organismo de Tránsito para que proceda a enviar y a cargar la información asociada a los mismos.

Procedimiento para el cargue en el Sistema RUNT, en los casos de registro inicial de vehículos con reporte y pago del comprobante SIREV de una sola de las especies venales asociadas al trámite o por un valor inferior al establecido para las mismas

Artículo 4.4.3.1. El Organismo de Tránsito deberá remitir a la Subdirección de Tránsito del Ministerio Transporte, la relación detallada de los trámites que presenten la inconsistencia, en la que se incluya placa del vehículo, número del comprobante de pago SIREV pagado, concepto, valor, fecha de pago, banco, cuenta en la cual se efectuó la consignación y especie venal pendiente de pago o por la que se consignó un menor valor.

Recibida la comunicación, la Subdirección de Tránsito remitirá una copia a la Subdirección Administrativa y Financiera del Ministerio de Transporte - Grupo de Ingresos y Cartera, y a la Oficina de Control Interno.

Artículo 4.4.3.2. Con base en la información suministrada por el Organismo de Tránsito, el Grupo de Ingresos y Cartera del Ministerio de Transporte, efectuará la verificación y validará los comprobantes de pago SIREV contra los reportes de generación y pago que en su momento fueron remitidos por el Organismo de Tránsito y los bancos y enviará relación a la Subdirección de Tránsito con copia a la Oficina de Control Interno, de los comprobantes de pago SIREV que aparecen pagados para cada trámite y la especie venal faltante de pago con su respectivo valor.

Artículo 4.4.3.3. La Subdirección de Tránsito comunicará al Organismo de Tránsito, con copia a la Oficina de Control Interno y a la Subdirección Administrativa y Financiera- Grupo de Ingresos y Cartera -, los valores que se deben cancelar por concepto de la especie venal faltante, el banco y la cuenta en la que se debe efectuar la consignación, de acuerdo a lo establecido por el Grupo de Pagaduría, dando la instrucción de remitir copia de la consignación con el sello del banco al Grupo de Pagaduría del Ministerio de Transporte.

Con base en dicho documento el Grupo de Pagaduría del Ministerio de Transporte generará el Comprobante de Ingreso para ser enviado al Grupo de Ingresos y Cartera del Ministerio de Transporte.

Recibida la copia del Comprobante de Ingreso, el Grupo de Ingresos y Cartera efectuará la respectiva conciliación contra los reportes o extractos del banco y remitirá la información de dicho pago a la Subdirección de Tránsito.

Artículo 4.4.3.4. Recibida la información, la Subdirección de Tránsito enviará comunicación a la Concesión RUNT S. A., con los estándares y protocolos que por escrito se definan para estos casos, con copia a la Oficina de Control Interno, relacionando los comprobantes que han sido pagados por el Organismo de Tránsito anexando fotocopia del oficio remitido por el Organismo de Tránsito, en el que se reportaron los trámites que tenían pendiente el pago de una de las especies venales asociadas.

Realizada la migración de los comprobantes al Sistema RUNT, la Concesión RUNT S.A. lo comunicará al Organismo de Tránsito, para que este proceda a enviar y a cargar la información asociada a los mismos.

Artículo 4.4.3.5. En los eventos en que se pagó el valor de la placa de una clase de vehículo y el trámite correspondía a otra, el Organismo de Tránsito podrá solicitar la devolución del dinero de la especie venal que no corresponde al trámite, de conformidad con lo establecido para tal efecto por la Dirección del Tesoro Nacional.

Procedimiento para el cargue en el sistema RUNT en los casos de registro inicial de vehículos sin reporte ni pago de las especies venales asociadas al trámite

Artículo 4.4.4.1. Los Organismos de Tránsito deberán remitir a la Subdirección de Tránsito, tanto en medio físico como en magnético (con los parámetros y estándares definidos por el Ministerio de Transporte), la relación detallada de los trámites con dicha inconsistencia, determinando: tipo de vehículo, marca, línea, modelo, placas asignadas, número de motor, número de chasis y serie, declaración de importación o certificado individual de aduanas, número de la Licencia de Tránsito y fecha de expedición.

Además, deberán remitir fotocopia de la denuncia instaurada ante la autoridad competente, contra los responsables de la inexistencia del pago del valor de las especies venales a favor del Ministerio de Transporte.

Recibida la mencionada comunicación, la Subdirección de Tránsito enviará copia a la Concesión RUNT S. A, al Grupo de Informática y a la Oficina de Control Interno, del Ministerio de Transporte.

Artículo 4.4.4.2. Para cada uno de los vehículos reportados, la Concesión RUNT, realizará todas las validaciones estipuladas y aplicadas para la migración de información de vehículos, incluyendo la fecha del registro inicial que debe corresponder al periodo comprendido entre el 1 de marzo de 2004 y el 2 de noviembre de 2009, y remitirá comunicación a la Subdirección de Tránsito relacionando los vehículos que cumplen todas las validaciones, excepto la del pago del comprobante de pago SIREV.

El Grupo de Informática del Ministerio de Transporte, en forma simultánea efectuará la verificación y validación correspondiente para establecer si existe o no registro de algún vehículo con las características señaladas por el Organismo de Tránsito y emitirá comunicación dirigida a la Subdirección de Tránsito con copia a la Oficina de Control Interno, en la cual se confirmarán y relacionarán los vehículos que efectivamente no aparecen en la base de datos.

Artículo 4.4.4.3. Recibidas las mencionadas comunicaciones, la Subdirección de Tránsito comparará la información suministrada por la Concesión RUNT, y el grupo de informática del Ministerio de Transporte para determinar los vehículos cuyas características no aparecen

relacionadas en la base de datos del Ministerio de Transporte y cumplen las validaciones del sistema RUNT.

La información obtenida de este proceso será enviada a la Subdirección Administrativa y Financiera del Ministerio de Transporte - Grupo de Ingresos y Cartera-, con copia a la Oficina de Control Interno.

El Grupo de Ingresos y Cartera del Ministerio de Transporte comunicará a la Subdirección de Tránsito, con copia a la Oficina de Control Interno, el valor de las especies venales faltantes para cada vehículo, y en consecuencia las sumas que se deben pagar a favor del Ministerio de Transporte.

Artículo 4.4.4.4. La Subdirección de Tránsito comunicará al Organismo de Tránsito, con copia a la Oficina de Control Interno y a la Subdirección Administrativa y Financiera- Grupo de Ingresos y Cartera, los valores que se deben cancelar por concepto de las especies venales faltantes, el banco y la Cuenta en la cual se debe efectuar la correspondiente consignación, de acuerdo a lo establecido por el Grupo de Pagaduría.

El Organismo de Tránsito remitirá la copia de la consignación con el sello del banco al Grupo de Pagaduría, que generará el Comprobante de Ingreso con destino al Grupo de Ingresos y Cartera.

Recibida la copia del Comprobante de Ingreso, el Grupo de Ingresos y Cartera efectúa la conciliación contra los reportes o extractos del banco y remitirá la información del pago a la Subdirección de Tránsito.

Artículo 4.4.4.5. Recibida la información, la Subdirección de Tránsito enviará comunicación a la Concesión RUNT, con los estándares y protocolos que por escrito se definan, con copia a la Oficina de Control Interno, señalando los comprobantes que han sido pagados por el Organismo de Tránsito y la relación de los vehículos que cubre dichos comprobantes.

Artículo 4.4.4.6. Recibida la comunicación, la Concesión RUNT incorporará la información de los Comprobantes de Pago al sistema RUNT y comunicará al Organismo de Tránsito, para que proceda a reportar la información de los vehículos rechazados inicialmente y, que están asociados a los comprobantes.

Procedimiento para el cargue en el Sistema RUNT de comprobantes de pago SIREV con inconsistencias por error de referencia

Artículo 4.4.5.1. Para los comprobantes de pago SIREV, que presentan errores por el desplazamiento del código Divipola, se autorizará la incorporación de los registros mediante un nuevo archivo de generación de comprobantes de pago SIREV.

Para tal efecto, la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, con base en la información que sea reportada por el Organismo de Tránsito, remitirá la relación detallada de los Comprobantes de Pago SIREV que presenten errores en el código Divipola, a la Subdirección Administrativa y Financiera del Ministerio de Transporte - Grupo de Ingresos y Cartera-, con copia a la Oficina de Control Interno.

Artículo 4.4.5.2. Con fundamento en la comunicación de la Subdirección de Tránsito, el Grupo de Ingresos y Cartera, incorporará la información en el archivo de bancos, ajustando en forma individual el código Divipola para cada comprobante de pago SIREV. Una vez concluido este proceso, se lo comunicará a la Subdirección de Tránsito, con copia a la oficina de Control Interno del Ministerio de Transporte.

Artículo 4.4.5.3. Recibida la comunicación, la Subdirección de Tránsito informará al Organismo de Tránsito, con copia a la Oficina de Control Interno y al Grupo de Informática del Ministerio de Transporte, la fecha en la cual se le abrirá el FTP para que reporte el archivo de generación con la corrección del Divipola.

En dicha comunicación se le especificará el día que se le abrirá el FTP, en tres (3) procesos que correrán a las 10:00 a. m., 01:00 p. m., y 04:00 p. m.

Parágrafo. Cuando por razones de fuerza mayor comprobadas, como caída del sistema, fallas en el fluido eléctrico, etc., no se pueda cargar el archivo de generación en el día y horas previstas, el Organismo de Tránsito podrá solicitar la reprogramación de la apertura del FTP, la cual se aprobará también mediante, comunicación enviada al Organismo de Tránsito, informando una nueva fecha para efectuar este proceso.

Artículo 4.4.5.4. Efectuado el reporte del Archivo de Generación por parte del Organismo de Tránsito, el Grupo de Informática correrá los procesos del caso, para permitir que los comprobantes de pago SIREV reportados por el Organismo de Tránsito se crucen y validen con lo reportado por el banco y pasen a estado Pagado.

Concluido el anterior proceso, el Grupo de Informática del Ministerio de Transporte, migrará al Sistema RUNT la información de los comprobantes de pago SIREV, con los estándares y protocolos establecidos. Sobre dicho trámite se informará a la Subdirección de Tránsito y a la Oficina de Control Interno, adjuntando los boletines de los procesos.

Artículo 4.4.5.5. Realizada la migración de los comprobantes de pago SIREV al sistema RUNT, la concesión RUNT, comunicará tal hecho al respectivo Organismo de Tránsito, para que proceda a enviar y a cargar la información correspondiente.

Otras disposiciones para el cargue de comprobantes SIREV al Sistema RUNT

Artículo 4.4.6.1. Los Coordinadores de los grupos de Ingresos y Cartera e Informática, dentro de sus competencias, serán los encargados y responsables que los procesos de validación de los comprobantes de pago SIREV, los de cargue de los archivos de generación por parte de los Organismos de Tránsito, la validación de los pagos que se efectúen, así como los procesos que se corran en el sistema y de la migración final de la información de los comprobantes de pago SIREV al sistema RUNT, se realicen conforme a los estándares y protocolos establecidos y de acuerdo a lo dispuesto en este procedimiento.

Artículo 4.4.6.2. Cuando el Organismo de Tránsito al 28 de octubre de 2011, haya reportado y radicado en el Ministerio de Transporte peticiones por inconvenientes con Comprobantes de Pago SIREV que se ajusten a los eventos aquí señalados y con los soportes necesarios, la Subdirección de Tránsito de oficio iniciará los trámites pertinentes y en consecuencia remitirá las comunicaciones correspondientes al respectivo Organismo de Tránsito si es del caso o la Subdirección Administrativa y Financiera, Grupo de Ingresos y Cartera para que se proceda a las conciliaciones y validaciones correspondientes.

Artículo 4.4.6.3. Para los Organismos de Tránsito que remitan casos en los cuales además de no existir el reporte de los archivos de generación al Ministerio de Transporte, ni el de bancos por concepto de la cancelación de las Especies Venales respectivas, es decir que se enmarquen dentro de los eventos contemplados en la sección 4 del presente capítulo, al igual que para aquellos que reporten casos de pagos de una sola especie venal o de un menor valor como se indica en la sección 3, la Subdirección de Tránsito correrá traslado a la Superintendencia de Transporte, a la Procuraduría y a la Contraloría Departamental o Municipal, según la Jurisdicción del Organismo de Tránsito, para que se surtan los procesos pertinentes y se apliquen las acciones que correspondan.

Artículo 4.4.6.4. El presente capítulo se aplicará hasta que se concluya el proceso de migración de la información del Registro Nacional Automotor y de Conductores, por parte de los Organismos de Tránsito al sistema RUNT y así lo señale el Ministerio de Transporte.

Artículo 4.4.6.5. Para todos los efectos legales y conforme a las normas vigentes, los Organismos de Tránsito serán los responsables de la información que sea migrada, tanto al Registro Nacional Automotor, como al Registro Nacional de Conductores, con base en los Comprobantes de Pago SIREV que con fundamento en el presente capítulo sean incorporados al sistema RUNT.

Artículo 4.4.6.6. Todas las comunicaciones que deben ser emitidas por los organismos de tránsito para dar cumplimiento al presente capítulo deberán suscribirse por los dos funcionarios de más alto rango administrativo dentro del Organismo de Tránsito, una vez verificados físicamente los expedientes de cada uno de los vehículos y constatada la existencia de todos los soportes que por virtud de la ley y el reglamento deben acompañar el trámite, de lo cual se entiende que se da fe con la suscripción de la solicitud.

Otras disposiciones

Adicionado Artículo 1 Resolución MT-20243040051255 de 2024

Artículo 4.11.1. Para todos los efectos, conforme a las normas vigentes, las disposiciones asociadas al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y sus anexos, que contenga las expresiones “la Concesión RUNT S.A.”, “Concesión RUNT S.A. NIT: 900.153.453-4” y “Sistema HQ-RUNT”, deberán entenderse en todo caso como “el Operador del Sistema de Información RUNT”, y “Plataforma Tecnológica con la que se opere el Sistema de Información RUNT”, respectivamente.

Artículo 4.11.2. Las disposiciones contractuales asociadas al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) enunciadas en la presente resolución y en los demás actos administrativos que hayan sido expedidos, se entenderán aplicables a la operación vigente, en tanto sean compatibles.

Artículo 10⁷¹. *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 vigente⁷².

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

⁷¹ Esta disposición completa fue declarada exequible, por la Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-385 de 2003, Posteriormente por medio de las Sentencias C-477 y C-714 de 2003 decidió estarse a lo resuelto en la primera.

⁷² Corte Constitucional Sentencias C-385 de 2003, C-477 de 2003 y C-714 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-385 de 2003 decidió Declarar exequibles los artículos 10 y 11 de la Ley 769 de 2002, salvo las expresiones “todas” y “o en aquellas donde la Federación lo considere necesario” contenidas en el parágrafo del citado artículo 10 de la ley mencionada, que se declararon inexequibles.

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.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-385 de 2003. “Como se sabe, en virtud del Acto Legislativo No. 1 de 1968 (artículo 11) se asignó al Congreso de la República como una de sus atribuciones la de “unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República”, con lo cual se puso fin a la situación preexistente a esa reforma constitucional, esto es, al establecimiento de normas de tránsito por cada una de las entidades territoriales.

Bajo la vigencia de la Constitución de 1991, el artículo 150, numeral 25 de la Carta, con texto igual al de la reforma constitucional de 1968, asignó igualmente al Congreso la función de unificación de las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio nacional.

Siendo ello así, en la Ley 769 de 2002 se fijan las reglas de comportamiento de tránsito tanto para la circulación de vehículos como para la de los peatones, se definen las faltas por infracción a aquellas y se establecen las sanciones correspondientes entre las cuales figuran multas de cuantías diferentes.

Conforme al Código Nacional de Tránsito Terrestre, expedido mediante Ley 769 de 2002, la Nación para fortalecer los ingresos de los municipios les asigna los dineros provenientes de multas por la comisión de faltas de tránsito en los territorios respectivos y, en el artículo 10 de ese Código se establece que habrá un “sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (simit)”, con lo cual no sólo puede registrarse el nombre y la identidad de quienes incurran en faltas a las normas reguladoras del tránsito, sino, también, el monto de las multas y demás sanciones que se les impongan, lo que permite, sin duda un mayor control por parte de las autoridades y facilita el cobro de las sumas debidas por ese concepto en cualquier parte del territorio colombiano.

La creación de ese sistema de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito y el funcionamiento continuo y

eficiente del mismo, trae como consecuencia necesaria una mayor posibilidad de recaudo de las sumas de dinero causadas por ese concepto a favor de las entidades territoriales municipales, es decir, que es ese un mecanismo ideado por el legislador para contribuir de esa manera a mejorar los ingresos municipales.

Como es obvio, el funcionamiento del sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito a que se ha hecho alusión, requiere de una actividad de carácter administrativo y de una infraestructura para el efecto, que garanticen que el mecanismo ideado por el legislador tenga un adecuado y permanente funcionamiento, susceptible de perfeccionamiento con el tiempo, para que se fortalezca, cada vez más el ingreso de los municipios por ese concepto.

Así las cosas, el legislador conforme a lo dispuesto por el artículo 210 de la Constitución autorizó a la “Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional” el sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones a las normas de tránsito, lo que no resulta contrario a la Carta Política pues el inciso segundo del citado artículo 210 de la misma permite a los particulares el cumplimiento de “funciones administrativas en las condiciones que señale la ley”, es decir, que es ella una forma de descentralización por colaboración de los particulares con el Estado”.

(...)

“Ello significa, entonces que la Federación Colombiana de Municipios, persona jurídica sin ánimo de lucro, creada por esos entes territoriales, si bien se rige por normas del derecho privado para otros aspectos, en cuanto hace al ejercicio de la función pública que le autoriza el artículo 10 de la Ley 769 de 2002 para la implementación y mantenimiento actualizado a nivel nacional del sistema integrado de información sobre multas y

sanciones por infracciones de tránsito, se encuentra sometida a las normas propias del derecho público, como quiera que en la citada Sentencia C-671 de 1999, se advirtió expresamente que en tales casos, se repite, “el ejercicio de las prerrogativas y potestades públicas, los regímenes de los actos unilaterales, de la contratación, los controles y la responsabilidad serán los propios de las entidades estatales según lo dispuesto en las leyes especiales sobre dichas materias”.

No encuentra así la Corte que resulte contrario a la Constitución que el legislador autorice a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional el sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito, así como tampoco resulta contrario a la Carta Política que para ese propósito específico se asigne a la entidad mencionada el 10% proveniente de dichos recursos para “la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado”, sin que pueda ser inferior “a medio salario mínimo diario legal vigente”, pues, como salta a la vista, el cumplimiento de la función a que se ha hecho referencia necesita que al ente autorizado para ejercerla se le dote de recursos con esa finalidad.

(...)

“Por otra parte, encuentra la Corte que la creación del Sistema Integrado de Información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito, así como la autorización a la Federación Colombiana de Municipios para implementarlo y para mantener actualizada la información correspondiente al nivel nacional, en nada afecta el derecho a la igualdad garantizado por el artículo 13 de la Constitución Política. Ello es así, por cuanto las entidades territoriales del orden municipal se encuentran sometidas a la Constitución y a la ley, la cual dispuso la implementación y mantenimiento actualizado a nivel nacional de un Sistema Integrado de Información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito, aplicable en todos los municipios de Colombia independientemente de su categoría,

incluyendo desde luego a los que tienen la calidad de Distritos conforme a la Carta Política.

No encuentra tampoco la Corte que las normas acusadas quebranten el derecho de asociación, pues a ninguno de los entes territoriales locales se le compele por la ley a formar parte de la Federación Colombiana de Municipios, ni se le impide a los que actualmente la integran retirarse de ella. Simplemente el legislador le asignó una función pública a la persona jurídica creada desde antes de la expedición de la ley, de manera voluntaria por las personas de derecho público que decidieron conformarla, y, en desarrollo de esa función descentralizada por colaboración, la Federación aludida habrá de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, aún de aquellos que no sean miembros de ella pues el mandato legal no hizo ninguna excepción al respecto; y porque, adicionalmente, ha de ser así para que se pueda mantener actualizado a nivel nacional el Sistema Integrado de Información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito a que las normas en cuestión se refieren”.

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1589 de 2004

“1) 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.

2) 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 Estado⁷³.

⁷³ 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

3) 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.

4) Con fundamento en la distribución de los recursos que el legislador efectuó, las

entidades territoriales no tienen derecho a reclamar excedente alguno que se pueda derivar de la gestión encomendada por la ley a la Federación.

5) 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”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-34541 de 2004: “1.- Las entidades territoriales y por lo tanto los Organismos de Tránsito y Transporte son **autónomos para admitir o no** en sus respectivas dependencias la existencia de una oficina de la Federación Colombiana de Municipios para el cumplimiento de las funciones operativas del sistema de carácter administrativo, de creación legal, de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito. 2.- La habilitación que hizo la mencionada Ley 769 de 2002, a la Federación Colombiana de Municipios de asignarle a esta entidad la función administrativa de un sistema integrado de información sobre multas y sanciones para las infracciones de tránsito, no implica en manera alguna obligación legal por parte de los entes territoriales y de los Organismos de Tránsito correspondientes de; a.) Asociarse o no a una determinada Asociación de Municipios; o a la Federación Colombiana de Municipios, para efectos de cumplir la finalidad de lo dispuesto en la mencionada Ley.; esto es, la de contribuir al mejoramiento de los ingresos de

los municipios, aún de aquellos que no sean miembros de la Federación Colombiana de Municipios, pues el mandato legal no hizo ninguna diferenciación al respecto”.

Concepto MT-274101 de 2009: “No existe norma que exonere de la presentación de la (sic) 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 MT-55241 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”.

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.

Concepto MT-20171340002021 de 2017.

“...el procedimiento establecido para trasladar a la Federación Colombiana de Municipios, el porcentaje del diez (10%) por ciento correspondiente al pago de valores adeudados por concepto de multas e infracciones a los normas de tránsito, es puntual y no da lugar a interpretaciones diferentes, permitiendo colegir, que no obstante ser permanente el reporte de información al sistema RUNT por parte de la Federación Colombiana de Municipios y los Organismos de Tránsito, el citado porcentaje deberá liquidarse individualmente para cada una de las multas que han sido pagadas y/o canceladas por cada contraventor, atendiendo las condiciones expuestas en los artículos 10° de la Ley 769 de 2002 y 4 de la Resolución 584 de 2010. Así mismo, es pertinente reiterar que el porcentaje percibido por la Federación Colombiana de Municipios, por concepto de la administración del Sistema Integrado de Información sobre los Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), no podrá ser inferior o medio salario diario mínimo legal vigente, tal como lo establece el ordenamiento legal”.

Concepto MT-20221341171591 de 2022. “Es de resaltar que el artículo 10° de la Ley 769 de 2002, no señala con precisión la base sobre la cual se debe liquidar el 10%, sin embargo, vale destacar que la disposición normativa establece que el porcentaje que percibe la Federación Colombiana de Municipios, se da al momento de realizar la cancelación o pago, y no al momento de impuesta la sanción, igualmente señala sin distinción y/o discriminación alguna que será «valor adeudado». En complemento, merece la pena transcribir lo establecido en el artículo 9 de la Ley 68 de 1923 en donde establece que los créditos a favor del Tesoro devengan intereses a la rata del doce por ciento (12 por 100) anual, desde el día en que se hagan exigibles hasta aquel en que se verifique el pago. “Artículo 9. Los créditos a favor del Tesoro devengan intereses a la rata del doce por ciento (12 por 100) anual, desde el día en que se hagan exigibles hasta aquel en que se verifique el pago.”. De otra parte, en cuanto a la distribución de las multas entre el municipio donde se hace entrega del comparendo, en los casos de infracciones impuestas sobre las vías nacionales por parte del personal de la

Policía Nacional, se trae a colación lo dispuesto en los artículos 159 y 160 del precitado Código de Tránsito(..)En apoyo a la norma expuesta, se colige que la única deducción posible cuando se tiene en cuenta la liquidación de los porcentajes de que trata el parágrafo 2 del artículo 159 de la ley ibidem, es el 10% que corresponde al derecho que tiene la Federación Colombiana de Municipios por la administración del SIMIT, sin que sea procedente a la luz de la normativa citada efectuar descuentos relacionados con la ejecución de las deudas por multas de tránsito, en el entendido que estos últimos constituyen rubros exógenos al componente deuda-interés, los cuales constituyen un cobro disímil y autónomo que debe ser pagado por el deudor en el procedimiento ejecutivo de la obligación por jurisdicción coactiva, de conformidad con lo establecido en el artículo 836-1 del Estatuto Tributario, que es norma aplicable a las entidades públicas que tienen jurisdicción coactiva para hacer efectivas las obligaciones exigibles a su favor”.

Concepto MT-20241340013811 de 2024.

“En virtud de las disposiciones normativas precedentes, el SIMIT es un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito implementado y actualizado a nivel nacional por la Federación Colombiana de Municipios, estableciéndose en el artículo 10 de la Ley 769 de 2002, que en las dependencias de los organismos de tránsito y transporte de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT, 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. Así las cosas, conforme lo consagrado por el artículo 1 de la Resolución 584 de 2010, proferida por el Ministerio de Transporte, los organismos de tránsito deben reportar la información de multas y sanciones por infracciones de tránsito al Sistema RUNT, quien la verificará con la información recibida por la Federación Colombiana de Municipios.

Es preciso señalar que, una vez revisado el marco legal, no se encontró ninguna disposición normativa que establezca un

término para que los organismos de tránsito migren la información de las multas y sanciones por infracciones de tránsito en el sistema electrónico referido. Sin embargo, de acuerdo con la interpretación del artículo 93 del Código Nacional de Tránsito, modificado por el artículo 204 del Decreto 019 de 2012; y la Resolución 584 de 2010, las autoridades de tránsito deben cargar los comparendos diariamente al Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, información que se encuentra incorporada en el sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT) de la Federación Colombiana de Municipios, con el fin de garantizar el debido proceso a los infractores. Para cargar los comparendos en Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), el artículo 11 de la Ley 769 de 2002, refiere que las características, el montaje la operación y actualización de la información del sistema, serán determinadas por la Federación Colombiana de Municipios.

De conformidad con los artículos 1 y 3 de la Resolución 584 de 2010, los Organismos de

Tránsito deben remitir al Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), los comparendos, multas y sanciones de tránsito impuestas en su jurisdicción, sin que se especifique en que funcionario de la entidad recae dicha responsabilidad.

En virtud de lo establecido en el artículo 10 de la Ley 769 de 2002, el sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito SIMIT, contribuye al mejoramiento de los ingresos de los municipios, y la obtención de información para el consolidado nacional, garantizando 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. (...) estas no consagran que los comparendos que no sen cargados al Sistema Integrado de Información sobre Multas de Tránsito -SIMIT o al Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, sean inválidos, nulos o ilegales; será la autoridad de tránsito competente en el proceso contravencional quien determine lo pertinente, respecto a cada caso en particular”.

Parágrafo. En las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT, 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 salvo⁷⁴.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-385 de 2003. “Analizado el contenido del parágrafo que se acaba de transcribir, es claro que se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para imponer, en aquellas dependencias de los organismos de tránsito y transporte de las entidades territoriales donde ella lo considere necesario “una sede del Simit”, lo que afecta de manera ostensible la autonomía territorial garantizada por la Constitución Política en su artículo 287 a las entidades territoriales, la cual también se cercena por la disposición acusada en cuanto en ella se ordena que en “todas” las dependencias de los organismos de tránsito y

transporte de las entidades territoriales existirá una sede del sistema integrado de información sobre multas y sanciones de tránsito. Es decir, la ley invade la esfera propia de la estructura de la administración municipal para imponer la existencia de una oficina determinada, o autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para exigir la existencia de una sede para ese efecto, lo que resulta contrario a la autonomía administrativa que a los municipios les garantiza la Constitución Política. Por ello, habrá de declararse la inexequibilidad parcial del parágrafo del artículo 10 de la Ley 769 de 2002 en las expresiones mencionadas”.

⁷⁴ Corte Constitucional Sentencia C-385 de 2003. Declara inexequibles las expresiones “todas” y “o en aquellas donde la Federación lo considere necesario” contenidas en este parágrafo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340623491 de 2023.

“En virtud de las disposiciones normativas anteriores, las cuales establecen que el SIMIT es un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito, creado con la finalidad de implementar y mantener actualizado a nivel nacional un sistema de información que contribuya al mejoramiento de los ingresos de los municipios; Sistema implementado y actualizado a nivel nacional por la Federación Colombiana de Municipios, contando con una sede del SIMIT en las dependencias de los organismos de tránsito y transporte de las entidades territoriales. Es necesario mencionar que la declaratoria de prescripción de las infracciones a las normas de tránsito, se hace a petición de parte o por oficio y los organismos de tránsito deben actualizar los

sistemas de registro en el menor tiempo posible, por lo que no hay un término específico para la mencionada actualización. Ahora bien, es preciso señalar que una vez revisado el marco legal referente al Sistema Integrado de información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), no se encontró alguna disposición normativa que establezca un término puntual, para que los organismos de tránsito migren la información de las multas y sanciones por infracciones de tránsito en el sistema electrónico. Bajo el entendido de que los organismos de tránsito son entes autónomos e independientes, en caso de que se tenga algún tipo de reclamación frente sobre el cargue o descargue de una multa o infracción en el SIMIT, esta la deberá realizar directamente al organismo de tránsito”.

Artículo 11⁷⁵. *Características de la Información de los Registros.* Toda la información contenida en el sistema integrado de información SIMIT, será de carácter público.

Las características, el montaje la operación y actualización de la información del sistema, serán determinadas por la Federación Colombiana de Municipios, la cual dispondrá de un plazo máximo de dos (2) años prorrogables por una sola vez, por un término de un (1) año, contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley para poner en funcionamiento el sistema integrado de información SIMIT.

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:

Corte Constitucional Sentencia C-385 de 2003. *“...encuentra la Corte que la norma mencionada en nada quebranta la autonomía que a los municipios como entes territoriales les confiere el artículo 287 de la Carta Política, así como tampoco ella resulta infringida porque la Federación Colombiana de Municipios deba entregar la información recaudada sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito al Ministerio de*

Transporte para que ella se incorpore a un Registro Único Nacional de Tránsito, para centralizar allí la información correspondiente”.

Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 5 de mayo de 2016. *“Encuentra la Sala que lo previsto por los artículos 1 y 3 de la Resolución No. 000584 de 2010 en absoluto entraña una desviación*

⁷⁵ Esta disposición completa fue declarada exequible, Corte Constitucional Sentencia C-385 de 2003. Posteriormente por medio de las Sentencias C-477 y C-714 de 2003 decidió estarse a lo resuelto en la primera.

de las normas superiores. Esto, toda vez que es claro que con lo regulado en ellos no solo se desarrollan previsiones legales expresas como la del artículo 93 CNT, sino que además se busca profundizar el control de la autoridad nacional de tránsito sobre la información relativa a las multas y sanciones por infracciones de tránsito. En efecto, con este último fin, tanto para reforzar la exactitud y completud de la información que alimenta el RUNT, como para afinar el control que se ejerce sobre el seguimiento de la efectividad de las multas y sanciones de tránsito, en ejercicio de su competencia, EL MINISTERIO estableció un mecanismo de cruce de información que busca garantizar información fiable y completo, que sirva como complemento y parámetro de control de la información que ofrece el SIMIT. Por este motivo, en armonía con lo previsto por los artículos 7 y 93 CNT, la Resolución No. 000584 de 2010 indicó en sus artículos 1 y 3 que el RUNT no se alimenta únicamente con la información del SIMIT, sino también con la proporcionada directamente por los organismos de tránsito. En aras de asegurar la eficacia de ese mecanismo de control de la información, en los párrafos 2 y 3 del artículo 3 del acto sub judice se establecieron consecuencias para los eventos en los cuales tal información sea coincidente o discrepante.

Fue el mismo legislador, en desarrollo de sus facultades constitucionales, quien reconoció que los ingresos recibidos por el pago de las multas de tránsito debía repartirse entre

distintos sujetos como los Centros Integrales de Atención, LA FEDERACIÓN, los municipios y la Policía Nacional adscrita a la Policía de Carreteras. Frente a los tres últimos el señalamiento legal del porcentaje que les corresponde es expreso; respecto de los primeros, en cambio, a falta de una previsión explícita de dicho porcentaje es preciso derivarla de lo previsto por el artículo 136 CNT respecto del monto a cancelar en tales sitios y de la definición de Centro Integral de Atención que da el artículo 2 CNT. En efecto, por un lado, de acuerdo con lo dispuesto por el párr. 1 del artículo 136, si la persona no paga dentro de los primeros 5 días después del comparendo pero lo hace dentro de los 20 días siguientes, podrá pagar el 75% del valor de la multa pero deberá hacer un curso sobre normas de tránsito en un Centro Integral de Atención, “donde se cancelará un 25% y el excedente se pagará al organismo de tránsito” (artículo 136 CNT). [...] En este orden, en nada contraviene la ley que, tal como se estableció en el artículo 4 de la Resolución No. 000584 de 2010, el monto a favor de LA FEDERACIÓN se calcule una vez cancelados los rubros reconocidos por el mismo legislador a otras instancias que, como la Policía Nacional o los Centros Integrales de Atención, intervienen decisivamente en el proceso de imposición de los comparendos y cobro de las multas impuestas, sin que en ningún evento el valor reconocido pueda ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Reporte de información sobre multas y sanciones por infracción a las normas de tránsito

Medidas para la articulación del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y el Sistema de Información de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT)

Artículo 4.5.1.1. Inicio de transmisión de la información. A partir del momento en que se establezcan los estándares de operación y cargue de la información de multas y sanciones por el incumplimiento a las normas de tránsito, todos los organismos de tránsito efectuarán el reporte de la información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito directamente al RUNT o a través del SIMIT, de conformidad con lo señalado en el artículo 4.5.1.1., de la presente resolución.

Parágrafo. Las medidas adoptadas en la presente disposición se cumplirán sin perjuicio del deber que les impone a los organismos de tránsito los artículos 10 y 11 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 4.5.1.2. Sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones al tránsito - SIMIT y PPT. **Adicionado Resolución MT-20243040024575 de 2024.** La Federación

Colombiana de Municipios deberá implementar en el Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), la consulta y cargue de infracciones de personas con Permiso por Protección Temporal (PPT) como documento de identificación.

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 transgrede, 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 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”.

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”.

“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”.

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 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.

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.

TITULO II RÉGIMEN NACIONAL DE TRÁNSITO

CAPITULO I Centros de Enseñanza Automovilística

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004. *“En lo que concierne a las disposiciones acusadas que regulan los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, sus funciones, la autorización para su creación, así como la inspección y vigilancia que se ejercen sobre los mismos, considera la Corte que todas ellas se encuentran relacionadas con el ejercicio responsable del derecho a la libre circulación, por cuanto todas estas normas legales apuntan, en últimas, a que las personas que deseen conducir en el futuro un vehículo automotor cuenten con los conocimientos y habilidades necesarios para el ejercicio de una actividad riesgosa, es decir, se pretende que todos los conductores hayan recibido una educación meramente técnica,*

no formal ni especializada, que mejore las condiciones de seguridad vial del país.

En efecto, una de las motivaciones fundamentales para la expedición del Código de Tránsito y Transporte consistió en la necesidad de contrarrestar los altos índices de accidentalidad que se registran en el país, debido al ejercicio indebido de circular libremente. Es por ello que el legislador, por medio de las disposiciones demandadas, consideró necesario imponer algunos requisitos y limitaciones a su desarrollo. De ahí que se le exija a quien conduce total idoneidad, adiestramiento y destreza, lo cual indiscutiblemente, garantiza a su vez, el cabal ejercicio del derecho a la libertad de circulación”.

Artículo 12⁷⁶ Modificado Artículo 2 Ley 2283 de 2023. 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.

Estarán facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios - soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga, sin que la acreditación de estos cursos sea un requisito para obtener y/o renovar la licencia de conducción u obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

Parágrafo 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente ley, y quienes

⁷⁶ Esta disposición fue declarada exequible por violación a los Artículos 24, 67, 68, 41, 158, 169 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004.

de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, contarán con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación de la presente ley.

Reglamentación: Resolución MT-20243040038385 de 2024

Artículo 3.2.1.7. Modificación de datos por el cambio de registro de persona natural a jurídica en el RUNT. Los Centros de Enseñanza Automovilística registrados como persona natural en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), podrán realizar el proceso establecido en el Anexo 61 "Procedimiento - Cambio de registro de persona natural a persona jurídica de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) en el RUNT" el cual hace parte integral de la presente resolución, para realizar cambio de su registro de persona natural a jurídica y continuar con la prestación su servicio, cumpliendo con los requisitos mínimos establecidos en la norma.

Durante este término se autoriza a quienes realicen cambio de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras adelantan los trámites correspondientes para el registro y obtiene el reconocimiento del cambio. El reconocimiento del registro adquirido por la persona natural, se mantendrá para la nueva persona jurídica, siempre y cuando se acredite que el beneficiario original hace parte de la misma.

El procedimiento de cambio de registro de persona natural a persona jurídica de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) en el RUNT, consistirá en tres etapas:

1. Recepción de la solicitud de iniciar el proceso de cambio de registro en el RUNT, por el término de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente adición.
2. Cumplimiento de los requisitos para el registro de la nueva persona jurídica del Centro de Enseñanza Automovilística, por el término de (6) seis meses contados a partir del perfeccionamiento de los requisitos de la etapa 1.
3. Registro en el RUNT de la nueva persona jurídica y cancelación del registro persona natural, para lo cual se tendrá como término previsto lo contemplado para la etapa 2.

Parágrafo 1. Para efectos de la conservación de la antigüedad, las certificaciones que se expidan a través del Sistema RUNT de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) como personas jurídicas, su antigüedad será tomada teniendo en cuenta la fecha de habilitación y/o registro como personas naturales.

Parágrafo 2. La Superintendencia de Transporte impartirá las instrucciones necesarias a sus operadores del Sistema de Control y Vigilancia (Sicov) con relación a los equipos y la información de la operación, para garantizar la continuidad de la prestación del servicio a los Centros de Enseñanza Automovilística.

Parágrafo 3. Los Centros de Enseñanza Automovilística constituidos como persona natural y que decidan realizar el cambio de su registro en el sistema RUNT a persona jurídica, mantendrán su responsabilidad frente a los usuarios, además el cambio no los exime de sus obligaciones en materia tributaria, conforme a cada régimen tributario que le sea aplicable.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340167761 de 2023.
"...el legislador otorgó al Ministerio de Transporte un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la publicación de la

presente Ley en el Diario Oficial, es decir, el 5 de enero de 2023, para reglamentar lo relacionado con la transición de persona natural a jurídica, cambios de propietario y/o

de nombre o de razón social, de los Centros de Enseñanza Automovilística. Así mismo, exhortó a los Centros de Enseñanza Automovilísticas, que cuenten con registro vigente en el RUNT al momento de la promulgación de la presente ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, contarán con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la reglamentación que para el caso en comento expedirá el Ministerio de Transporte. (...) los CEA, que estén interesados en hacer la transición de persona natural a jurídica, deberán atender lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 769 de 2002, modificado por el

artículo 2 de la Ley 2283 de 2023, así como contar con el Registro vigente en el RUNT al momento de la promulgación de la presente ley, ahora bien, teniendo en cuenta que el Registro de los Centros de Enseñanza Automovilística, se otorga por tiempo indefinido, este deberá mantener el cumplimiento de los requisitos y condiciones señalados en la Resolución Única de Tránsito, so pena de incurrir en las causales de suspensión y cancelación de la habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito, establecidas en el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013”.

Durante este término se autoriza a quienes se acojan a lo estipulado en la presente ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.

El reconocimiento del registro adquirido por la persona natural, se mantendrá para la nueva persona jurídica, siempre y cuando se acredite que el beneficiario original hace parte de la misma.

El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la publicación de la presente ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos 12 (...) de la Ley 769

de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia⁷⁷.

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

⁷⁷ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia

de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

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.

Artículo 13⁷⁸. *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:

Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos (...) 13 (...) de la Ley

769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia⁷⁹.

Artículo 14⁸⁰ Modificado Artículo 3 Ley 2283 de 2023. *Capacitación.* La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte, previo estudio técnico adelantado por este.

La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:

1. Capacitación Teórica. Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante- a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cuál modalidad se capacita, así:

a) Capacitación magistral presencial. Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.

b) Capacitación en la modalidad virtual. Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción en la modalidad virtual, en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), que permita identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia y permanencia durante la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.

⁷⁸ Esta disposición fue declarada exequible por violación a los Artículos 24, 67, 68, 41, 158, 169 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004.

⁷⁹ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

⁸⁰ Esta disposición fue declarada exequible por violación a los Artículos 24, 67, 68, 41, 158, 169 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004.

En todo caso, la evaluación de la capacitación teórica y práctica, siempre se realizará de forma presencial.

2. Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:

a) Talleres prácticos de formación. Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.

b) Práctica de Conducción. Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.

Reglamentación: [Resolución MT-20223040045295 de 2022](#)

Ficha Técnica Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística

Artículo 6.1.2.1. La Ficha Técnica para la elaboración de la especie venal “Tarjeta de Servicio Vehículos de Enseñanza Automovilística”, que se encuentra en el Anexo 56, la cual hará parte de la presente resolución.

Parágrafo 1. Los Centros de enseñanza deberán adaptar los contenidos e instalaciones para personas en condición de discapacidad, a fin de que estas puedan recibir las capacitaciones teóricas y prácticas para la obtención o recategorización de la licencia de conducción.

Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía.

Parágrafo 3. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.

Parágrafo 4. 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:

Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos (...) 14 (...) de la Ley

769 de 2002 “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, por el cargo analizado en esta providencia⁸¹.

⁸¹ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002. “Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre”, por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de

enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340167761 de 2023. “(...) si bien, el artículo 14 la Ley 769 del 2002 modificado por el artículo 3 de la Ley 2283 de 2023, preceptúa que la capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) Registrados en el RUNT, dicho articulado está sujeto a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En suma, hasta

tanto no se adelanten los estudios técnicos y se profiera la regulación pertinente para dar cumplimiento a lo preceptuado por el artículo 14 en cita, las Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional y las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT y se encuentren facultadas, podrán continuar con la práctica de los exámenes teóricos y prácticos de conducción”.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Certificación para conductores e instructores en conducción

Artículo 2.3.1.5.2. 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 2.3.1.5.3. Modificado Artículo 2 Decreto 1538 de 2020. 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 a través del método de validación de identidad que sea definido en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT. La información del aspirante 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221340532751 de 2022. “...en el caso de certificaciones para conductores, cumplido y aprobado el proceso de instrucción, el Centro de Enseñanza Automovilística deberá proceder a realizar el examen teórico, 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. A su turno, para el caso de los instructores, concluido y aprobado el proceso de formación de instructores en conducción, el Centro de Enseñanza Automovilística deberá proceder a realizar el examen teórico, una

vez aprobado este 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, 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 anterior para señalar los tipos de certificación que expiden los Centros de Enseñanza Automovilística en materia de tránsito y en ejercicio de su actividad (...).”

Artículo 2.3.1.5.5. 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 establecidos por el Ministerio de Transporte. Una vez aprobado este 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 Transporte⁸².

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Ficha Técnica Certificación de Instructor en Conducción

Artículo 6.1.3.1. La Ficha Técnica para la elaboración de la especie venal, “Certificación de Instructor en Conducción”, que se encuentra en el Anexo 57, la cual hará parte de la presente resolución.

Artículo 6.1.3.2. En la adquisición de la especie venal Certificación de Instructor en Conducción, el Ministerio de Transporte o quien este delegue, deberá garantizar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Demostrar el cumplimiento de los requisitos generales y específicos de la Certificación de Instructor en Conducción, establecidos en la Ficha Técnica para la elaboración de la especie venal, “Certificación de Instructor en Conducción”, que se encuentra en el Anexo 57, la cual hará parte de la presente resolución, mediante certificados de conformidad por cada lote adquirido, expedidos por un Organismo de Certificación debidamente acreditado en el Subsistema Nacional de Calidad.

Parágrafo. En caso que no exista en Colombia un Laboratorio de Ensayos para verificar el cumplimiento de uno de los requisitos exigidos en la Ficha Técnica para la elaboración de la especie venal, “Certificación de Instructor en Conducción”, que se encuentra en el Anexo 57, la cual hará parte de la presente resolución, 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.

⁸² La Resolución 1855 de 2011 establece la respectiva ficha técnica.

Artículo 6.1.3.3. La Subdirección de Tránsito en coordinación con la Subdirección Administrativa y Financiera del Ministerio de Transporte, contratarán la adquisición de las tarjetas preimpresas y de las láminas de seguridad y de protección para la elaboración de la Certificación de Instructor en Conducción con las personas naturales o jurídicas, que hubieran obtenido autorización por parte del Ministerio de Transporte y posteriormente se inscriban ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Artículo 6.1.3.4. La Subdirección de Tránsito en coordinación con la Subdirección Administrativa y Financiera de este Ministerio, una vez adquieran el lote de las tarjetas preimpresas, deberán identificarlo, verificarlo, protegerlo y salvaguardarlo, y será su responsabilidad la guarda y custodia del lote hasta el momento de hacer entrega a la Dirección Territorial respectiva para la expedición de la misma quien continuará con dicha responsabilidad.

Artículo 6.1.3.5. Los proveedores de los materiales de las tarjetas preimpresas para la elaboración de la Certificación de Instructor en Conducción, deben cumplir con los siguientes controles:

1. Las tarjetas preimpresas llevarán el número o código de identificación del 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 asignada por el Sistema RUNT.
3. El proveedor una vez genere las tarjetas preimpresas, deberá reportar al RUNT la distribución de las mismas en la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte.
4. La Dirección Territorial del Ministerio de Transporte, para imprimir la información de personalización de la Certificación de Instructor en conducción deberá capturar el número preimpreso, para que sea controlado por el Sistema RUNT.
5. Hasta tanto el proveedor inscrito no reporte al RUNT los rangos de las tarjetas preimpresas asignadas a la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte, el señalado sistema no permitirá su personalización.

Artículo 6.1.3.6. En caso de pérdida, deterioro o destrucción de una tarjeta preimpresa de Certificación de Instructor en Conducción en las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, el Director deberá diligenciar un acta de anulación o eliminación donde reporte lo acontecido. En dicha acta deberá además indicar y especificar 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 de una tarjeta preimpresa de Certificación de Instructor en Conducción, se deberá perforar el área correspondiente a los datos variables y adjuntarlo al acta de anulación correspondiente, y la información deberá registrarse en el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

Artículo 6.1.3.7. La Ficha Técnica para la elaboración de la especie venal, "Certificación de Instructor en Conducción", que se encuentra en el Anexo 57, la cual hará parte de la presente resolución, deberá aplicarse a partir de la implementación de la misma en el sistema de Registro Nacional Automotor del Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

Las Certificaciones de Instructor en Conducción, que se hayan expedido con anterioridad al 16 de junio de 2011, tendrán validez hasta el vencimiento de las mismas.

El Número que identifica la Certificación de Instructor en Conducción, corresponde a un consecutivo nacional asignado por el sistema RUNT.

Artículo 2.3.1.5.6. 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.

Artículo 2.3.1.5.7. Recategorización de la Certificación de Instructor. Para recategorizar 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 recategorización de las certificaciones de instructor A1 y A2 a cualquiera de las demás categorías de certificación.

Artículo 2.3.1.5.8. Certificado de competencia laboral. El certificado de competencia laboral en la titulación de instructor en conducción y de formador de instructores en conducción señalados en los artículos 2.3.1.5.5., 2.3.1.5.6. y 2.3.1.6.1., numeral 2, del presente Decreto, que deberá ser expedido por el SENA, será exigible a los doce (12) meses siguientes a la implementación de la Norma Técnica de Competencia Laboral por el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA).

Artículo 15⁸³. Modificado Artículo 1 Ley 1397 de 2010. *Constitución y funcionamiento.* El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos (...) 15 (...) de la Ley

769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia⁸⁴.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Requisitos para la constitución y registro de los programas de los Centros de Enseñanza Automovilística⁸⁵

Artículo 2.3.1.1.1. 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 Título.

⁸³ Esta disposición fue declarada exequible por violación a los Artículos 24, 67, 68, 41, 158, 169 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004.

⁸⁴ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

⁸⁵ El Consejo de Estado Sección Primera por medio de sentencia del 23 de junio de 2021 decidió declarar válida esta sección que incorpora el Decreto 1500 de 2009.

Artículo 2.3.1.1.2. 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. Esta 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 siguiente.

Artículo 2.3.1.1.3. 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 Título y decidirá mediante acto administrativo motivado.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221340532751 de 2022.

“...los Centros de Enseñanza Automovilística que ofrezcan capacitación en conducción o capacitación para instructores en conducción, para su constitución deben contar con una licencia de funcionamiento, entendiéndose esta como 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. Esta 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 2.3.1.1.3. del Decreto 1079 de 2015”.

Artículo 2.3.1.1.4. 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 Secretaría de Educación de la entidad territorial competente.

Artículo 2.3.1.1.5. 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 3.8 del Decreto 4904 de 2009, o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, el titular de la licencia de funcionamiento o del reconocimiento oficial del Centro de Enseñanza Automovilística deberá presentar a la Secretaría 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.

4.3. Organización de las actividades de formación.

4.4. Distribución del tiempo.

4.5. Estrategia metodológica.

5. Autoevaluación 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 Título 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 2.3.1.1.6. Desarrollo de los programas. Para garantizar la efectividad en el proceso de capacitación y teniendo en cuenta que se trata de un aprendizaje de acciones secuenciales, es necesario que los cursos de instrucción a conductores sean continuos en el tiempo, por tanto, las clases prácticas deberán programarse bajo este esquema. En ningún caso el mínimo de horas previstas podrá abarcarse en un lapso mayor a tres (3) meses.

La realización de las prácticas de inducción en conducción hasta obtener el dominio idóneo del vehículo, que se deberá realizar en el área que para este fin dispone el Centro de Enseñanza Automovilística, deberá realizarse en un tiempo equivalente al veinticinco por ciento (25%) del total de horas prácticas fijadas en la intensidad horaria según la categoría. La medición de la destreza y habilidad en el manejo de los mecanismos de control y en la conducción del vehículo se realizará en las vías de uso público, en un tiempo equivalente al setenta y cinco por ciento (75%) de las horas prácticas fijadas según la intensidad horaria de cada categoría.

Parágrafo. Cuando se esté impartiendo enseñanza práctica sólo podrán ir en el vehículo el instructor debidamente acreditado y el aprendiz, excepto en los vehículos tipo B2, C2, B3 y C3, de acuerdo a lo establecido por el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Requisitos de Funcionamiento para Impartir los Cursos de Formación de Conductores e Instructores⁸⁶

Artículo 3.2.3.1. Contenidos curriculares para los cursos de formación de conductores e instructores que imparten los Centros de Enseñanza Automovilística. Adóptese el desarrollo curricular por competencias para los cursos de formación de conductores e instructores, establecido en el Anexo 1 “Contenidos curriculares para los cursos de formación de conductores e instructores que imparten los centros de enseñanza automovilística”, el cual hace parte integral de la presente resolución.

Parágrafo Transitorio. Los Centros de Enseñanza Automovilística debidamente registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), tendrán plazo de máximo cuatro (4) meses contados a partir del 24 de febrero de 2022, para actualizar los contenidos curriculares de los cursos de formación de conductores e instructores, de conformidad con lo establecido en el Anexo 1 “Contenidos curriculares para los cursos de formación de conductores e instructores que imparten los centros de enseñanza automovilística”, de la presente resolución; e informar a la Secretaría de Educación de la entidad territorial certificada en educación de la jurisdicción que corresponda al lugar de prestación del servicio, el ajuste realizado en los contenidos curriculares.

Artículo 3.2.3.2. Herramientas Didácticas y Pedagógicas. Los Centros de Enseñanza Automovilística deben incorporar, implementar y articular en el proceso de formación de los aspirantes a obtener licencia de conducción o licencia de instructor de conducción como mínimo las siguientes herramientas:

1. Malla curricular con una metodología de Aprendizaje Basado en Problemas u otra metodología que fomente el aprendizaje significativo.
2. Guía didáctica: Instrumento de orientación para la planificación, seguimiento y evaluación de las sesiones de clase.

⁸⁶ El Consejo de Estado Sección Primera por medio de la sentencia del 23 de junio de 2021 decidió declarar válida la Resolución 3245 de 2009 incorporada en esta sección.

3. Recursos educativos digitales de la Escuela Virtual de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial disponible para consulta en la página web de la entidad.

Parágrafo. Los instructores de conducción certificados a partir del 24 de febrero de 2022, deben hacer uso de las herramientas didácticas y metodológicas enunciadas con el fin de actualizar sus conocimientos de acuerdo con los contenidos curriculares aquí definidos, sin necesidad de cursar nuevo curso de formación.

Artículo 3.2.3.3. 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 2 “Requisitos, procedimientos, pruebas, personal, equipos e instalaciones mínimos de los centros de enseñanza automovilística”, que hace parte de la presente resolución.

Artículo 3.2.3.4. De los vehículos. Los vehículos destinados a la enseñanza automovilística deben cumplir con las características externas y requisitos señalados en la presente sección, los cuales serán verificados y certificados por los Centros de Diagnóstico Automotor debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte.

Artículo 3.2.3.5. Modelo. Los modelos de los vehículos destinados para la instrucción en conducción suministrada por los Centros de Enseñanza Automovilística serán los siguientes:

1. No superior a cinco (5) años de antigüedad para las categorías A1 y A2, al cabo de los cuales deberán ser renovados.
2. No superior a doce (12) años de antigüedad para las categorías B1 y C1, al cabo de los cuales deberán ser renovados.
3. No superior a veinte (20) años de antigüedad para las categorías B2, C2 y B3 y C3, al cabo de los cuales deberán ser renovados.

Artículo 3.2.3.6. Clase de vehículo. Para impartir instrucción solo 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
A1	Motocicleta mínima de 100 c.c. de cilindrada.
A2	Motocicleta, motociclo, motocarro y mototriciclo de más de 125 c.c. de cilindrada.
B1 y C1	Automóvil, campero, camioneta y microbús.
B2 y C2	Camión rígido, buseta y bus.

Artículo 3.2.3.7. 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 3.2.3.8. 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 sección 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 3.2.3.5., de la presente resolución.

Artículo 3.2.3.9. 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 número 1500 de 2009 y la presente sección, 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 número 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 número 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 3.2.3.10. 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.

Requisitos para la habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística

Artículo 2.3.1.2.1. Modificado Artículo 1 Decreto 1538 de 2020. *Requisitos de registro de los Centros de Enseñanza Automovilística.* Los requisitos, condiciones y el procedimiento para el registro de los Centros de Enseñanza Automovilística en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) serán los definidos por el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Requisitos de Registro a los Centros de Enseñanza Automovilística

Artículo 3.2.1.1. Registro de los Centros de Enseñanza Automovilística. Los Centros de Enseñanza Automovilística interesados en la prestación del servicio que permita la obtención del certificado de aptitud en conducción y formación de instructores en conducción deberán registrarse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). El registro permitirá la prestación del servicio bajo condiciones de ubicación y funcionamiento, conforme el alcance de certificación de conformidad otorgada por los Organismos de Evaluación de Conformidad (OEC), acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

Artículo 3.2.1.2. Requisitos y condiciones para el Registro. 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 pueda capacitar y expedir certificaciones de la capacitación a conductores e instructores, deberá registrarse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) con el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Contar con licencia de funcionamiento o reconocimiento de carácter oficial y registro de programas otorgado por la Secretaría de Educación de la entidad territorial certificada en educación para los programas de formación de conductores e instructores en conducción.

b) La sociedad propietaria o propietario(s) del Centro de Enseñanza Automovilística debe estar legalmente constituida y en su objeto social debe encontrarse la realización de actividades como Centro de Enseñanza Automovilística y acreditar registro del establecimiento comercial. 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.

c) Contar con una póliza de responsabilidad civil extracontractual (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.

d) Relacionar en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) 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 (RUNT).

e) Contar con la infraestructura, dotación, procedimientos, personal, equipos e instalaciones mínimas necesarias establecidas por el Ministerio de Transporte.

f) 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 B3 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.

g) Contar con Certificado de conformidad de Servicio con el cumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo y la Resolución número 3245 de 2009 expedida por Ministerio de Transporte, o aquella que la modifique, adicione o sustituya, a través de una certificación de servicios otorgada por un Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC) acreditado bajo la norma ISO/IEC 17065 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, que incluya en su alcance de acreditación la certificación de los servicios de capacitación o enseñanza.

h) Pago de la tarifa del servicio del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para el registro del Centro Enseñanza Automovilística establecida en la Resolución número 4558 de 2019 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo. Los Organismos Evaluadores de la Conformidad deberán realizar el pago de la tarifa por servicio de ingreso del certificado de conformidad del Centro de Enseñanza Automovilística al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), establecida en la Resolución número 20213040048735 de 2021 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 3.2.1.3. Otorgamiento del Registro. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 3.2.1.2., se otorgará el registro en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) aceptando al Centro de Enseñanza Automovilística para que realice las capacitaciones a conductores e instructores cuya finalidad será expedir los certificados de aptitud en conducción y certificados de instructor en conducción.

Artículo 3.2.1.4. Vigencia del Registro. El Registro del Centro de Enseñanza Automovilística se otorgará por tiempo indefinido, siempre y cuando se mantengan los requisitos y condiciones señalados en la presente resolución, y cuando los resultados de las evaluaciones de seguimiento efectuadas por el Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC) y las entidades de educación competentes sean satisfactorias.

De lo contrario, se procederá a dar aplicación a lo establecido en el numeral 1 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Artículo 3.2.1.5. Certificado de conformidad. Los Centros de Enseñanza Automovilística registrados realizar las capacitaciones a conductores e instructores, deberán someterse a auditorías anuales por parte del Organismo Evaluador de la Conformidad acreditado por el

Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), con el fin de que este verifique que se mantienen las condiciones bajo las cuales les fue otorgada.

Artículo 3.2.1.6. De los organismos de certificación. Los Organismos Evaluadores de la Conformidad (OEC), que expiden los Certificados de conformidad de servicio a los Centros de Enseñanza Automovilística, deberán informar a la Superintendencia de Transporte y reportar en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) las ampliaciones o reducciones al alcance de la certificación, así como las suspensiones o cancelaciones de la certificación expedida para el inicio de las investigaciones, si hay lugar a ello. Así mismo, deberá informar sobre las variaciones de las condiciones iniciales que dieron lugar a la certificación del Centro de Enseñanza Automovilística.

Artículo 2.3.1.2.2. Modificado Artículo 1 Decreto 1538 de 2020. *Área para la realización de prácticas.* Cuando un Centro de Enseñanza Automovilística no cuente con el espacio para la realización práctica, este deberá garantizar la formación mediante la celebración de contratos con otros Centros de Enseñanza Automovilística que cuenten con los escenarios de práctica.

Artículo 2.3.1.2.3. Modificado Artículo 1 Decreto 1538 de 2020. *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 2.6.4.14. del Decreto 1075 de 2015, o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, evento en el cual el certificado que expidan deberá ser otorgado conjuntamente.

Artículo 2.3.1.2.4. Artículo 1 Modificado Decreto 1538 de 2020. *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 técnicomecánicas, los distintivos y adaptaciones señalados en la resolución que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

Los vehículos destinados a esta actividad deberán estar registrados en el servicio particular.

Personal de formadores

Artículo 2.3.1.6.1. 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 2.3.1.6.2. 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:

Categoría	Tipo de vehículo	Certificación/ mes
A1	Motocicletas hasta de 125 c.c. de cilindrada.	30
A2	Motocicletas, motociclos y mototriciclos de más de 125 c.c. de cilindrada.	24
B1	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses de servicio particular.	16
C1	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses para el servicio público.	12
B2	Camiones rígidos, busetas y buses para el servicio particular.	10
C2	Camiones rígidos, busetas y buses para el servicio público.	10
B3	Vehículos articulados de servicio particular.	8
C3	Vehículos articulados para el servicio público.	8

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—.

Deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística y de los instructores

Artículo 2.3.1.7.1. *Deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística.* Son deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística los siguientes:

1. Cumplir en su totalidad con los programas de instrucción, requisitos e intensidad horaria establecidos en la normatividad vigente.
2. Crear y facilitar la operación de mecanismos de recepción y emisión permanente de información a los usuarios sobre los servicios ofrecidos, tarifas, horarios de atención, entre otras.
3. Mantener las condiciones técnicas y administrativas, que dieron origen a su habilitación.
4. Aplicar y velar por el cumplimiento de los programas y procedimiento establecidos para el proceso de capacitación e instrucción de los alumnos.
5. Mantener las condiciones exigidas por la Secretaría de Educación que le otorgó el registro de los programas.
6. Comunicar al Ministerio de Transporte sobre las modificaciones que se presenten respecto a la información suministrada para la habilitación de funcionamiento del Centro de Enseñanza Automovilística.
7. Llevar los archivos de los alumnos debidamente matriculados, capacitados y certificados.
8. Mantener los vehículos autorizados al Centro de Enseñanza Automovilística con las condiciones de seguridad requeridas y tarjeta de servicio vigente.
9. Mantener los vehículos que le fueron aprobados al momento de la habilitación, con las adaptaciones respectivas.
10. Impartir la enseñanza teórica con el cumplimiento de los requisitos que para tal fin han sido determinados respecto a las instalaciones, materiales didácticos e idoneidad de los instructores.
11. Certificar la idoneidad de un conductor o instructor una vez se verifique el cumplimiento de los requisitos determinados para tal fin.

12. Proporcionar información y/o facilitar la labor de auditoría o de control.
13. Reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real los cursos de capacitación efectuados a todos los alumnos en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.
14. Realizar las evaluaciones teórica y práctica al alumno una vez surtido el proceso de capacitación, en los términos señalados en la reglamentación.
15. Hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT.
16. Suministrar información real a los Ministerios de Transporte y a las Secretarías de Educación respectiva.
17. Disponer de los mecanismos necesarios para ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y recursos.
18. Mantener vigente la póliza de que trata el numeral 2 del artículo 2.3.1.2.1. del presente decreto.
19. Las demás que establezcan las normas sobre la materia.

Artículo 2.3.1.7.2. *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.

Disposiciones varias

Artículo 2.3.1.8.1. *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- RUNT—. 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 2.3.1.8.2. *De los organismos de certificación.* Los Organismos de Certificación que expiden los Certificados de conformidad del servicio, deberán informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y al Ministerio de Transporte las ampliaciones o reducciones al alcance de la certificación y si se presentan suspensiones o cancelaciones de la certificación expedida a los Centros de Enseñanza Automovilística, para el inicio de las investigaciones si hay lugar a ello. Así mismo deberá informar sobre las variaciones de las condiciones iniciales que dieron lugar a la certificación del Centro de Enseñanza Automovilística.

Artículo 2.3.1.8.3. *Inspección y vigilancia.* De conformidad con lo establecido en el artículo 14, parágrafo 1 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 que tiene la autoridad competente en cada entidad territorial certificada en educación.

Artículo 2.3.1.8.4. *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 16⁸⁷. *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:

Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos (...) 16 (...) de la Ley

769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia⁸⁸.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Clasificación de los Centros de Enseñanza Automovilística

Artículo 2.3.1.3.1. *Clasificación.* Según los programas de capacitación que sean registrados por la Secretaría de Educación de la entidad territorial certificada en educación, los Centros de Enseñanza Automovilística, se clasificarán de la siguiente manera:

Nivel I: reconocidos y aprobados para la formación de conductores en cualquiera de las siguientes categorías o en todas, A1, A2, B1, y C1.

Nivel II: reconocidos y aprobados para la formación de conductores en cualquiera de las categorías B2 y/o C2 y en cualquiera o todas las categorías del nivel I.

Nivel III: reconocidos y aprobados para la formación de conductores e instructores en las categorías B3 y C3 y en las categorías de los niveles I y II.

⁸⁷ Esta disposición fue declarada exequible por violación a los Artículos 24, 67, 68, 41, 158, 169 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004.

⁸⁸ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340582601 de 2020.

“...teniendo en cuenta que el artículo 127-1 del Estatuto Tributario, modificado por el artículo 76 de la Ley 1819 de 2016, determina que dentro de los contratos de arrendamiento se encuentran el de arrendamiento operativo y el de arrendamiento financiero o leasing, definiéndolos y determinando sus características, se debe considerar que son contratos de arrendamiento diferentes. Por lo tanto, esta oficina precisa que la figura jurídica de renting operacional no se encuentra autorizada dentro de la normatividad en transporte para ser utilizada por los Centros de Enseñanza Automovilística en los vehículos que dispongan para la enseñanza automovilística pues este es un contrato de arrendamiento diferente al de arrendamiento financiero o leasing”.

Concepto MT-20201340595451 de 2020.

“...corresponde a la Secretaría de Educación de la entidad territorial, efectuar el registro de los programas de capacitación en conducción o de instructores en conducción, para lo cual deberá verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la precitada norma. Así las cosas, es la Secretaría de Educación de la entidad territorial la autoridad competente para determinar si los centros de enseñanza automovilística CEA en el Sistema

de información de la Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano del Ministerio de Educación poseen una clasificación especial y diferente, y en ese sentido determinar que no es viable emitir acto administrativo ordenando el registro de determinados programas”.

Concepto MT-20211340279791 de 2021.

“...respecto de los trámites que se deben realizar al hacer la compra de un Centro de Enseñanza Automovilística con representación legal de persona natural y hacer su migración a una Sociedad por Acciones Simplificada, se entiende que es una nueva persona en el mundo jurídico y por dicha razón debe solicitarse el registro de la nueva sociedad, para que de esta manera, la Sociedad por Acciones Simplificada sea registrada conforme a los requisitos exigidos para cada Organismo de Apoyo al Tránsito. De igual manera, la persona natural deberá cancelar legalmente el registro y documentos que soportaban dicha habilitación o registro otorgado”.

Concepto MT-20221340132631 de 2022.

“...en materia de tránsito no existe una norma que reglamente específicamente la forma, el contenido e intensidad horaria de los cursos de seguridad vial y manejo defensivo”.

Legislación Complementaria: Ley 1397 de 2010

Artículo 5. Las escuelas de conducción dispondrán de los vehículos requeridos para la enseñanza y aprendizaje de las personas en situación de discapacidad y adecuación con mecanismos manuales.

CAPITULO II

Licencia de conducción

Artículo 17⁸⁹. Modificado Artículo 4 Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 6 Ley 2251 de 2022. Otorgamiento. 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:

⁸⁹ Esta disposición fue declarada exequible por violación a los Artículos 24, 67, 68, 41, 158, 169 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004.

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.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Procedimientos y requisitos para adelantar los trámites ante los organismos de tránsito

Artículo 5.1.1. Modificado Artículo 3 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Objeto. El presente capítulo adopta los procedimientos y determina los requisitos necesarios para adelantar los trámites asociados al Registro Nacional Automotor, Registro Nacional de Remolques y Semirremolques y al Registro Nacional de Conductores ante los organismos de tránsito, por parte de los usuarios de manera presencial y virtual. Por tanto, ningún organismo de tránsito podrá, en la realización de los trámites aquí previstos, exigir requisitos diferentes a los establecidos en el presente capítulo.

Parágrafo 1. Los organismos de tránsito, podrán adelantar los trámites de su competencia, en modalidad presencial o virtual, esta última por medio de las plataformas tecnológicas con que cuentan.

Para tal efecto cada organismo de tránsito dará cumplimiento a la Ley 2052 de 2020, el Decreto 088 de 2022, las directivas Presidenciales sobre la materia, la Resolución número 20223040028675 “Por la cual se adopta el Plan Maestro Nacional de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT)” expedida por el Ministerio de Transporte, o las normas que las modifiquen, adicionen, sustituyan o complementen, cumpliendo los objetivos de la estrategia de Gobierno Digital, en todo caso garantizando la interoperabilidad con el RUNT.

Cuando el organismo de tránsito implemente la virtualidad del trámite, deberá garantizar la radicación de los mismos a través de plataformas tecnológicas, así como la liquidación y el pago a través de pasarelas o medios alternativos de pago. De igual manera, deberá disponer lo pertinente para la entrega de documentos físicos, digitales o electrónicos, según corresponda, generando la trazabilidad de las etapas previstas para la realización del trámite, utilizando mecanismos de seguridad y confianza digital.

En todo caso, el organismo de tránsito deberá garantizar que sea la persona quien decida si realiza el trámite en modalidad presencial o virtualmente.

Parágrafo 2. Asimismo, en concordancia con la estrategia de Gobierno Digital, los organismos de tránsito y el Registro Único Nacional de Tránsito deberán implementar políticas y procedimientos orientados a depurar, capturar, almacenar y reportar datos de calidad conforme a metodologías y lineamientos de calidad de datos como los propuestos en guías técnicas del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y estándares internacionales como el DAMA-DMBOK. De la misma manera, deberán adelantar los procesos de remediación de los datos que han reportado desde los inicios del sistema RUNT o de los expedientes de los distintos registros que a la fecha tienen a su cargo, conforme a los procedimientos que de forma conjunta defina el Ministerio de Transporte, luego del análisis de la calidad de los datos que reposan en el sistema.

Artículo 5.1.2. Modificado Artículo 4 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Proceso de inscripción de personas ante el Registro Único Nacional de Tránsito. Para adelantar los trámites descritos en el presente capítulo ante los organismos de tránsito, es requisito indispensable que las personas naturales o jurídicas se encuentren debidamente inscritas en el sistema RUNT. Este

proceso debe ser adelantado en cualquier Organismo de Tránsito del país, Dirección Territorial del Ministerio de Transporte o de manera virtual a través de los canales dispuestos por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de conformidad con los procesos que determine el Ministerio de Transporte.

Para la realización del proceso de inscripción, ante el organismo de tránsito, la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte o en el trámite virtual, se registrará en el sistema RUNT los datos referentes a tipo y número del documento de identidad del usuario, nombres, apellidos, fecha de nacimiento, grupo sanguíneo y RH, sexo, dirección, teléfono fijo y móvil, correo electrónico, registro de la firma y se realizará la validación y autenticación de identidad del usuario a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo 1. Las personas que residan fuera del país, los representantes legales de las sociedades que soliciten trámites, o quienes no puedan comparecer por sus propios medios, podrán adelantar el proceso de inscripción de personas en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) a través de un tercero mediante contrato de mandato, o utilizando medios tecnológicos dispuestos para el efecto.

Cuando la persona que realiza el trámite resida fuera del país, el tercero deberá aportar el correspondiente contrato de mandato debidamente apostillado o legalizado en Colombia.

Doctrina Administrativa:

Concepto 20211340477671 de 2021. “... si el trámite como es el caso recae sobre un menor de edad, será su representante

legal quien podrá realizar el trámite de inscripción ante el RUNT y no el menor de edad”.

Parágrafo 2. La validación y la autenticación de identidad requerida para la Inscripción del usuario al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y para la realización de cualquiera de los trámites dispuestos en la presente resolución o en norma que la modifique adicione o sustituya, podrá ser realizada de manera virtual, mediante el sistema de autenticación digital dispuesto por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), y conforme a la normatividad que para tal efecto expide la Registraduría Nacional del Estado Civil, y el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3. Toda la información que resulte de la realización de los trámites dispuestos en la presente resolución y que permita la actualización de datos de los usuarios en el sistema RUNT, será reportada directamente a dicho registro sin costo alguno a través de la radicación que de cada trámite se realice; para lo anterior el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) realizará las adecuaciones a que haya lugar con el fin de recibir en debida forma la información que le sea actualizada.

Artículo 5.1.3. Modificado Artículo 5 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Verificación de la inscripción del usuario en el Sistema RUNT. Para iniciar cualquier trámite asociado con los registros del RUNT, el organismo de tránsito, previa presentación del documento de identidad y la validación y la autenticación de identidad requerida para la Inscripción del usuario al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) conforme lo dispuesto en el artículo 5.1.2. de la presente resolución, confrontará la información con la registrada en el sistema RUNT, confirmando de esta manera que la persona que adelanta el trámite es el mismo que se encuentra inscrito en dicho sistema.

Cuando el trámite se adelante de manera virtual, los organismos de tránsito deberán garantizar que el usuario realice la autenticación de identidad a través del sistema RUNT.

Parágrafo. La verificación, la autenticación de identidad requerida del usuario que realiza el trámite para la Inscripción al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y para la realización de cualquiera de los trámites, podrá ser realizada de forma virtual mediante el sistema de

autenticación digital, conforme a lo dispuesto por la Registraduría Nacional del Estado Civil y por el Ministerio de Transporte.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340477021 de 2023.

“Para la realización del proceso de inscripción, ante el organismo de tránsito, la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte o en el trámite virtual, se registrará en el sistema RUNT los datos referentes a tipo y número del documento de identidad del usuario, nombres, apellidos, fecha de nacimiento, grupo sanguíneo y RH, sexo, dirección, teléfono fijo y móvil, correo electrónico, registro de la firma y se realizará la validación y autenticación de identidad del usuario a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Aunado a lo anterior y una vez revisado lo dispuesto en el artículo 5.1.3. de la Resolución única compilatoria en materia tránsito, se interpreta que el mismo tiene una estrecha relación con el artículo 5.1.2 explicado con antelación, en el sentido en que la verificación del usuario para iniciar cualquier trámite asociado al Registro Único Nacional de Tránsito, el organismo de tránsito, previa presentación del documento de identidad y la captura de la huella del usuario, confronta la información con la registrada en el sistema RUNT y confirma que el ciudadano que

adelanta el trámite es el mismo que se encuentra inscrito o registrado en este, con el fin de corroborar que el usuario cumplió de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.1.2 de la citada resolución. (...) con la muerte se extingue la personalidad jurídica, por consiguiente, la persona deja de ser sujeto de derecho. Aquellos derechos que dejó el titular antes de su fallecimiento, se dividen en dos: patrimoniales y extra patrimoniales, los primeros se transmiten a otra u otras personas vivas (herederos y legatarios) y los segundos se extinguen definitivamente. En lo que respecta a los derechos familiares y los derechos de la personalidad, se extinguen definitivamente por pertenecer al conjunto de derechos extrapatrimoniales. En lo respectivo a los derechos patrimoniales (Derechos: reales, créditos u obligaciones, inmateriales, hereditarios) pasan a los herederos o legatarios, así las cosas, no es procedente jurídicamente la inscripción de una persona fallecida en el Registro Único de Tránsito – RUNT, dado que la persona dejó de ser sujeto de derecho”.

Artículo 5.1.4. Modificado Artículo 6 Resolución MT-20233040017145 de 2023, Modificado Artículo 1 Resolución MT-20243040024575 de 2024. Proceso de actualización de personas naturales ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) por cambio del componente sexo o documento de identidad. Para la actualización de la inscripción de los datos de persona natural en el sistema RUNT por cambio del componente sexo o documento de identidad, los ciudadanos nacionales o extranjeros, deberán aportar según corresponda, el nuevo documento expedido o certificación expedida por la Registraduría Nacional del Estado Civil o por la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia o Ministerio de Relaciones Exteriores, según el caso, en los siguientes eventos, una vez realizada la validación correspondiente:

1. Cambio de número de cédula de extranjería.
2. Cambio de número de cédula de ciudadanía.
3. Cambio de número de cédula de ciudadanía a cédula de extranjería.
4. Cambio de número de cédula de ciudadanía y datos correspondientes por cambio de componente de sexo.
5. Cambio de cédula de extranjería por cédula de ciudadanía.
6. Cambio de pasaporte por cédula de ciudadanía.
7. Cambio de pasaporte por cédula de extranjería.
8. Cambio de número de cédula y datos correspondientes por reafirmación sexual.

9. Cambio de datos de persona natural respecto de nombres y/o apellidos.
10. Cambio de tarjeta de identidad por cédula de ciudadanía.
11. Cambio de pasaporte por renovación.
12. Cambio del número de pasaporte por el número del Permiso por Protección Temporal (PPT).
13. Cambio del número de cédula de extranjería por el número del Permiso por Protección Temporal (PPT).
14. Cambio de número de cédula de ciudadanía por el número de Permiso por Protección Temporal (PPT).
15. Cambio de número del permiso por protección temporal (PPT) por cédula de ciudadanía.
16. Cambio de número del permiso por protección temporal (PPT) por cédula de extranjería.

Parágrafo. Para garantizar el acceso a los servicios de tránsito a los usuarios, el Viceministerio de Transporte del Ministerio de Transporte, previa justificación, podrá autorizar al Sistema RUNT realizar los ajustes necesarios y pertinentes, frente a los eventos en los cuales se puede actualizar la inscripción de los datos de persona natural ante RUNT por cambio del componente sexo o documento de identidad de los ciudadanos nacionales o extranjeros, diferentes a los ya establecidos en el presente artículo.

Parágrafo Transitorio. Para garantizar el cambio de documento de los numerales 12 al 16 del presente artículo, la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte y el operador del Sistema de Información Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), deberán establecer un procedimiento temporal para que los organismos de tránsito realicen la solicitud ante la mesa de servicio del operador del RUNT, el cual se aplicará hasta tanto se realicen los ajustes necesarios en el sistema, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación.

Artículo 5.1.6. **Modificado Artículo 8 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Trámites adelantados a través de un tercero. Cuando el trámite o trámites por adelantarse ante un organismo de tránsito se realice a través de un tercero, este deberá estar registrado en el sistema RUNT y para efectos de realizar la gestión deberá presentar el contrato de mandato o poder especial, a través del cual el propietario o titular del derecho le confía la gestión de realizar los trámites a que haya lugar por cuenta y riesgo del mandante. Lo aquí dispuesto aplica independientemente de que el trámite se realice en forma presencial o virtual.

Cuando la persona a realizar el trámite resida fuera del país, el tercero deberá aportar el correspondiente contrato de mandato debidamente apostillado o legalizado en Colombia.

En caso que el trámite sea en representación de un menor de edad, el tercero deberá aportar el documento que lo acredita como representante legal o tutor del menor.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241341202401 de 2024.

“...quien tiene la facultad de realizar el trámite de traspaso de la propiedad de un vehículo es el propietario del mismo, o, a través de un tercero mediante contrato de mandato o poder especial, conforme a lo establecido en el artículo 5.1.6 de la Resolución 20223040045295 de 2022, sin

embargo, en este segundo evento, si el mandatario o apoderado no cumple con la tarea encomendada, quien es responsable de las obligaciones administrativas generadas, como impuestos, multas, entre otras, es quien figure como titular del derecho de dominio, y no aquellos o el tenedor o poseedor del vehículo (...).”

Artículo 5.1.7. Transición. Las Autoridades de tránsito y los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito tendrán un (1) año contado a partir del 1 de junio de 2022, para realizar los ajustes razonables a fin de generar capacitación al personal de atención al público en la respectiva entidad, implementar las condiciones para garantizar la accesibilidad y establecer canales de atención incluyentes para las personas con pérdida auditiva que accedan a sus servicios y trámites.

Los puntos de atención de dichas entidades deben contar con ajustes razonables en la comunicación que les permitan a las personas sordas usuarias del lenguaje de señas entender la información sobre los servicios que prestan, de manera escrita o por medio audiovisual, y comunicarse de la misma manera. Lo anterior incluye servicios de interpretación presencial o virtual.

Los Centros de Enseñanza Automovilística, en la formación teórica deben contar con intérpretes del lenguaje de señas, presenciales en vivo o en formato de video diferido, para ser usados en las aulas de clase u otro mecanismo que permita a la persona sorda usuaria del lenguaje de señas entender la información y comunicarse. Para la formación práctica deben contar con ajustes razonables en la comunicación que le permita a la persona sorda entender de manera escrita o por medio audiovisual, sin que sean un distractor, el contenido y objetivo de la clase y comunicarse con el instructor.

Las personas con pérdida auditiva que sean usuarias del español oral o escrito podrán escoger libremente la realización de los trámites y servicios sobre temas asociados al tránsito, utilizando los instrumentos de evaluación definidos para la población general.

Reglamentación: Resolución MT-20223040044715 de 2022

Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente resolución rige en todo el territorio nacional y aplica a los migrantes venezolanos con Permiso de Protección Temporal (PPT), a las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, a los Organismos de Tránsito, Organismos de Apoyo al Tránsito, Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y al Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones al Tránsito (SIMIT).

Artículo 3. Permiso por Protección Temporal (PPT). Para todos los efectos contemplados en la presente resolución y de conformidad a lo determinado en el Decreto 216 de 2021 y las Resoluciones 971 y 2289 de 2021 expedidas por la Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia, se entenderá que el Permiso por Protección Temporal vigente es un documento de identificación, con el cual se permitirá que los migrantes venezolanos que cuenten con Permiso de Protección Temporal (PPT) realicen cualquier trámite asociado al tránsito. El Permiso por Protección Temporal como tipo de documento se asociará a las siglas "PPT".

Artículo 4. Número de Identificación. Asíciense los trámites de tránsito realizados por las personas con Permiso por Protección Temporal (PPT), al número incluido en el anverso del documento físico o virtual el cual se debe determinar como el número de identificación, o en caso de ser propietario de vehículo a la placa del mismo.

Artículo 5. Concurrencia de registros. Teniendo en cuenta lo determinado en el artículo 24 de la Resolución 971 de 2021 expedida por la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia, el migrante venezolano titular de un Permiso por Protección Temporal (PPT) no podrá realizar trámites con otro tipo de permiso otorgado por la Unidad Administrativa especial Migración Colombia o visa expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

En caso que el migrante venezolano cuente con un documento de identificación de tipología diferente al Permiso por Protección Temporal (PPT), deberá realizar el proceso de actualización de personas naturales ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) por cambio de documento de identidad.

Artículo 6. Trámites asociados al Tránsito. Sin perjuicio de los demás requisitos que se deban cumplir conforme al trámite solicitado, las personas con Permiso por Protección Temporal (PPT) interesadas en la realización de trámites asociados al tránsito, deberán aportar en todos los casos ante la entidad correspondiente, el documento vigente en el formato adoptado por la Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia de conformidad a lo establecido en la Resolución 2289 de 2021 o aquella que la modifique, adicione o sustituya; el cual podrá aportarse en formato virtual o en físico.

La entidad que realiza el trámite deberá hacer la validación de vigencia de dicho documento a través de la página web de Migración Colombia <https://www.migracioncolombia.gov.co>.

Reglamentación: Adicionado Resolución MT-20243040024575 de 2024

Permiso por protección temporal (PPT) en los trámites de tránsito

Artículo 5.1.1.1. Objeto. La presente sección tiene como objeto reglamentar el uso del Permiso por Protección Temporal (PPT), como documento de identificación válido para realizar los trámites asociados al tránsito.

Artículo 5.1.1.2. Ámbito de aplicación. La presente sección rige en todo el territorio nacional y aplica a los migrantes venezolanos con Permiso de Protección Temporal (PPT), a las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, a los Organismos de Tránsito, Organismos de Apoyo al Tránsito, Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y al Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones al Tránsito (SIMIT).

Artículo 5.1.1.3. Permiso por Protección Temporal (PPT). Para todos los efectos contemplados en la presente resolución y de conformidad a lo determinado en el Decreto número 216 de 2021 y las Resoluciones números 971 y 2289 de 2021 expedidas por la Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia, se entenderá que el Permiso por Protección Temporal vigente es un documento de identificación, con el cual se permitirá que los migrantes venezolanos que cuenten con Permiso de Protección Temporal (PPT) realicen cualquier trámite asociado al tránsito. El Permiso por Protección Temporal como tipo de documento se asociará a las siglas "PPT".

Artículo 5.1.1.4. Número de identificación. Asíciense los trámites de tránsito realizados por las personas con Permiso por Protección Temporal (PPT), al número incluido en el anverso del documento físico o virtual el cual se debe determinar cómo el número de identificación, o en caso de ser propietario de vehículo a la placa del mismo.

Artículo 5.1.1.5. Concurrencia de registros. Teniendo en cuenta lo determinado en el artículo 24 de la Resolución número 971 de 2021 expedida por la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia, el migrante venezolano titular de un Permiso por Protección Temporal (PPT) no podrá realizar trámites con otro tipo de permiso otorgado por la Unidad Administrativa especial Migración Colombia o visa expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores.

En caso que el migrante venezolano cuente con un documento de identificación de tipología diferente al Permiso por Protección Temporal (PPT), deberá realizar el proceso de actualización de personas naturales ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) por cambio de documento de identidad.

Artículo 5.1.1.6. Trámites asociados al tránsito. Sin perjuicio de los demás requisitos que se deban cumplir conforme al trámite solicitado, las personas con Permiso por Protección Temporal (PPT) interesadas en la realización de trámites asociados al tránsito, deberán aportar en todos los casos ante la entidad correspondiente, el documento vigente en el formato adoptado por la Unidad Administrativa Especial de Migración Colombia de conformidad a lo establecido en la

Resolución número 2289 de 2021 o aquella que la modifique, adicione o sustituya; el cual podrá aportarse en formato virtual o en físico.

La entidad que realiza el trámite deberá hacer la validación de vigencia de dicho documento a través de la página web de Migración Colombia <https://www.migracioncolombia.gov.co>.

Artículo 5.1.1.7. Vigencia de documentos de tránsito. En los casos en donde el documento de tránsito contemple vigencia, éstos no podrán tener una vigencia que exceda la prevista en el Permiso por Protección Temporal (PPT), el cual tiene como límite de vigencia hasta el 30 de mayo de 2031, último día en que rige el Estatuto Temporal de Protección para Migrantes Venezolanos contenido en el Decreto número 216 de 2021 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Cuando los documentos tengan vigencia, pero sean asociados al vehículo, como el SOAT y la Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, se deberá mantener la vigencia general contemplada para este tipo de documentos.

Parágrafo. Lo señalado en el presente artículo no será aplicable a los documentos de tránsito que no tengan vigencia y permitan la convalidación de la propiedad de un vehículo automotor.

Artículo 5.1.1.8. Cancelación automática de documentos de tránsito. Si durante la vigencia del documento de tránsito la Autoridad Migratoria cancela el Permiso por Protección Temporal (PPT), los documentos de tránsito asociados a dicho documento serán cancelados de manera automática.

Cuando los documentos tengan vigencia, pero sean asociados al vehículo, como el SOAT y la Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, no operará la cancelación automática.

Parágrafo 1. Lo señalado en el presente artículo no será aplicable a los documentos de tránsito que no tengan vigencia y permitan la convalidación de la propiedad de algún vehículo automotor.

Parágrafo 2. La cancelación automática de cualquier documento de tránsito implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente.

Artículo 5.1.1.9. Desarrollo Tecnológico del Registro de Trámites realizados con PPT ante el RUNT. Teniendo en cuenta lo determinado en la presente resolución, el operador del sistema RUNT deberá realizar el desarrollo tecnológico pertinente en todos los registros asociados al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) en un término máximo de dieciocho (18) meses contados a partir del 22 de agosto de 2022, con el fin de garantizar las disposiciones aquí contempladas, así como el correspondiente registro de los trámites que se realicen con Permiso por Protección Temporal (PPT) ante las Direcciones territoriales, Organismos de Tránsito y Organismos de Apoyo siempre que estos sean objeto de registro ante la plataforma tecnológica.

Artículo 5.1.1.10. Organismos de Tránsito y Apoyo. Los organismos de tránsito y los Organismos de Apoyo que para su operatividad requieran la utilización de un software propio e independiente, deberán realizar los ajustes necesarios en el mismo, conforme al ejercicio de sus funciones, para garantizar el cumplimiento de lo establecido en la presente resolución.

Artículo 5.1.1.11. Vigencia. Las disposiciones contenidas en esta sección y en los artículos 3.3.5.1.13, 4.5.1.1., 6.1.4.2, 6.1.1.5., 8.5.8 y 8.5.9 de la presente resolución entran en vigencia a los dieciocho (18) meses contados a partir del 22 de agosto de 2022, o hasta que la concesión del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) cuente con los ajustes necesarios en el sistema, lo que ocurra primero".

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022. Sustituida Artículo 18 Resolución MT-20233040017145 de 2023

Obtención de la Licencia de Conducción y Otros Trámites

Artículo 5.2.2.1. Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, el usuario a obtener su licencia de conducción deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos y realizar el procedimiento descrito a continuación ante los organismos de tránsito:

1. Verificación de la información registrada en el sistema RUNT. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite, sea de forma presencial o virtual, el organismo de tránsito deberá proceder con la verificación de la información registrada en el sistema RUNT y confirmar que la persona que adelante el trámite es el mismo que se encuentra inscrito a partir de la validación y autenticación de la identidad realizada de conformidad con lo dispuesto para ello en la presente resolución.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340474501 de 2019.

“...en caso que la persona no tenga documento de identidad en el momento de solicitar la expedición o renovación de la licencia de conducción, el requisito se cumplirá con la exhibición del comprobante del documento en trámite expedido por la Registraduría nacional del Estado Civil”.

Concepto MT-20211340710111 de 2021.

“(...) no existe normatividad que indique que la cedula militar reemplaza la cedula de ciudadanía y en cuanto a los tramites

de tránsito tampoco se contempló esta cedula”.

Concepto MT-20231340992361 de 2023.

“Como quiera que la norma citada establece los requisitos para la expedición de la licencia de conducción, pero no contempla el pasaporte como documento idóneo para hacer dicho trámite, se debe ceñir a lo contemplado en el artículo 5 de la Resolución 20233040017145 del 28 de abril de 2023, para la validación de la identidad, salvo lo dispuesto en su artículo 6 para las personas extranjeras”.

Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite de manera presencial o virtual para la obtención de la licencia de conducción digital, el organismo de tránsito deberá expedirla, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

2. Certificado del Examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite, sea de forma presencial o virtual, el organismo de tránsito debe verificar y validar a través del sistema RUNT que al usuario le fue otorgado un certificado del examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz a través del Sistema de Control y Vigilancia (Sicov) de la Superintendencia de Transporte en la categoría que aspira a obtener la licencia de conducción, por un Centro de Reconocimiento de Conductores (CRC) debidamente registrado ante el RUNT.

3. Certificado de aptitud en conducción. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite, sea de forma presencial o virtual, el organismo de tránsito debe (sic), a través del sistema RUNT, que al usuario le fue otorgado un certificado de aptitud en conducción para la categoría que solicita la licencia de conducción a través del Sistema de Control y Vigilancia (Sicov) de la Superintendencia de Transporte, por un Centro de Enseñanza Automovilística (CEA) debidamente registrado ante el RUNT.

4. Certificado del examen teórico y práctico. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite, sea de forma presencial o virtual, el organismo de tránsito, a través del sistema RUNT,

validará que al usuario le fue otorgado certificado de aprobación del examen teórico y práctico por un Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) debidamente registrado ante el RUNT.

5. Validación de paz y salvo por infracciones de tránsito. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite, sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito a través del sistema RUNT validará que el usuario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito, de conformidad con lo dispuesto en el Sistema Integrado de Multas e Infracciones de Tránsito (SIMIT).

6. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite, sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito a través del sistema RUNT validará el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite, a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verifica la realización del pago correspondiente de los derechos a su favor.

7. Validados los requisitos anteriores, el Organismo de Tránsito procederá a otorgar la licencia de conducción indicando las categorías para la cual está autorizado a conducir el usuario.

Parágrafo transitorio. Hasta tanto no se cuente con un Centro de Apoyo Logístico de Evaluación registrado ante el RUNT dentro del departamento donde presta servicio el Organismo de Tránsito objeto del trámite, no se validará lo establecido en el numeral 4 del presente artículo.

Artículo 5.2.2.2. Licencia de conducción para conducir vehículos de servicio público. De manera adicional a lo contemplado en los artículos 5.2.2.1. y 5.2.2.5. de la presente resolución, el sistema RUNT validará que el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y el examen teórico y práctico, fueron realizados y aprobados en la categoría respectiva y que el ciudadano tiene más de dieciocho (18) años de edad.

Artículo 5.2.2.4. Cambio de licencia de conducción por cambio del componente sexo o documento de identidad. Actualizada la información de inscripción ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) por cambio del componente sexo o documento de identidad, conforme al procedimiento dispuesto en el artículo 5.1.4. de la presente resolución, el Organismo de Tránsito a través del sistema RUNT validará que el usuario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito de conformidad con lo dispuesto en el Sistema Integrado de Multas e Infracciones de Tránsito (SIMIT), y otorgará una nueva licencia de conducción, una vez cancelado el valor correspondiente, de acuerdo con las tarifas del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) vigentes, derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y los derechos a favor del organismo de Tránsito donde se realiza el trámite.

Artículo 5.2.2.7. Duplicado de la licencia de conducción por causa de pérdida o hurto o por deterioro. 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 cuando la causal sea por hurto del documento; o el documento original de la licencia de conducción en caso de deterioro, en este caso, solo permitiría la realización del trámite de forma presencial. En caso de pérdida solo bastará la afirmación del solicitante sobre tal circunstancia, la cual se entenderá efectuada bajo la gravedad de juramento.

2. Pago de los derechos a que haya lugar. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito valida en el sistema RUNT el pago de la tarifa y los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y verifica la realización del pago correspondiente de los derechos a favor del Organismo de Tránsito.

El Organismo de Tránsito realizará la verificación de la información registrada en el sistema RUNT teniendo en cuenta lo siguiente:

1. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito deberá proceder con la verificación de la información registrada en el sistema RUNT y confirmar que la persona que adelante el trámite es la misma que se encuentra inscrita a partir de la validación y autenticación de la identidad realizada de conformidad con lo dispuesto para ello en la presente resolución.

2. El Organismo de Tránsito expedirá el duplicado de la licencia de conducción de que trata el presente artículo, en la misma categoría y con la fecha de vencimiento igual a la asignada en la licencia original. En el evento de que el trámite se adelante en forma virtual, el Organismo de Tránsito deberá expedirla, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

Artículo 5.2.2.8. Duplicado de la licencia de conducción por corrección de datos. Para obtener duplicado de la licencia por corrección de datos, el conductor realizará la solicitud ante el Organismo de Tránsito, quien debe entregar un documento que contendrá la información de la licencia otorgada inicialmente con las correcciones pertinentes, siempre que la licencia se encuentre vigente al momento de la solicitud.

El Organismo de Tránsito realizará la verificación de la información registrada en el sistema RUNT. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito deberá proceder con la verificación de la información registrada en el sistema RUNT y confirmar que el ciudadano que adelante el trámite es el mismo que se encuentra inscrito a partir de la validación y autenticación de la identidad realizada de conformidad con lo dispuesto para ello en la presente resolución.

Artículo 5.2.2.10. Sustitución de la licencia de conducción. El Organismo de Tránsito debe verificar el cumplimiento de los requisitos que para el efecto determine el Ministerio de Transporte al momento de implementar el cambio del documento que por disposición legal se necesita realizar.

Artículo 5.2.2.11. Restricción en la licencia de conducción. Cuando se otorgue licencia de conducción a una persona con pérdida auditiva leve, moderada, moderadamente severa, grave o profunda, deberá dejarse la anotación en el anverso de la licencia, dentro de la casilla de restricciones de esta así:

1. Para pérdida auditiva leve: "PAL".
2. Para pérdida auditiva moderada: "PAM".
3. Para pérdida auditiva moderadamente severa: "PAMS".
4. Para pérdida auditiva grave: "PAG".
5. Para pérdida auditiva profunda: "PAP".

Artículo 5.2.2.12. Control por parte de las Autoridades de Tránsito. Siempre que la autoridad de tránsito de control en vía evidencie que el conductor cuenta con alguna de las restricciones asociadas en el artículo 5.2.2.13., de la presente resolución, deberá validar el cumplimiento de las adaptaciones requeridas si hay lugar a ellas.

Artículo 5.2.2.13. Estudio biopsicosocial. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los tres (3) años siguientes al 1 de junio de 2022, realizará los estudios pertinentes desde el enfoque biopsicosocial para analizar el fenómeno de la siniestralidad, y su relación con la pérdida auditiva, especialmente en lo relacionado a las categorías de licencia de conducción de vehículos destinados al servicio público, así como el análisis y la aplicación de lo dispuesto en los artículos 3.3.4.1, 3.3.4.5, 3.4.4.5, 5.1.7, 5.2.2.4, 5.2.2.5 y 5.2.2.6 de la presente resolución.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Tramite en Licencia de Tránsito y Licencia de Conducción

Artículo 5.13.1. A partir del 11 de diciembre de 2009, los Organismos de Tránsito sólo podrán expedir las licencias de tránsito y licencias de conducción en las condiciones señaladas en las Resoluciones 1307 y 1940 de 2009.

Artículo 5.13.2. Para dar cumplimiento a lo señalado en el artículo 5.13.1., 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.

Artículo 5.13.3. 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 5.13.2., de la presente resolución.

Artículo 5.13.4.⁹⁰

Artículo 5.13.5. Para los efectos previstos en los artículos 5.13.1., 5.13.2., y 5.13.3. de la presente resolución, la Concesionaria del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) deberá reportar a la Superintendencia de Transporte dentro de las siguientes 24 horas de conocidos los hechos.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221340176901 de 2022.

“La licencia de conducción es un documento público de carácter personal e intransferible, mediante el cual la autoridad competente autoriza a una persona para la conducción de vehículos en todo el territorio nacional, así mismo, la licencia de

conducción habilita a su titular para conducir vehículos automotores conforme a las categorías establecidas para cada modalidad, para lo cual se estipulará de manera clara si se trata de un conductor de servicio público o particular”.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.

Jurisprudencia:

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-780 de 2003 decidió declarar Exequible el texto original del Aparte del

Artículo 17 que estableció la obligatoriedad del cambio de las licencias de conducción⁹¹.

⁹⁰ Esta disposición ya no tiene vigencia por haber transcurrido el tiempo de validez de la misma.

⁹¹ 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”.

Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.⁹²

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Artículo 6.1.1.1. Objeto. La “Ficha Técnica de la Licencia de Conducción”, que se encuentra en el Anexo 54, hará parte de la presente resolución.

Artículo 6.1.1.2. Contenido. En adelante todas las categorías de conducción autorizadas para una persona, estarán contenidas en un solo documento y su número corresponderá al mismo número de identificación (Tarjeta de Identidad, Cédula de ciudadanía y Cédula de extranjería).

Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.

La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022 Sustituida Artículo 18 Resolución MT-20233040017145 de 2023

Artículo 5.2.2.9. Licencia de conducción en formato digital. Cuando el usuario al inicio de los trámites de obtención de la licencia de conducción por primera vez, cambio por componente de sexo o documento de identidad, recategorización, renovación y duplicado, manifieste su intención de adquirir la licencia de conducción en formato digital de manera adicional a la física, el Organismo de Tránsito deberá expedirla, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, la cual deberá expedirse a más tardar dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente resolución.

La licencia de conducción digital deberá garantizar la identidad y autenticidad del conductor en el marco de las disposiciones de la Registraduría Nacional del Estado Civil y tendrá los mismos datos y vigencia de la licencia física otorgada.

Parágrafo. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico-

⁹² La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-780 de 2003 declaró exequible la expresión “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” contenida en el inciso 4 del texto original del Artículo 17.

mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20251340461421 de 2025: "El párrafo del artículo 17 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 6 de la Ley 2251 de 2022, establece que las autoridades, organismos y agentes de tránsito deberán dar por cumplido el requisito de portar documentos como el documento de identidad, la licencia de conducción, la licencia de tránsito, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y el certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, mediante la consulta en los sistemas de información dispuestos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en formato físico. En este sentido, la Circular Externa No. 20221010000601 de 2022 expedida por el Viceministerio de Transporte, aclara que se entenderá cumplida la obligación de portar la licencia de tránsito del vehículo y la licencia de conducción cuando el conductor presente dichos documentos en formato físico, o bien exhiba el mensaje de datos resultante de la consulta en línea y en tiempo real a través del Registro Nacional Único de Tránsito (RUNT). Asimismo, la citada circular concluye en uno de sus apartes que, en cualquier caso, conforme a lo determinado en la normatividad de tránsito terrestre, la carga de portar y presentar la información es del conductor, siendo éste quien deberá evidenciar ante el agente de tránsito la existencia y vigencia de los documentos, bien sea acudiendo a la consulta en línea y en tiempo real de la información que reposa en el RUNT o con el documento en físico. Adicionalmente, la misma circular enfatiza que, en todo caso, de conformidad con la normativa vigente en materia de tránsito terrestre, la responsabilidad de portar y presentar dicha información recae sobre el conductor. Este deberá acreditar ante el agente de tránsito la existencia y vigencia de los documentos exigidos, ya sea mediante su versión física o por medio de la consulta en línea al RUNT.

Se reitera, que el párrafo del artículo 6 de la Ley 2251 de 2022, las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de

tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico. En ese sentido, durante los controles en vía realizados por agentes de tránsito, los ciudadanos requeridos podrán acreditar la tenencia y vigencia de los documentos exigidos mediante la consulta en línea y en tiempo real de la información que reposa en el Registro Nacional Único de Tránsito (RUNT). Para ello, podrán mostrar al agente de tránsito el mensaje de datos arrojado por dicha consulta, en el que se evidencie la validez de documentos como la licencia de tránsito, la licencia de conducción, la revisión técnico-mecánica, entre otros. Asimismo, la Circular Externa No. 20221010000601 de 2022 expedida por el Viceministerio de Transporte, establece que la responsabilidad de portar y presentar la documentación recae exclusivamente sobre el conductor, quien deberá demostrar ante el agente de tránsito la existencia y vigencia de los documentos, ya sea mediante la consulta electrónica en el RUNT o presentando los documentos en formato físico. En consecuencia, la obligación de portar y exhibir los documentos requeridos durante un procedimiento de control en vía es responsabilidad del conductor del vehículo. Por último, en caso de que el presunto infractor no esté de acuerdo con los hechos que originaron la imposición del comparendo, podrá controvertir la supuesta infracción ante la autoridad competente, conforme a los términos establecidos en el numeral 3 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 205 del Decreto 19 de 2012. Respuesta al interrogante No. 3° De conformidad con el párrafo del artículo 6 de la Ley 2251 de 2022, las autoridades y organismos de tránsito deben dar por cumplida la obligación de portar documentos,

entre ellos, el certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes mediante la verificación en los sistemas de información establecidos por la autoridad competente. Esta obligación no solo implica que el vehículo esté al día con dicha revisión, sino que el conductor debe estar en capacidad de demostrarlo, ya sea presentando el documento en físico o mediante su consulta en línea a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). En ese sentido, la Circular Externa No. 20221010000601 de 2022, expedida por el Viceministerio de Transporte, refuerza esta obligación al establecer que la carga de portar y presentar la información recae sobre el conductor. En consecuencia, si durante un procedimiento de control en vía el certificado no se presenta ni se permite su verificación digital, se entiende incumplido el deber de demostrar la vigencia de la revisión técnico-mecánica. Adicionalmente, el artículo 53 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 21 de la Ley 2251 de 2022, establece que los resultados de la revisión deben consignarse en un documento uniforme, cuyas características serán determinadas por el Ministerio de Transporte. Este documento será entregado al solicitante de forma virtual, con un código seguro de verificación, y podrá ser consultado en línea tanto por los agentes de tránsito como por los Centros de Diagnóstico Automotor. Dicho certificado constituye en un medio probatorio idóneo para acreditar la realización y validez de la revisión técnico-mecánica. En este contexto, debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el literal C.35 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, el cual sanciona con multa a quien: "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 emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes.". La expresión "aun cuando porte los certificados correspondientes" pone de manifiesto que el certificado es el documento que acredita la realización y válida de la revisión. Por lo tanto, si el conductor no porta el certificado ni permite su verificación digital en línea, se presume el incumplimiento de esta obligación. En consecuencia, la autoridad de tránsito estará facultada para imponer la orden de comparendo por la infracción C.35, en tanto no pueda comprobarse que la revisión fue

realizada dentro del plazo legal y en las condiciones técnicas requeridas."

Concepto MT-20251340615071 de 2025. "El artículo 17 del Código Nacional de Tránsito, establece que la autoridad de tránsito debe dar por cumplida la obligación del conductor y/o propietario del vehículo de portar licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta efectuada en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico, en ese orden, se debe resaltar que a la fecha el único sistema de información que permite realizar las referidas consultas, es el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT-. Ahora, el conductor que no cumpla con la obligación de porte de los referidos documentos, esto es, en físico, mediante un documento digital o mediante consulta efectuada en el RUNT, se hace acreedor a una orden de comparendo, con fundamento en el Código de Infracción (Artículo 131 de la Ley 769 de 2002) de la conducta da lugar a la presunta infracción."

Concepto MT-20251340662151: "Conforme a lo establecido en el parágrafo del artículo 17 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 6 de la Ley 2251 de 2022, las autoridades de tránsito deben dar por cumplida la obligación de porte documentos, como documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico. En ese orden, la obligación de porte de la licencia de tránsito de un vehículo, puede ser demostrada por el conductor mediante la consulta en sistemas de información, como el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT-, ahora si este no demuestra su porte en físico o mediante la referida consulta, lo hace acreedor a una orden de comparendo con fundamento en el Código de Infracción H.2, artículo 8.5.1 de la Resolución 20223040045295 de 2022."

Concepto MT-20251340831601 de 2025: "Conforme a lo establecido en el parágrafo del artículo 17 de la Ley 769 de 2002, modificado

por el artículo 6 de la Ley 2251 del 14 de julio de 2022, a partir de esta modificación las autoridades de tránsito deben dar por cumplida la obligación de porte documentos, como documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico. En ese orden, la obligación de porte de la licencia de tránsito de un vehículo, puede ser demostrada por el conductor mediante la consulta en sistemas de información, como el Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT-, ahora si este no demuestra su porte en físico o mediante la referida consulta, la autoridad puede imponer la orden de comparendo con fundamento en el Código de Infracción H.2, artículo 8.5.1 de la Resolución 20223040045295 de 2022.

Finalmente debemos señalar que, de conformidad con el artículo 1 del Decreto 087 del 17 de enero de 2011, el objetivo primordial del Ministerio de Transporte es la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo, sin embargo, no tiene competencia para pronunciarse sobre la legalidad de las actuaciones y decisiones de las autoridades de tránsito o sus funcionarios, como en el caso objeto de su consulta, máxime si se considera que éstas son autónomas e independientes en el cumplimiento de sus funciones y que esta cartera ministerial no es superior jerárquico de las mismas.”

Comentario del Editor:

Los parágrafos 1⁹³ y 2⁹⁴ del Artículo 17 del CNT fueron derogados por el Artículo 267 de la Ley 1753 de 2015⁹⁵.

Artículo 18⁹⁶. Modificado Artículo 2 Ley 1397 de 2010, Modificado Artículo 195 Decreto-Ley 019 de 2012. Facultad del titular. 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:

Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004 La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos (...) 18 (...) de la Ley

769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia.⁹⁷

⁹³ El texto original de este Parágrafo había sido modificado por el Artículo 244 de la Ley 1450 de 2012. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió declarar exequible el Parágrafo del Artículo 17 de la Ley 769 de 2002.

⁹⁴ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-780 de 2003 había declarado exequible la obligatoriedad del cambio de las licencias de conducción que no cumplían con las nuevas características técnicas.

⁹⁵ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-969 de 2012 decidió declarar exequible, por violación al Artículo 25 de la Constitución Política, la expresión "Para tal efecto, deberá presentar paz y salvo por infracciones de tránsito" contenida en el parágrafo del artículo 4 de la Ley 1383 de 2010, en la forma como fue modificado, por el artículo 244 de la Ley 1450 de 2011.

⁹⁶ Esta disposición fue declarada exequible por violación a los Artículos 24, 67, 68, 41, 158, 169 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004.

⁹⁷ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

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”.

Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 1 de noviembre de 2019. “La Sala observa que el concepto de derecho adquirido que invoca la accionante no se acompasa con el esgrimido con anterioridad, pues en manera alguna puede entenderse que las licencias que se otorgan para la conducción de vehículos de servicio particular, se reputen como derechos de propiedad o cualquier otro tipo de derecho de naturaleza intangible e inmodificable. En efecto, las licencias, autorizaciones o permisos son derechos temporales de operación que nacen subordinados al cumplimiento de deberes que trascienden el interés individual de su titular, sobre todo en tratándose del ámbito del servicio de transporte, puesto que de cualquier forma se encuentran subordinados al interés público. [...]”

Este tipo de actos responde al ejercicio de poder de policía administrativa, en tanto que al Estado le asiste la obligación de controlar la actividad en aras de garantizar que el objeto de la licencia sea efectivamente llevado a cabo. Siendo ello así, mal puede hablarse de la vulneración de derechos adquiridos en relación con las licencias de conducción de servicio particular, pues, como ya quedó dicho, la titularidad que se ostenta respecto de tales licencias no tiene la connotación de un derecho adquirido en cuanto que no entra a ser parte del patrimonio del individuo y siempre se encuentra limitado por su temporalidad y el interés público al que se somete tanto al momento en que le es expedida como en todo el ejercicio de la actividad autorizada, que para el caso concreto no es otro que garantizar la idoneidad de su titular a efectos de propiciar un sistema social de convivencia y seguridad vial y peatonal.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-57402 de 2005. “(...) se debe exigir licencia de conducción, licencia de tránsito, SOAT, al conductor que opere un vehículo automotor dentro de las vías cerradas al público, toda vez que el ámbito de aplicación del Código Nacional de Tránsito Terrestre es en todo del territorio nacional en las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las privadas. Nótese

que las vías NO ABIERTAS AL PÚBLICO encajan dentro del concepto de vías privadas, toda vez que la ley no las excluye de la aplicación de las disposiciones. El procedimiento para ingresar el agente de tránsito en estos casos, será el previsto en las diligencias policivas y el trámite en sí para imponer las sanciones será el determinado en los artículos 135 y 136 de la Ley 769 de 2002”.

Artículo 19⁹⁸. Modificado Artículo 5 Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 3 Ley 1397 de 2010⁹⁹, Modificado Artículo 196 Decreto-Ley 019 de 2012, Modificado Artículo 119 Decreto-Ley 2106 de 2019, Modificado Artículo 7 Ley 2251 de 2022. Requisitos. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011. “...dado que una de las motivaciones fundamentales para la expedición del Código de Tránsito y Transporte consistió en la necesidad de contrarrestar los altos índices de accidentalidad que se registran en el país, debido al ejercicio indebido de la posibilidad

de conducir, el legislador consideró necesario imponer algunos requisitos y limitaciones a su desarrollo, que garanticen la total idoneidad, adiestramiento y destreza de quien conduce, lo cual a su vez garantiza, el cabal ejercicio del derecho a la libertad de circulación”.

Para vehículos particulares:

a) Saber leer y escribir.¹⁰⁰

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-468 de 2011 decidió declarar exequible el requisito “saber leer y escribir”, exigido por el legislador, contenido en el artículo 3, numeral 1, de la Ley 1397 de 2010, por el cargo analizado en la presente providencia”.

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.

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

Tal requisito, se exige a todas las personas que al haber cumplido la edad para obtener la licencia de conducción, 16 años, deseen tramitarla para conducir vehículos automotores. Sin embargo, a pesar de que el requisito aparentemente es neutro, también

⁹⁸ Esta disposición fue declarada exequible por violación a los Artículos 24, 67, 68, 41, 158, 169 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004. El Parágrafo 3 de esta disposición que había sido modificado por el Artículo 5 de la Ley 1383 de 2010, fue derogado expresamente por el Artículo 276 de la Ley 1450 de 2011.

⁹⁹ El Artículo 276 de la Ley 1450 de 2011 había derogado expresamente el parágrafo tercero del artículo tal como había sido modificado por la Ley 1397 de 2010.

¹⁰⁰ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-468 de 2011 declaró exequible este requisito, por violación a los artículos 13, 5 y 7 de la Constitución Política.

es cierto que, tal como lo señala el demandante, existe un porcentaje importante de colombianos que son analfabetas o iletrados, para quienes no será posible obtener una licencia de conducir bajo los nuevos parámetros, a pesar de conocer los símbolos de seguridad vial y llevar conduciendo vehículos automotores por años. Este segmento poblacional excluido de la norma de la posibilidad de obtener la licencia de conducción, está compuesto por grupos tradicionalmente marginados que no ingresan al sistema educativo en el momento oportuno por diversas razones como la falta de cupos, la situación de pobreza extrema que obliga a las personas a trabajar desde edades muy tempranas y a desertar de la escuela, la ausencia de políticas orientadas a brindar soluciones oportunas y sostenibles para corregir el analfabetismo, o incluso factores como el desplazamiento forzado interno.

(...)

La medida está orientada a un fin constitucionalmente legítimo e importante, pues se trata la protección de la vida e integridad de las personas, tanto de las que conducen un vehículo automotor como la de las que estén en otro vehículo o sean peatones.

El medio elegido por el Legislador, en este caso, establecer como uno de los requisitos para obtener la licencia de conducción de vehículos particulares, el saber leer y escribir, no es un medio que, prima facie, esté prohibido y no pueda ser empleado por el Legislador, y en consecuencia es legítimo, máxime cuando la misma Constitución establece en su artículo 67, la obligatoriedad de la educación gratuita en las instituciones del Estado, entre los cinco y los quince años de edad, que comprende como mínimo un año de preescolar y nueve de educación básica, etapa en la que precisamente se adquieren y perfeccionan la lectura y la escritura. Es decir, el legislador exige un requisito que por mandato de la Constitución, en principio, todos los colombianos en edad de tramitar la licencia de conducción deberían estar en posibilidad de cumplir, puesto que, entre los cinco y los quince años de edad se adquieren y perfeccionan competencias como la lectura y la escritura.

Respecto a si la relación entre el fin y el medio elegido por la norma es adecuado o efectivamente conducente, la Corte encuentra que el requisito de saber leer y escribir hace referencia a una competencia que posibilita el conocimiento y comprensión del Código de Tránsito, 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 aparea una serie de actividades complementarias como la posibilidad de leer los manuales de los vehículos con el fin de conocer las funciones del equipamiento e instrumental que el mismo posee, y detectar y entender los mensajes escritos de advertencia y peligro que el vehículo transmite, entre otras.

Constata la Corte, en consecuencia, que el medio elegido para alcanzar el fin propuesto por la norma es efectivamente conducente, puesto que el requisito exigido, saber leer y escribir, posibilita el conocimiento y comprensión del Código de Tránsito, de las señales de tránsito, de los manuales e instrucciones de manejo de los vehículos automotores, y de las señales escritas que los mismos vehículos transmiten a los usuarios, conocimiento que es esencial para disminuir el riesgo que conlleva la conducción de un vehículo automotor, en tanto el conductor además de estar debidamente informado y capacitado, estará en condiciones de afrontar con cierta solvencia los imprevistos que durante el desarrollo de la actividad se presenten.

Finalmente, la Sala considera que existe proporcionalidad entre los costos y los beneficios constitucionales que se obtienen con la medida analizada, es decir, que es proporcionada al fin perseguido por el legislador.

Efectivamente, por un lado, se protege la vida e integridad no sólo de quien conduce sino de los demás conductores y de los peatones, en el ejercicio de una actividad de suyo peligrosa, pero por el otro, se excluye a quien por no saber leer ni escribir, tiene dificultades para capacitarse adecuadamente y afrontar con solvencia los imprevistos que son propios de una actividad de alto riesgo.

En este punto debe la Corte precisar que no existe el derecho a conducir un vehículo automotor como tampoco existe el derecho a ser propietario de un vehículo, lo que si existe y ampara la Constitución es el derecho circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, pero no a través de un medio específico, como en este caso lo sería un vehículo particular. La actividad de conducir un vehículo automotor, ya sea público o privado, en sí misma es un privilegio porque no puede ser ejercido por cualquier persona que cuente con la posibilidad material de ingresar a un automóvil y conducirlo, puesto que previamente debe haber demostrado que cumple los requisitos requeridos para hacerlo de manera competente, y en consecuencia, segura, es decir, que conoce las normas que regulan el tránsito, conoce el vehículo, puede detectar y entender los mensajes escritos que el vehículo transmite, está en capacidad de descifrar los mensajes de advertencia o peligro que se dispongan en las vías y cuenta con la aptitud física y mental para conducir sin poner en peligro a sus congéneres.

Según la jurisprudencia constitucional, las licencias de conducción son documentos públicos de carácter personal e intransferible que autorizan a una persona para conducir válidamente un vehículo automotor de acuerdo con las categorías que para cada modalidad se establezcan. Para su obtención, el legislador ha previsto una serie de requisitos, que para la conducción de vehículos de servicio público se hacen más exigentes.

La licencia de conducción certifica, entonces, que quienes conducen vehículos automotores, actividad que tradicionalmente se ha considerado peligrosa, son realmente las personas a quienes el Estado ha concedido autorización para ello, por haber verificado previamente su idoneidad para el desempeño de tal actividad, es decir, la aptitud, física, mental, sicomotora, práctica, teórica y jurídica de una persona para conducir un vehículo por el territorio nacional. Cabe precisar, en todo caso, que la licencia de conducción no es el único requisito que los conductores de vehículos automotores deben cumplir para poder circular en ellos, además resulta obligatorio acreditar el cumplimiento de muchas otras condiciones, como por

ejemplo, contar con una licencia de tránsito (art. 43 Ley 769 de 2002); estar amparado por un seguro obligatorio vigente (art. 42 Ley 769 de 2002); llevar dos placas iguales, una en el extremo delantero y otra en el extremo trasero del vehículo (art. 45 Ley 769 de 2002); inscribir el vehículo en el Registro Nacional Automotor, RUNT, (artículo 46 Ley 769 de 2002); contar con una revisión técnico-mecánica (art. 50 Ley 769 de 2002, modificado por el art. 9 de la Ley 1383 de 2010), entre otros.

De hecho la tendencia universal en materia de seguridad vial es a hacer más estrictas los requisitos y no a flexibilizarlos, porque se entiende que la seguridad vial es un tema que va más allá de la labor mecánica de conducir y del aprendizaje de las señales de tránsito, incluso de la memorización y repetición de la normatividad pertinente. Actualmente, de acuerdo con los programas y campañas desarrollados por el Fondo de Prevención Vial, lo deseable es que el individuo interiorice y se apropie del conocimiento que lo habilita para conducir un vehículo automotor de manera idónea, y esto sólo se logra a través de un proceso formativo que se inicia desde la más temprana edad (preescolar) y se desarrolla a lo largo de toda la etapa escolar.

El artículo 56 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) establece como obligación en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial, previamente diseñados por el Gobierno Nacional, con el fin de que todas las instituciones educativas cuenten con estándares de competencias que integren componentes fundamentales de la educación vial orientada a que los niños y jóvenes puedan ejercer su derecho a una movilidad libre y segura.

(...)

Para la Sala, a pesar de que el requisito de saber leer y escribir, exigido en la norma cuestionada, puede excluir a algunos colombianos del ejercicio de una actividad, que sin ser un derecho, en ocasiones puede afectar el ejercicio de ciertos derechos como el derecho al trabajo, o a la libre circulación, tal afectación es razonable y no resulta desproporcionada frente a los valores

supremos que con ella se garantizan, como en efecto lo son la vida y la integridad no solo de quien conduce, sino la de los demás conductores y peatones.

Para aquellos sectores de la población que por su extrema pobreza, por su aislamiento de las cabeceras municipales, por las condiciones de inseguridad y orden público que afectan su cotidianidad, no han podido obtener una formación básica que les permita superar su situación de analfabetismo, existe en cabeza del Estado, por mandato constitucional, la obligación de garantizar su acceso a la educación pública gratuita y obligatoria entre los cinco y los quince años de edad (un año de preescolar y nueve de educación básica), nivel mínimo de formación que constituye un nivel educativo muy superior al exigido por el legislador en la norma cuestionada.

(...)

No obstante, a pesar de que el requisito demandado obedece a finalidades constitucionalmente legítimas que resultan acordes con la protección del derecho a la vida y a la integridad personal, dentro del ejercicio de una actividad que ha sido definida por la jurisprudencia constitucional como peligrosa y que genera altos índices de accidentalidad, la Corte debe señalar que mientras el Estado cumple las metas que se ha trazado en materia de reducción de las tasas de analfabetismo, el Ministerio de Educación Nacional en coordinación con las autoridades de tránsito a nivel nacional, departamental y municipal, están en la obligación de ofrecer a las personas que no saben leer ni escribir, interesadas en obtener su licencia de conducción, un programa educativo gratuito que les permita adquirir tales competencias, puesto que le corresponde al Estado tomar las medidas urgentes y necesarias, de conformidad con el artículo 67 de la Carta, para ayudarlos a superar una condición que no están en la obligación de soportar de manera indefinida.

Concluye la Sala por tanto, que la medida cuestionada no ofrece en términos generales un tratamiento manifiestamente desproporcionado a quienes no saben leer ni escribir, ni limita excesivamente su derecho a la libre locomoción, (i) porque la actividad de

conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) porque la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones; (iii) porque la restricción a la libertad de circulación que se podría producir por vía de exigir el requisito de saber leer y escribir para obtener la licencia de conducción, es menor, en tanto no genera la imposibilidad de circular o transportarse en cualquier tipo de vehículos; (iv) porque el legislador puede establecer limitaciones razonables y proporcionadas a la libertad de locomoción cuando se trata de salvaguardar

intereses y valores superiores; (v) porque la medida además de concurrir a garantizar la seguridad de quien conduce y la de las demás personas, contribuye para que la condición de analfabeta no se perpetúe en el tiempo, no sólo porque el Estado está obligado a crear las condiciones para ello, sino porque se genera un estímulo adicional en quienes desean conducir y son iletrados, precisamente para superar tal condición; y (vi) porque el Estado ha adelantado una política educativa y un plan especial de alfabetización dirigido a disminuir de manera significativa las tasas de analfabetismo”.

b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022, sustituida Resolución MT-20233040017145 de 2023

Artículo 5.2.2.3. Cambio de licencia de conducción por adquirir la mayoría de edad. Los requisitos para cambiar la licencia de conducción de las personas que hayan obtenido la licencia de conducción para la conducción de vehículos de servicio particular a los dieciséis (16) años por cumplir la mayoría de edad, son los siguientes:

1. Verificación de la información registrada en el sistema RUNT. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito deberá proceder con la verificación de la información registrada en el sistema RUNT y confirmar que la persona que adelante el trámite es el mismo que se encuentra inscrito a partir de la autenticación de la identidad realizada de conformidad con lo dispuesto para ello en la presente resolución y previamente realizado el proceso de actualización de la inscripción de persona natural en el sistema RUNT, conforme el numeral 10 cambio de tarjeta de identidad por cédula de ciudadanía del artículo 5.1.4.

Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite de manera presencial o virtual para la obtención de la licencia de conducción digital, el Organismo de Tránsito deberá expedirla, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

2. Validación de paz y salvo por infracciones de tránsito. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito a través del RUNT validará que el usuario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito, de conformidad con lo dispuesto en el Sistema Integrado de Multas e Infracciones de Tránsito (SIMIT).

3. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito valida en el sistema RUNT el pago de la tarifa y los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y verifica la realización del pago correspondiente de los derechos a favor del Organismo de Tránsito.

Cumplido lo señalado anteriormente, el Organismo de Tránsito debe proceder a actualizar en el sistema RUNT los datos registrados con el nuevo documento de identidad y otorgará una nueva licencia de conducción.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-283851 de 2012. “(...) la citada resolución (1307 de 2009) no contempló, en cuanto a la restricción para la conducción de vehículos automotores por parte de menores las establecidas en la Resolución 2257 de 1998, de tal forma que las licencias de conducción expedidas bajo los parámetros de la nueva ficha técnica no contemplan las mismas restricciones establecidas bajo la normatividad derogada, en cuanto a la conducción de vehículos automotores por menores de edad”.

Concepto MT-20211340057161 de 2021. “En cuanto a la licencia de conducción otorgada a un menor de edad, es importante señalar que la Resolución 1500 de 2005 de manera expresa señala que “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”, en ese orden de ideas el no cambiar la licencia de conducción al cumplir la mayoría de edad se estaría infringiendo las normas al tránsito”.

Concepto MT-20221340036631 de 2022. “...debe renovarse la licencia de conducción por cambio del componente de documento de identidad, al cumplir la mayoría de edad”.

Concepto MT-20231341294521 de 2023. “(...) se debe indicar que el artículo 5.2.2.3 de la Resolución 20223040045295 de 2022, modificada por la Resolución 20233040017145 de 2023, establece los requisitos para el cambio de licencia de conducción por adquirir la mayoría de edad, citados en el presente escrito. A su turno, una vez cumplidos los citados requisitos, el respectivo Organismo de Tránsito deberá actualizar en el sistema RUNT los datos registrados con el nuevo documento de identidad y expedir la nueva licencia de conducción. En este sentido, se debe aclarar que no se establecen requisitos adicionales, ni restricciones respecto del trámite, salvo los casos en que se haya impuesto como sanción administrativa la suspensión o cancelación de la licencia de conducción o como sanción penal, la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas”.

c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por instituciones de educación superior de naturaleza pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

En las entidades territoriales donde las instituciones de educación superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221341103791 de 2022. “(...) por mandato legal los exámenes teóricos y prácticos deben realizarse por instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación

Nacional. De manera complementaria, (...) al literal c) del artículo 7 de la Ley 2251 del 14 de julio del 2022, se dará cumplimiento una vez sea expedida la reglamentación por parte del Ministerio de Transporte”.

En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.

Comentario del Editor:

Para los titulares de licencias de conducción de categorías A1 y A2, es decir, de motocicletas, debe tenerse presente lo establecido por el Parágrafo del Artículo 4 de la Ley 2050 de 2020 de acuerdo con el cual

“El Ministerio de Transporte establecerá el cronograma para la aplicación del examen de conocimientos teórico-práctico, que deberán presentar los conductores de motocicletas, por lo menos cada tres años”.

d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Certificación para conductores e instructores en conducción

Artículo 2.3.1.5.1. *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 2.3.1.5.3. Modificado Artículo 2 Decreto 1538 de 2020. *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 a través del método de validación de identidad que sea definido en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT. La información del aspirante 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 2.3.1.5.4. *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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221340532751 de 2022.

“...en el caso de certificaciones para conductores, cumplido y aprobado el proceso de instrucción, el Centro de Enseñanza Automovilística deberá proceder a realizar el examen teórico, 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. A su turno, para el caso de los instructores, concluido y aprobado el proceso de formación de instructores en conducción, el Centro de Enseñanza Automovilística deberá proceder a realizar el examen teórico, una

vez aprobado este 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, 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 para señalar los tipos de certificación que expiden los Centros de Enseñanza Automovilística en materia de tránsito y en ejercicio de su actividad, (...)”.

Reglamentación: Resolución 20223040045295 de 2022

Certificados de Aptitud en Conducción

Artículo 3.2.4.1. La licencia de conducción solamente se podrá tramitar o recategorizar con certificados de aptitud en conducción, expedidos por los Centros de Enseñanza Automovilística que se encuentren debidamente habilitados por el Ministerio de Transporte y tengan su domicilio en el departamento donde se realice el trámite.

Artículo 3.2.4.2. Para el trámite de otorgamiento o recategorización de la licencia de conducción, los Organismos de Tránsito deberán verificar en línea con el sistema RUNT que el Centro de Enseñanza Automovilística, se encuentra habilitado por el Ministerio de Transporte y se ubica en el mismo departamento en el que se adelanta el trámite.

Artículo 3.2.4.3. A partir del primero de abril de 2004 la certificación de los alumnos habilitados para conductores, se hará a través de un registro electrónico procesado por el Ministerio de Transporte, bajo la responsabilidad de los Centros de Enseñanza Automovilística a quienes les corresponde la inscripción de los alumnos que hayan capacitado y aprobado el curso.

Artículo 3.2.4.4. El registro electrónico tendrá la siguiente información:

1. Nombre del Centro de Enseñanza Automovilística.
2. Número de resolución de aprobación del Centro.
3. Nombre del alumno.
4. Tipo identificación del alumno.
5. Número de identificación del alumno.
6. Sexo del alumno.
7. Grupo sanguíneo del alumno.
8. Fecha de nacimiento del alumno.
9. Categoría en la cual fue capacitado.
10. Código del Centro de Enseñanza.
11. Ciudad del Centro de Enseñanza.
12. Fecha terminación de la capacitación.
13. Tipo de trámite (20-Inicial, 22-Recategorización).
14. Placa del vehículo en el cual fue capacitado.
15. Fecha del registro.

Artículo 3.2.4.5. Los Centros de Enseñanza Automovilística debidamente registrados y autorizados y que se encuentren en funcionamiento, deberán remitir al Ministerio de Transporte los datos de los alumnos capacitados cumpliendo con los estándares diseñados por el Ministerio en un canal informático FTP que se procesará desde cualquier punto vía Internet.

Artículo 3.2.4.6. Para acceder al canal de información diseñado por el Ministerio de Transporte, se entregarán a través de las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte los códigos personales a los representantes legales de los Centros de Enseñanza Automovilística siempre y cuando se cumplan con los siguientes requisitos:

- a) Presentación del registro de la Cámara de Comercio que lo acredita como representante legal del Centro de Enseñanza Automovilística, documento cuya antigüedad no será superior a treinta días;
- b) Copia del NIT del Centro de Enseñanza Automovilística, o cédula de ciudadanía si es persona natural;
- c) La Dirección Territorial consignará en un libro los datos del representante legal: Nombre, cédula de ciudadanía, centro que representa, firma, huella digital. Igualmente, fecha de entrega del código de acceso, nombre y firma del funcionario del Ministerio;
- d) El representante legal firmará un acta de compromiso mediante la cual el centro de enseñanza automovilística se hace responsable por el contenido de la información que ingrese a través de su código al sistema. En cuanto se detecte una irregularidad se pondrá en conocimiento de las autoridades competentes para que adelante las investigaciones pertinentes.

Artículo 3.2.4.7. Una vez distribuido el código de acceso, el Centro de Enseñanza Automovilística podrá registrar en el sistema, la información de los alumnos capacitados acorde con el instructivo elaborado y distribuido por la Oficina de Informática del Ministerio.

Parágrafo. El registro electrónico podrá efectuarse todos los días del mes por parte de los Centros de Enseñanza Automovilística y se procesará por el Ministerio de Transporte en los días hábiles dos veces al día.

Artículo 3.2.4.8. Registrada la información en el sistema, el Ministerio realizará la verificación automática de los datos, el registro de pagos por derechos y de no existir inconsistencia alguna, el Ministerio procederá a la asignación del número del registro electrónico y publicará la siguiente información a través del sistema FTP: Número del registro, código de la dirección territorial, tipo de identificación del alumno, número de identificación del alumno, categoría en la cual fue capacitado, tipo de trámite, fecha de expedición del registro y la fecha de vencimiento.

Artículo 3.2.4.9. Una vez concluido el registro electrónico de los alumnos capacitados, los organismos de tránsito deberán verificar la información para expedir la licencia de conducción.

El Ministerio de Transporte publicará la información de los registros electrónicos de alumnos capacitados en su página Web para que los alumnos verifiquen si el Centro de Enseñanza los reportó para obtener la licencia de conducción.

Artículo 3.2.4.10. Los registros electrónicos que presenten errores de digitación generados por el Centro de Enseñanza Automovilística, serán anulados y podrán ser solicitados nuevamente, para lo cual el centro asumirá el costo por reposición y afectarán el cupo máximo establecido.

Artículo 3.2.4.11. 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.

Parágrafo. Los registros electrónicos de los Centros de Enseñanza Automovilística que fueron habilitados antes de entrar en vigencia la Ley 769 de 2002 y que no tengan organismo de tránsito en su jurisdicción serán aceptados por cualquiera de los organismos que pertenezcan a la Dirección Territorial correspondiente.

e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT¹⁰¹.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015, Modificado Decreto 26 de 2017

Artículo 2.3.10.1.1. Interoperabilidad de la información. Los centros de reconocimiento de conductores deberán acreditarse como organismos de certificación de personas, bajo la norma ISO que corresponda, para lo cual deberán, previo a obtener, renovar o mantener la acreditación, garantizar el cumplimiento de las normas del Sistema Integrado de Seguridad que regulan la interoperabilidad, el cotejo y el acceso a la información de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos, por parte de los centros o instituciones encargadas de la expedición de los certificados de aptitud psicofísica para el porte y tenencia de armas de fuego.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte expedirá la regulación indicada en el inciso anterior. Esta regulación contendrá medidas que permitan autenticar y validar la información contenida en el certificado de aptitud psicofísica para el porte y tenencia de armas de fuego, a través de la confrontación con la información de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos.

Parágrafo 2. La Superintendencia de Puertos y Transporte determinará las condiciones y especificaciones técnicas complementarias para la homologación de los proveedores de los mecanismos que permitan la interoperabilidad y el acceso de la información de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos.

Artículo 2.3.10.1.2. Remisión de la información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Los centros de reconocimiento de conductores remitirán la información que se obtenga de los aspirantes, las pruebas y/o los resultados de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos al Ministerio de Transporte, a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), garantizando la interoperabilidad de los sistemas involucrados.

Artículo 2.3.10.1.3. Entidades autorizadas para interactuar con el Sistema Integrado de Seguridad en la expedición de certificados de aptitud. Solamente podrán interactuar con el Sistema Integrado de Seguridad las instituciones que expidan o que vayan a expedir los certificados (sic) aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos, que previamente cuenten con inscripción en el Registro Especial de Prestadores de Servicios de Salud y tengan habilitación vigente como prestadores de salud por las Secretarías de Salud correspondientes en la modalidad de objeto social diferente.

¹⁰¹ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada contra el numeral 4 del artículo 5 (...) del proyecto de ley No. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, y en consecuencia, se declara exequible.

Artículo 2.3.10.1.4. Expedición de certificados de aptitud. Los centros de reconocimiento de conductores que expidan los certificados aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos sin dar cumplimiento a lo establecido en el presente título y en la reglamentación correspondiente serán sancionados por el órgano competente de su supervisión, de acuerdo con la normativa vigente. Los certificados que sean expedidos bajo estas condiciones carecerán de validez.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Artículo 3.4.1. Centro de reconocimiento de conductores. Los Centros de Reconocimiento de Conductores son establecimientos de comercio registrados como instituciones prestadoras del servicio de salud o entidades con objeto social diferente a la prestación de servicios de salud inscritas en el “Registro Especial de Prestadores de Servicios de Salud” del Sistema Obligatorio de Garantía de Calidad de la Atención de Salud, de conformidad con la reglamentación vigente o la que expida de manera particular el Ministerio de Salud y Protección Social, acreditada por el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC) o quien haga sus veces y habilitada por el Ministerio de Transporte para expedir el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para Conducir.

Artículo 3.4.2. Certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz. Es el documento físico o electrónico expedido y suscrito por un profesional de la salud certificador, que en todo caso debe ejercer alguna de las profesiones exigidas para operar en el Centro de Reconocimiento de Conductores, debidamente facultado por la autoridad u organismo competente para ejercer su profesión, que actúa en nombre y representación de un Centro de Reconocimiento de Conductores habilitado por el Ministerio de Transporte, mediante el cual se certifica ante las autoridades de tránsito, que el aspirante a obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción posee la aptitud física, mental y de coordinación motriz que se requieren para conducir un vehículo automotor.

El certificado solamente tendrá validez ante el Organismo de Tránsito más cercano, sea este municipal o departamental. Los certificados expedidos por los Centros de Reconocimiento de Conductores ubicados en áreas metropolitanas tendrán validez en todos los organismos de tránsito de los municipios que la conforman.

Los organismos de tránsito municipales o los puntos de atención de los organismos de tránsito situados en los departamentos de Amazonas, Guainía, San Andrés y Vichada, darán validez a los certificados médicos expedidos por las Empresas Sociales del Estado, migrando el certificado a través del organismo de tránsito mientras no se encuentre en operación de un Centro de Reconocimiento de Conductores en el Departamento.

Parágrafo 1. Para garantizar la cobertura y acceso al servicio, así como para atender las necesidades de renovación y estrategias especiales, el Viceministerio de Transporte del Ministerio de Transporte podrá autorizar el uso de Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para Conducir expedidos por Centros de Reconocimiento de Conductores diferentes al más cercano.

Parágrafo 2. Cuando se presente el cambio de parametrización geográfica de un Centro de Reconocimiento, se preverá tecnológicamente a través del RUNT, que los certificados de aptitud física mental y de coordinación motriz, expedidos y migrados al sistema por ese centro para un determinado organismo de tránsito, puedan ser utilizados por dicho organismo, hasta la fecha de vigencia del mismo.

Instrucción Administrativa:

Circular MT 20231010000237 de 2023.
“Con base en lo anterior, el artículo

*mencionado instituyó una limitación a la
cobertura de dicho documento, al*

consagrar que, “(...) el certificado solamente tendrá validez ante el Organismo de Tránsito más cercano, sea este municipal o departamental. Los certificados expedidos por los Centros de Reconocimiento de Conductores ubicados en áreas metropolitanas tendrán validez en todos los organismos de tránsito de los municipios que la conforman”. No obstante, el mismo artículo 3.4.2. de la citada norma, estipuló en el parágrafo 1, que, “Para garantizar la cobertura y acceso al servicio, así como para atender las necesidades de renovación y estrategias especiales, el Viceministerio de Transporte del Ministerio de Transporte podrá autorizar el uso de Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para Conducir expedidos por Centros de Reconocimiento de Conductores diferentes al más cercano. (subrayado fuera de texto original). En este sentido, teniendo en cuenta que la Honorable Corte Constitucional, a través de la Sentencia C-261 de 2022, declaró INEXEQUIBLE el artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, difiriendo hasta el 20 de junio de 2023, la vigencia de las licencias que vencían en enero de 2022, este Ministerio a través de la Circular Externa 20221010000297 del 30/12/2022, amplió a nivel departamental, la cobertura de validez de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz, de forma tal que estos puedan ser presentados en cualquier organismo de tránsito del mismo departamento en el cual está ubicado el Centro de Reconocimiento de Conductores-CRC que lo expida, otorgando un plazo para dicha ampliación hasta el 20 de junio de 2023. No obstante,

se tiene que según información suministrada por el RUNT, a fecha 07/06/2023, han sido renovadas 765.116 licencias de conducción¹ de un total de 4.628.609, lo que indica que, resta por realizar este trámite sobre un total de 3.863.493 licencias de conducción², motivo por el cual, se hace necesario ampliar el plazo para que los Centros de Reconocimiento de Conductores-CRC, puedan seguir expidiendo los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz con cobertura departamental. Así las cosas, para el cumplimiento de la presente directriz, la concesión RUNT, deberá parametrizar en el sistema el plazo inicialmente otorgado (20/06/2023) hasta el 31 de diciembre de 2023, para que sean válidos a nivel departamental, los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz que expidan los Centros de Reconocimiento de Conductores de la jurisdicción de ese departamento y estos, puedan ser aceptados por cualquier organismo de tránsito ubicado en el mismo departamento para el trámite de renovación de la licencia de conducción. Obliga aclarar que, desde el 21 de junio de 2023, las autoridades de tránsito de control operativo, realizarán los respectivos comparendos por la infracción B.02 por conducir con la licencia de conducción vencida, causal que da lugar a inmovilización en patios oficiales atendiendo lo señalado en el artículo 125 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, siempre y cuando, en el lapso de 60 minutos no se subsane la causa que configura tal actuación”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340525661 de 2023.

“...el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz es el documento físico o electrónico expedido y suscrito por un profesional de la salud certificador, que en todo caso debe ejercer alguna de las profesiones exigidas para operar en el Centro de Reconocimiento de Conductores, debidamente facultado por la autoridad u organismo competente para ejercer su profesión, que actúa en nombre y representación de un Centro de

Reconocimiento de Conductores habilitado por el Ministerio de Transporte, mediante el cual se certifica ante las autoridades de tránsito, que el aspirante a obtener por primera vez, recategorizar y/o renovar la licencia de conducción posee la aptitud física, mental y de coordinación motriz que se requieren para conducir un vehículo automotor. Ahora bien, si lo que se pretende es obtener, renovar o recategorización (sic) la licencia de conducción de las categorías que posee

de manera simultánea, deberá cumplir con los requisitos establecidos en la normatividad expuesta, entre ellos, presentar un examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz el cual tiene una vigencia de seis (06) meses,

pues en consideración de este Despacho, si el trámite es simultáneo o no, lo que se requiere es que el organismo de tránsito verifique la vigencia del referido examen para dar por cumplido con ese requisito”.

Artículo 3.4.3. Acreditación. Es el dictamen sobre la competencia técnica y la imparcialidad de los organismos que evalúan la conformidad de productos y procesos con normas técnicas de mercado o con requisitos técnicos de exigencia legal.

Artículo 3.4.4. Evaluadores. Son los profesionales de la salud, que de acuerdo con su especialidad tienen las competencias científicas y técnicas, para evaluar la idoneidad de una persona por medios científicos, técnicos, escritos, orales, prácticos y por observación, con el fin de determinar que posee la aptitud física, mental y de coordinación motriz exigidas para conducir un vehículo.

Artículo 3.4.5. Certificador. Es el profesional de la salud, que en todo caso debe ejercer alguna de las profesiones exigidas para operar en el Centro de Reconocimiento de Conductores debidamente facultado por la autoridad competente en Colombia para ejercer su profesión, que en nombre y representación de un Centro de Reconocimiento de Conductores, válida que se haya surtido el procedimiento para expedir las respectivas valoraciones y certifica con base en los dictámenes de los evaluadores, que el candidato a obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción, posee la aptitud física, mental y de coordinación motriz que se requieren para conducir un vehículo.

Parágrafo. Los Certificadores podrán ser evaluadores para uno o más Centros, desde uno de los sitios cubiertos en el alcance de la acreditación, siempre y cuando se garantice que el procedimiento de certificación se realiza en tiempo real.

Requisitos de Registro a los Centros de Reconocimiento de Conductores

Artículo 3.4.1.1. Registro de los Centros de Reconocimiento de Conductores. Los Centros de Reconocimiento de Conductores interesados en la prestación del servicio de expedición de certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir deberán registrarse en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). El registro permitirá la prestación del servicio, conforme el alcance de acreditación otorgada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

Artículo 3.4.1.2. Requisitos y condiciones para obtener el Registro. Para que un Centro de Reconocimiento de Conductores obtenga el registro y pueda expedir certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz, deberá acreditar a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Contar con la inscripción en el “Registro especial de prestadores de servicios de salud-REPS” del sistema obligatorio de garantía de calidad de la atención de salud, de conformidad con la normatividad que expida el Ministerio de Salud y Protección Social.

b) La sociedad propietaria del Centro de Reconocimiento de Conductores deberá estar legalmente constituida y en su objeto social deberá encontrarse la realización de actividades como Centro de Reconocimiento de Conductores, para efectos de expedir certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir y acreditar su respectivo establecimiento comercial.

c) Contar con certificado de acreditación vigente emitido por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) con alcance a la certificación de aptitud física, mental y de

coordinación motriz para conducir, bajo el cumplimiento de la reglamentación dispuesta por el Ministerio de Transporte para el efecto, así como en los criterios específicos de acreditación establecidos en el esquema correspondiente del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

d) Cargar en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) la relación de nombres y apellidos completos, clase y número documento de identidad y número de tarjeta profesional del (los) certificador(es) que en nombre del establecimiento de comercio registrado, certificará(n), expedirá(n) suscribirá(n) el “certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz”; los cuales deberán contar con inscripción vigente en el Registro Único Nacional del Talento Humano en Salud (RETHUS). El Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) o quien haga sus veces verificará en cada una de las evaluaciones que el personal médico y profesionales de la salud mantengan la respectiva inscripción en el RETHUS.

e) Cargar en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) la relación de nombres y apellidos completos, clase y número documento de identidad y número de tarjeta profesional de todos los profesionales de la salud que llevan a cabo actividades de examinación en la elaboración del “informe de evaluación física, mental y de coordinación motriz” en el establecimiento de comercio registrado; los cuales deberán contar con inscripción vigente en el Registro Único Nacional del Talento Humano en Salud (RETHUS). El Organismo Nacional de Acreditación de Colombia o quien haga sus veces verificará, en cada una de las evaluaciones, que el personal mantenga con la respectiva inscripción en el Registro Único Nacional del Talento Humano en Salud (RETHUS) y deberá hacer las verificaciones respectivas de la veracidad de la información aportada.

f) Acreditar el cumplimiento de las condiciones y protocolos establecidos para la adecuada y eficiente interconexión al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) conforme a lo establecido en la Ley 1005 de 2006.

g) Acreditar el cumplimiento de las condiciones de infraestructura exigidos en la Resolución número 3100 de 2019 del Ministerio de Salud y Protección Social o de la norma que la modifique, adicione o sustituya.

h) El Organismo Nacional de Acreditación (ONAC) o quien haga sus veces verificará que el Centro de Reconocimiento de Conductores mantenga el cumplimiento de este requisito exigiendo la certificación de cumplimiento de requisitos expedido por la Secretaría de Salud respectiva.

i) Contar con la constitución de póliza de responsabilidad civil profesional que ampare la responsabilidad civil resultante de la prestación deficiente de los servicios por parte del centro de reconocimiento de conductores, por un monto de mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (1.000 smmlv) con vigencia de un (1) año, de conformidad con las características determinadas en el artículo 2.2.1.7.8.6 del Decreto número 1595 de 2015 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

j) Pago de la tarifa del servicio del registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para el registro del Centro de Reconocimiento de Conductores establecida en la Resolución número 4558 de 2019 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo. El Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) deberá realizar el pago de la tarifa por el servicio de ingreso del certificado de acreditación del Centro de Reconocimiento de Conductores al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), establecida en la Resolución número 4558 de 2019 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 3.4.1.3. Otorgamiento del Registro. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 3.4.1.2., se otorgará el registro a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), permitiendo al Centro de Reconocimiento de Conductores operar en la sede solicitada y acreditada.

Artículo 3.4.1.4. Vigencia del Registro. El Registro del Centro de Reconocimiento de Conductores se otorgará por tiempo indefinido, siempre y cuando se mantengan, los requisitos y condiciones señalados en la presente resolución y los resultados de las evaluaciones de seguimiento efectuadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

De lo contrario, se procederá a dar aplicación a lo establecido en el numeral 1 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Artículo 3.4.1.5. Acreditación. El Centro de Reconocimiento de Conductores deberá someterse a auditorías anuales por parte del ente acreditador, con el fin de que este verifique que se mantienen las condiciones de acreditación bajo las cuales les fue otorgada.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340255511 de 2023.

“ Dada la naturaleza de los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC) como sujetos obligados a inscribirse y habilitarse en el “Registro Especial de Prestadores de Servicios de Salud” del Sistema Obligatorio de Garantía de Calidad de la Atención de Salud, es por ello, que para obtener el registro y puedan expedir certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz, deberán acreditar a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) el cumplimiento de una serie de requisitos, entre los que se encuentran, el cumplimiento de las condiciones de infraestructura exigidos en la Resolución número 3100 de 2019 del Ministerio de Salud y Protección Social o de la norma que la modifique, adicione o sustituya, por lo tanto, el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC) o quien haga sus veces, verificará que el Centro de Reconocimiento de Conductores (CRC) mantenga el cumplimiento de este requisito exigiendo la certificación de cumplimiento de requisitos expedido por la Secretaría de Salud respectiva.

- Entre tanto, en la Resolución 3100 de 2019 se definieron los procedimientos y las condiciones de inscripción de los prestadores de servicios de salud y de habilitación de los servicios de salud, así como también, la adopción del anexo técnico denominado “Manual de Inscripción de Prestadores y Habilitación

de Servicios de Salud”, referida resolución que fue expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social y modificada mediante las Resoluciones 2215 de 2020, 1138 de 2022, 1719 de 2022 por en este sentido, las condiciones de habilitación, definiciones, estándares y criterios contenidos en dicha norma son de obligatorio cumplimiento, exceptuando a los establecimientos carcelarios y penitenciarios que les aplique el modelo de atención en salud definido en la Ley 1709 de 2014 y las entidades que presten servicios de salud pertenecientes a los regímenes especial y de excepción establecidos en el artículo 279 de la Ley 100 de 1993.

- Al tenor del artículo 10 de Resolución 3100 de 2019, la vigencia de la inscripción en Registro Especial de Prestadores de Servicios de Salud será de cuatro (4) años contados a partir de la fecha en que la Secretaría de Salud Departamental o Distrital haya realizado la inscripción del prestador, dicha inscripción inicial podrá ser renovada por el término de un (1) año, siempre y cuando se haya realizado la autoevaluación y haya sido declarada en el REPS durante el cuarto año de inscripción inicial y antes de su vencimiento, vale precisar al respecto que el artículo 10 establece lo siguiente (...).

- En suma, para mantener vigente el registro y habilitación en el Registro Especial de Prestadores de Servicios de

Salud, se deberá realizar la autoevaluación durante el cuarto año de la vigencia de la inscripción inicial del prestador de servicios de salud y antes de su vencimiento, de este modo, se mantendrán las condiciones de habilitación y la vigencia del Registro del Centro de Reconocimiento de Conductores (CRC) que tienen como fin certificar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de

los candidatos a obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción, so pena de incurrir en la causales de suspensión y cancelación de la habilitación de los Organismos de Apoyo y de Tránsito por la causal 1 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, reglamentado por el Decreto 1479 de 2014, derogado parcialmente por el Decreto 2409 de 2018”.

Artículo 3.4.1.6. Obligaciones de los centros de reconocimiento de conductores. Para certificar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de los candidatos a obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción, los Centros de Reconocimiento de Conductores, deberán cumplir con las siguientes obligaciones:

- 1) Contar con el personal idóneo para el correcto funcionamiento del Centro de Reconocimiento de Conductores. Si por alguna razón hay modificación en la plantilla de personal evaluador y certificador superior al 50%, el Centro de Reconocimiento de Conductores deberá solicitar ante el Organismo de Acreditación o quien haga sus veces, auditoría extraordinaria para constatar que aún mantienen la competencia como organismo certificador de personas.
- 2) Realizar el procedimiento de registro y evaluación establecido en esta sección.
- 3) Expedir Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, sólo cuando se haya efectuado la evaluación completa, y aprobado todos los parámetros establecidos en la presente sección.
- 4) Expedir Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz en una cantidad que no supere la máxima diaria autorizada.
- 5) Comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes las modificaciones que se presenten respecto a la información presentada inicialmente para obtener su autorización.
- 6) Expedir el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz de conformidad con lo establecido en el Anexo 7 “Informe de evaluación física, mental y de coordinación motriz”, de la presente resolución.
- 7) Calificar los resultados de acuerdo a lo establecido en los Anexos técnicos: Anexo 3 “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 4 “Ayudas visuales”, Anexo 7 “Informe de evaluación física, mental y de coordinación motriz”, Anexo 8 “Requisitos, procedimientos, pruebas, personal, equipos e instalaciones mínimos de los centros de reconocimiento de conductores”, Anexo 9 “Equipos” y Anexo 10 “Formulario de registro del cálculo para determinar la capacidad máxima diaria de emisión de certificados del centro de reconocimiento de conductores”, de la presente resolución, requeridas para obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción de la presente sección y a las competencias científicas y técnicas adquiridas por el profesional de la salud certificador, que en todo caso debe ejercer alguna de las profesiones exigidas para operar en el Centro de Reconocimiento de Conductores utilizando los medios científicos, escritos, orales, prácticos y por observación, con el fin de determinar si el solicitante posee la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir un vehículo.
- 8) Mantener vigente la acreditación concedida por el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC) o quien haga sus veces. La pérdida o suspensión de esta acreditación conduce automáticamente a que se suspenda la migración de certificados al RUNT hasta tanto no se surta

el trámite respectivo del Centro de Reconocimiento de Conductores con el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC) o quien haga sus veces y se obtenga nuevamente la certificación.

9) Almacenar, salvaguardar, custodiar en medio electrónico la historia clínica y el certificado de aptitud física mental y de coordinación motriz que contengan: fecha de inclusión de la información, nombres de los aspirantes, documento de identidad, fecha en que se realizó la prueba. Los registros electrónicos guardarán todos los Informes de Evaluación de las valoraciones efectuadas de acuerdo con los parámetros que para el efecto establezca la Superintendencia de Transporte a través del Sistema de Control y Vigilancia y el RUNT.

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

11) Cumplir con las condiciones técnicas y tecnológicas para la interacción con el sistema RUNT.

12) Mantener todas las condiciones que dieron a la habilitación por parte del Ministerio de Salud y Protección Social y del Ministerio de Transporte.

13) Facilitar la actuación, prestar apoyo y colaboración a las autoridades de vigilancia; inspección y control para que puedan ejercer las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas.

14) Disponer de los mecanismos necesarios para el Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, con el fin de ofrecer y garantizar en forma óptima la atención al usuario en sus peticiones, quejas y reclamos.

15) Reportar la información en la oportunidad y condiciones establecidas al RUNT y al sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte.

16) Implementar mecanismos de atención preferencial para mujeres embarazadas, personas que tengan alguna discapacidad y adultos mayores según su prioridad.

17) Implementar y utilizar un sistema electrónico y telefónico de asignación de citas para el Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, con el fin de agendar las citas a nivel Nacional para la realización de los exámenes de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz.

18) Garantizar que el ciudadano cancele el valor del examen utilizando los mecanismos de recaudo puestos a su disposición y autorizados y homologados por la Superintendencia de Transporte. Por ningún motivo, se podrá recibir dinero en efectivo.

19) Realizar los exámenes de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz a todos los usuarios que previamente hayan cancelado y agendado cita a través del sistema.

20) Cumplir con los horarios mínimos de prestación de servicios a los usuarios, para cumplir con la demanda y necesidades propias de los usuarios de cada ciudad o municipio.

21) Conectarse con el sistema RUNT y al Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con los requerimientos tecnológicos que se determinen.

22) Contar con los mecanismos o instrumentos necesarios exigidos por las autoridades competentes, que permitan garantizar la seguridad en la expedición del examen físico, mental y de coordinación motriz, la verificación de la identidad del examinado y las medidas internas de seguridad tendientes a evitar los fraudes en todo el proceso.

23) Contar con los mecanismos o instrumentos necesarios exigidos por las autoridades competentes teniendo en cuenta los siguientes aspectos para garantizar la presencia del usuario

aspirante en el centro o institución especializada; la realización de las pruebas y evaluaciones por los profesionales de la salud; que el certificado se expida desde la ubicación geográfica del centro o institución especializada; y que dichas pruebas se hagan desde los equipos de cómputo de los centros o instituciones especializadas con el fin de evitar un posible fraude en la expedición del mencionado certificado a través del Sistema Integrado de Seguridad para Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte.

24) Mantener las condiciones y requisitos que dieron origen a la habilitación y permitir la realización de las auditorías y actividades de control, realizadas por las autoridades competentes.

25) Informar al Ministerio de Transporte, a la Superintendencia de Salud, Superintendencia de Transporte y al Organismo Nacional de Acreditación (ONAC) cuando el Centro de Reconocimiento no pueda operar por causas de fuerza mayor durante 12 horas seguidas, lo cual deberá reportarlo dentro de las doce (12) horas siguientes a la situación que genere la interrupción del servicio.

26) Será responsabilidad del Centro de Reconocimiento de Conductores, validar la identidad y el cumplimiento de las condiciones profesionales del personal que se vincule al centro, con la información que repose en la Secretaría de Salud correspondiente donde se relacionen los profesionales habilitados para ejercer su profesión.

27) Cumplir con las obligaciones y condiciones establecidas en el [Decreto 1595 de 2015](#).

28) Notificar al Ministerio de Transporte cuando se modifique alguna de las condiciones por las cuales le fue otorgada la habilitación para expedir el Certificado de Aptitud Física Mental y de Coordinación Motriz para conducir. Cuando una de estas modificaciones sea de domicilio, el Centro de Reconocimiento de Conductores no podrá expedir certificaciones de Aptitud Física Mental y de Coordinación Motriz para conducir hasta que el nuevo sitio haya sido visitado y acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) y el Ministerio de Transporte haya emitido una nueva resolución de habilitación reconociendo el cambio de domicilio.

29) Cumplir con las condiciones de salud, atención e infraestructura exigidas por las Secretarías y el Ministerio de Salud.

Parágrafo. El incumplimiento de las obligaciones anteriormente establecidas dará lugar a la aplicación de lo previsto en el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013¹⁰².

Condiciones, Características de Seguridad y Rangos de Precios al Usuario para Servicios Prestados por Centros de Reconocimiento de Conductores

Artículo 3.4.2.1. **Modificado Artículo 3 Resolución MT-20243040003125.** Rango de precios al usuario de los Centros de Reconocimiento de Conductores. Los Centros de Reconocimiento de Conductores ofrecerán sus servicios a los usuarios fijando el precio de los mismos dentro del siguiente rango de tarifas, expresado en Unidad de Valor Básico (UVB), así:

Valores expresados en Unidad de Valor Básico (UVB) 2024	
2024	UVB
Inferior	14,35
Superior	16,33

Parágrafo 1. Al rango de precios aquí definido, se le adicionarán los valores que se adopten por condiciones de seguridad y los demás valores que contemple la ley, salvo aquellos correspondientes a los derechos a favor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)

¹⁰² Debe entenderse que las normas aplicables son los artículos 8 y siguientes de la Ley 2050 de 2020.

descritos en el artículo 3.2.2.4, los cuales deben estar incluidos dentro del precio al usuario de que trata el presente artículo. Las autoridades de control deberán tener en cuenta lo señalado en este párrafo al evaluar la estructura tarifaria establecida.

Parágrafo 2. Los Centros de Reconocimiento de Conductores, que cobren a los usuarios valores diferentes del rango de precios y los valores de terceros, señalados en la presente resolución, sea por exceso o por defecto, o que reconozcan o paguen a intermediarios, comisionistas, gestores, agentes, tramitadores, o a cualquier título comisiones o reconocimientos de cualquier índole, incurrirán en las sanciones previstas en la ley.

Lo propio ocurrirá cuando, aun respetando el rango tarifario, se cobren valores al usuario diferentes de los consignados en los registros que para el efecto se disponen en el siguiente artículo.

Parágrafo 3. La actualización de las tarifas descritas en el presente artículo se realizará anualmente con el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) fijado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público de la vigencia fiscal correspondiente.

Artículo 3.4.2.2. Registro y ajuste de los valores de precios al usuario. Los Centros de Reconocimiento de Conductores deberán remitir los valores a la Superintendencia de Transporte, para que esta entidad publique en su página web los precios que se cobrarán a los usuarios por los servicios prestados, así como los valores de terceros a cobrar.

Los Centros de Reconocimiento de Conductores deberán igualmente presentar ante la misma entidad y en los tiempos que ésta determine, copia de sus estados financieros con las formalidades que la ley establece.

Parágrafo. Los precios al usuario registrados y publicados de conformidad con el presente artículo, sólo podrán ser modificados en la medida que se mantengan dentro del rango de tarifas establecido en el artículo 3.4.2.1., de la presente resolución y una vez transcurridos tres (03) meses desde su último registro o actualización.

Artículo 3.4.2.3. Publicidad e información a los usuarios. Los Centros de Reconocimiento de Conductores, una vez realizado el registro de que trata el artículo 3.4.2.2., deberán publicar los precios al usuario y a los valores de terceros en un lugar visible al público desde el interior y el exterior del establecimiento, con una antelación no menor a cinco (5) días de su puesta en vigencia, garantizando que la información sea amplia, clara y suficiente al usuario.

Lo anterior sin perjuicio de las normas establecidas por las autoridades ambientales respecto de la contaminación visual, aplicables a cada sede autorizada.

Artículo 3.4.2.4. Facturación. Los Centros de Reconocimientos de Conductores deberán expedir facturas por la prestación del servicio de Examen de Aptitud Física Mental y Coordinación Motriz a los usuarios al momento de solicitar la prestación del servicio de certificación correspondiente. Estas facturas discriminarán de manera específica los valores de precios al usuario del servicio y los pagos de terceros, que deban transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El valor correspondiente al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), los valores correspondientes a la superintendencia de Transporte y al Sistema de Vigilancia que se adopte, así como los impuestos aplicables.

Artículo 3.4.2.5. Derechos a favor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). En los servicios que presten los Centros de Reconocimiento de Conductores, se cancelarán también los derechos correspondientes al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme lo ordenado por la Ley 1005 de 2006 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, los cuales deben ser estimados y cobrados dentro del precio al usuario, respetando el rango de tarifas establecido en el artículo 3.4.2.1. de la presente Resolución.

Artículo 3.4.2.6. Valores a transferir a la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Para la determinación de los valores que por cada servicio deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Transporte expedirá los actos administrativos respectivos, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 20 de la Ley 1702 de 2013, modificado por el artículo 30 de la Ley 1753 de 9 de junio de 2015.

Artículo 3.4.2.7. Recaudo. El recaudo de los servicios y derechos deberá efectuarse a través de los bancos calificados como de bajo riesgo o por intermedio de un aliado u operador de recaudo, que sea miembro del sistema financiero, o un operador postal de pago habilitado o autorizado en Colombia que tenga convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera.

Igualmente, se entenderá cumplida esta obligación cuando el aliado u operador haga parte del sistema de control y vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la tarifa por medio del Sistema Integrado de Seguridad para Control y Vigilancia.

En todo caso, debe garantizarse la dispersión automática de los recursos, a cada una de las entidades en las cuentas que para tal efecto ella determine.

Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz

Artículo 3.4.3.1. Objeto y ámbito de aplicación. La presente sección tiene por objeto reglamentar la expedición de los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para la conducción de vehículos, emitidos por los Centros de Reconocimiento de Conductores habilitados por el Ministerio de Transporte.

El Viceministerio de Transporte del Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo mediante el cual se establezcan las condiciones y requisitos para que las instituciones prestadoras de salud realicen los exámenes para la expedición del Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, así como los protocolos para la conexión con el Sistema RUNT.

Artículo 3.4.3.2. Protocolos y condiciones para el cargue del certificado al sistema RUNT. Los Centro de Reconocimiento de Conductores, deberán sujetarse a los protocolos y parámetros que se definan por el Ministerio de Transporte para adelantar el proceso de cargue de los certificados de aptitud física y mental y de coordinación motriz.

Parágrafo. El Registro de los certificados de aptitud física y mental y de coordinación motriz en el sistema RUNT, deberá incluir además de la información y componentes que permitan las validaciones previamente establecidas, los patrones almacenados por los Centro de Reconocimiento de Conductores correspondientes a los datos del aspirante y la identificación biométrica a través de las huellas dactilares.

Artículo 3.4.3.3. Acceso a la Información del Servicio. Para efectos de la inspección, vigilancia y control que le corresponde, la Superintendencia de Transporte deberá conectarse al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), como actor del registro, en virtud de lo cual deberá tener acceso a la información que tiene el mismo y registrar la que genera.

Artículo 3.4.3.4. Responsabilidad por el servicio. De conformidad con lo dispuesto por el Decreto número 1595 de 2015 y las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, los centros de reconocimiento serán responsables del resultado de las evaluaciones realizadas, en consecuencia los aspirantes a obtener por primera vez la licencia de conducción o su recategorización deberán realizar la prueba de aptitud física, mental y de coordinación motriz, antes de iniciar la formación académica para obtener el certificado del centro de enseñanza automovilística. Cuando el proceso inicie en un centro de enseñanza automovilística, este tiene

la obligación de dar a conocer el 100% o el listado total de los Centros de Reconocimiento de Conductores de la jurisdicción, para que el usuario tenga la libertad de escoger el Centro de Reconocimiento al que quiera dirigirse.

Los certificados expedidos sin el cumplimiento de las condiciones previstas en el presente capítulo y las demás que se indiquen por parte de las autoridades competentes, carecerán de validez y los Organismos de Tránsito deberán realizar el procedimiento previsto en el numeral 7 del artículo 26 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010.

Artículo 3.4.3.5. Responsabilidad. Los Centros de Reconocimiento de Conductores, los certificadores y los evaluadores serán civil, penal, administrativa y disciplinariamente responsables por las valoraciones y la información que certifique en el Certificado de Aptitud física, mental y de coordinación motriz, así como por los efectos de estas, cuando sean judicialmente requeridos.

Artículo 3.4.3.6. Inspección, Vigilancia y control. Sin perjuicio de las competencias específicas de la Superintendencia Nacional de Salud, de conformidad con lo establecido en el párrafo 3 del artículo 3 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 Transporte.

Procedimiento y Expedición del Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz

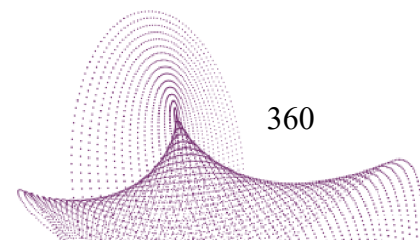
Artículo 3.4.4.1. Procedimiento para obtener el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz. Para obtener el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, el interesado deberá obtener a través del sistema de asignación de citas, la cita para la realización del examen en un Centro de Reconocimiento de Conductores ubicado en la Jurisdicción municipal o departamental del Organismo de Tránsito ante el cual se vaya a solicitar, refrendar o recategorizar la licencia de conducción, para que previo a la expedición del certificado, se surta el procedimiento de identificación y evaluación respectivo del candidato. Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 1.4.3.2. del presente acto administrativo.

Artículo 3.4.4.2. Registro del candidato. Previo a la realización de las evaluaciones médicas el Centro de Reconocimiento de Conductores deberá surtir el siguiente proceso:

- a) Requerir al candidato la presentación del documento de identidad original, para la toma de la información con lectores de código de barras para el registro de los datos personales;
- b) Registrar, autenticar y validar la identificación biométrica de la huella dactilar de los dedos índice derecho e izquierdo ante el Sistema RUNT, a través de los lectores que cuenten con la funcionalidad de huella viva. En el evento en que el solicitante no tenga huellas de identificación dactilares en los índices derecho o izquierdo, el Centro de Reconocimiento de Conductores procederá a tomar las huellas dactilares de otros dedos.
- c) Para los casos en que el candidato no cuente con huellas en ninguno de sus dedos, se seguirá el procedimiento de identificación que para tales casos prevea la Registraduría Nacional del Estado Civil.
- d) Tomar una fotografía del candidato, capturada a través de una cámara con sensor digital de alta definición.

Artículo 3.4.4.3. Evaluación del candidato. Agotado el procedimiento de identificación, los profesionales de la salud, valorarán:

1. Capacidades de visión y orientación auditiva,
2. La agudeza visual y campimetría,



3. Los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento,
4. La capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado,
5. La coordinación integral motriz de la persona,
6. La discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical.

Una vez finalizado el examen de Aptitud Física y de Coordinación Motriz, el candidato deberá registrar nuevamente la huella para la autenticación, validación y cargue del examen en el sistema RUNT.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340403601 de 2023.

“...si lo que se pretende es obtener, renovar o recategorización la licencia de conducción para las distintas entre ellos categorías de manera simultánea, deberá cumplir con los requisitos establecidos en la normatividad expuesta, presentar un (1) examen de aptitud física, mental y de

coordinación motriz el cual tiene una vigencia de seis meses a partir de la fecha de sus expedición, pues en consideración de esta OAJ, si el trámite se realiza de manera simultánea, lo relevante es que el organismo de tránsito verifique la vigencia del referido certificado para dar por cumplido con ese requisito”.

Artículo 3.4.4.4. Pruebas. Los profesionales de cada área deberán realizar las siguientes pruebas, para la expedición del certificado.

1. Capacidad mental y de coordinación motriz. Se deberá realizar pruebas de:

A) Capacidad mental. Capacidad que tiene el aspirante de responder a un estímulo como resultado de un proceso cerebral producto del aprendizaje, de forma que se encuentre en condiciones de relacionarse con su entorno, mantener el sentido de la realidad, de la orientación temporo-espacial, de la comprensión y discernimiento para la construcción de pensamiento lógico.

B) Coordinación integral motriz. Destreza del candidato para ejecutar acciones precisas y rápidas utilizando la visión, la audición y los miembros superiores y/o inferiores en forma simultánea. Incluye la coordinación manual, bimanual y la coordinación entre la aceleración y el frenado.

2. Capacidad de visión. Se evaluarán las condiciones mínimas de visión del individuo para conducir un vehículo automotor de manera segura.

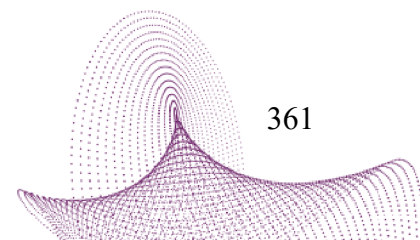
3. Capacidad auditiva. Se determinarán los niveles mínimos de audición que tiene la persona en cada uno de los oídos y su orientación auditiva.

4. Capacidad física general. Una vez efectuadas las pruebas anteriores, el candidato deberá someterse a una evaluación de medicina general, en la que además de las pruebas físicas generales, el profesional de la salud indagará al solicitante, ayudado con una entrevista estructurada, sobre su historial médico o diagnóstico clínico.

Artículo 3.4.4.5. Anexo técnico de ayudas visuales. Adóptese el Anexo 4 “Ayudas visuales” el cual hace parte de la presente resolución.

Artículo 3.4.4.6. Repetición. Cuando se presenten dudas en algunos de los factores evaluados durante la entrevista médica, el profesional de la salud del área respectiva podrá solicitar la repetición de cualquiera de las pruebas.

Artículo 3.4.4.7. Informe de la evaluación. Los Centros de Reconocimiento de Conductores conservarán en medio físico o magnético los resultados, parciales y consolidados de las



exploraciones y valoraciones efectuadas para medir la capacidad de visión, capacidad auditiva, capacidad mental y de coordinación motriz y capacidad física general.

Estos resultados, parciales y totales, al igual que la entrevista de antecedentes referidos al historial médico o diagnóstico clínico del examinado, se diligenciarán en medio físico, magnético o digital en el formato “Informe de Evaluación Física, Mental y de Coordinación Motriz”, el cual se deberá ajustar a lo determinado en el Anexo 7 “Informe de evaluación física, mental y de coordinación motriz”, de la presente resolución.

Doctrina administrativa:

Concepto MT-20231340249071 de 2023.

“...cuando los profesionales de la salud, evidencian una posible afectación mental y de conducta, además del diagnóstico clínico se requerirá el dictamen favorable de un neurólogo, psiquiatra o psicólogo, dependiendo del tipo de diagnóstico.

A su vez, cuando el profesional de la salud evidencie limitaciones progresivas, deberá especificar en su informe y en el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, la vigencia máxima de la licencia de conducción, a partir de la cual el interesado deberá someterse a la práctica de una nueva evaluación de aptitud.

En suma se colige, que será la institución prestadora de salud o los centros de reconocimiento de conductores, según sea el caso, quienes a través de los profesionales de cada área y en el “informe de la evaluación física, mental y de coordinación”, determinen si efectuadas las valoraciones que consideren pertinentes, una persona que presenta trastornos mentales y de conducta puede o no expedírsele el “Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación”, requisito exigido para obtener la licencia de Conducción de conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 7 de la Ley 2251 del 14 de julio de 2022”.

Artículo 3.4.4.8. Limitaciones. En caso de que los médicos evaluadores detecten durante la valoración que el candidato posee limitaciones que le impiden conducir, se abstendrán de expedir el certificado e ingresarán en el sistema la razón del rechazo.

Parágrafo. El uso de los elementos que permitan superar la limitación, deberán ser descritos en el certificado.

Artículo 3.4.4.9. Expedición del certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz. Para expedir el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz, el centro de reconocimiento de conductores, debe cumplir con las siguientes etapas:

1) Registrar al candidato de conformidad con el procedimiento señalado en el artículo 3.4.4.2. de la presente resolución.

2) Realizar a todos los candidatos las pruebas contenidas en los anexos: Anexo 3 “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 4 “Ayudas visuales” y Anexo 8 “Requisitos, procedimientos, pruebas, personal, equipos e instalaciones mínimos de los centros de reconocimiento de conductores”, de la presente resolución, por cada uno de los profesionales del Centro.

3) Garantizar por intermedio del certificador, que el proceso de evaluación se surtió conforme a los parámetros establecidos en la presente Resolución número y que el candidato cumple los parámetros y límites establecidos en los anexos: Anexo 9 “Equipos”, Anexo 10 “Formulario de registro del cálculo para determinar la capacidad máxima diaria de emisión de certificados del centro de reconocimiento de conductores” y Anexo 7 “Informe de evaluación física, mental y de coordinación motriz”, de la presente resolución.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341436771 de 2023.

“Como quiera que, para la realización del examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz se deben evaluar y practicar todas las pruebas descritas en el Anexo 3 de la Resolución 20223040045295 de 2022, indistintamente de la categoría de la licencia de conducción que el aspirante pretenda, no resulta pertinente el cobro de varios

exámenes al usuario cuando este se encuentre realizando trámites concurrentes de obtención, recategorización o refrendación de distintas categorías de licencias, siempre y cuando el certificado de aptitud se encuentre dentro del término de vigencia preceptuado en el artículo 3.4.4.11. de la Resolución en cita”.

4) Una vez se haya surtido este proceso, de manera sistematizada y desde las direcciones IP autorizadas para el Centro de Reconocimiento de Conductores, la persona delegada por el Centro reportará la información de la certificación del proceso al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para que este genere el Número de Identificación Nacional del Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz y realice el cargue del mismo.

5) El Sistema RUNT, para proceder al cargue y numeración del certificado, realizará una validación previa del cumplimiento de las condiciones que impone el Sistema Integrado de Seguridad para Control y Vigilancia, dando lugar, cualquier omisión identificada, al rechazo del cargue del certificado respectivo. Cuando la omisión sea subsanable, se contará con treinta (30) días para el efecto.

Una vez surtido el proceso y registrado el certificado en el sistema RUNT, el Centro de reconocimiento de Conductores integrará el mismo a su archivo físico o digital, debidamente numerado y hará entrega del mismo al candidato como constancia de aprobado.

Parágrafo. El Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz llevará la fotografía impresa del solicitante y deberá firmarse en forma digitalizada y/o manuscritamente por el certificador.

Artículo 3.4.4.10. Personas en condiciones de discapacidad. Cuando se trate de un candidato en condiciones de discapacidad, este deberá demostrar durante las evaluaciones hechas por los profesionales, que se encuentra capacitado para conducir con dicha limitación.

La Institución o Entidad autorizada por el Ministerio de Transporte para prestar los servicios como Centro de Reconocimiento de Conductores, deberá asegurarse que el candidato realice las pruebas médicas con los instrumentos ortopédicos o ayudas mecánicas necesarias, de acuerdo a la discapacidad que presente y el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, especificará el empleo de estos instrumentos, cuando sean requeridos.

Parágrafo. Para limitaciones físicas progresivas, el profesional de la salud deberá especificar en su informe y en el Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz, la vigencia máxima de la licencia de conducción, a partir de la cual el interesado deberá someterse a la práctica de una nueva evaluación de aptitud. Esta validación se realizará dentro de los cuatro meses siguientes al 31 de enero de 2014, momento en el cual se desplegará en el sistema RUNT el ajuste en la funcionalidad.

Artículo 3.4.4.11. Vigencia del Certificado. El Certificado de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz tendrá una vigencia máxima de seis (6) meses contados a partir de la fecha de su expedición.

Artículo 3.4.4.12. Uso de Firma Digital. Para efectos de reportar la información al Ministerio de Transporte a través del RUNT, el Centro de Reconocimiento de Conductores deberá adquirir un Certificado de Firma Digital para cada usuario registrado ante RUNT con una entidad debidamente autorizada por la Superintendencia de Industria y Comercio, la cual deberá ser renovada anualmente.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340236451 de 2021.

“...los certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz otorgados por los Centros de Reconocimiento de Conductores, tendrán validez para la expedición de la licencia de conducción, de modo que, cuando se requiera renovar la licencia de conducción se deberá presentar un nuevo examen de aptitud

física, mental y de coordinación motriz, 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, conforme lo señala el inciso tercero del citado artículo 22 del Código Nacional de Tránsito Terrestre”.

Conectividad y Funcionamiento con el Sistema RUNT

Artículo 3.4.5.1. Conectividad con el sistema RUNT. Cada una de las sedes de la Institución o Entidad autorizada por el Ministerio de Transporte para prestar los servicios como Centro de Reconocimiento de Conductores, deberá estar identificada en el RUNT, con el número ID que le asigne el sistema.

Artículo 3.4.5.2. Reporte de la información al sistema RUNT. Cada sede de los Centros de Reconocimiento de Conductores, deberán reportar en línea y tiempo real al sistema RUNT, la información relacionada con los Certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz para Conducir, conforme a los protocolos dados por el sistema, utilizando para ello la clave y el usuario asignados para tales fines.

Artículo 3.4.5.3. Suspensión del registro ante el RUNT. La operación y funcionamiento de los Centros de Reconocimiento de Conductores, estará supeditada al cumplimiento de las condiciones señaladas en este capítulo y a las evaluaciones anuales para el mantenimiento o renovación de la acreditación, efectuadas por el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC) o quien haga sus veces.

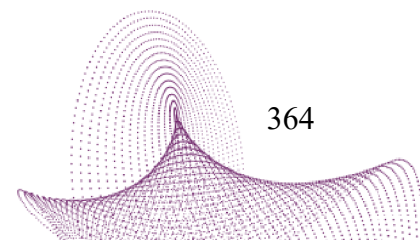
Se procederá a la suspensión de la habilitación, en la forma prevista en el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Otras Disposiciones de los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC)

Artículo 3.4.6.1. Competencia para certificar. Los certificados expedidos con posterioridad a la suspensión o cancelación de la acreditación de un Centro de Reconocimiento de Conductores por parte de la ONAC, de conformidad con lo dispuesto en el numeral 12 del artículo 2.2.1.7.8.3 del Decreto número 1074 de 2015, modificado por el artículo 3 del Decreto 1595 de 2015, no tendrán efecto alguno ante el Sistema RUNT y el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, en consecuencia no podrán adelantar trámite alguno con los certificados emitidos por este.

Parágrafo. La ONAC reportará directamente al Sistema RUNT y el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, la medida adoptada una vez se encuentre en firme. Lo anterior, sin perjuicio de la competencia de la Superintendencia de Transporte, de adelantar las acciones administrativas y sancionatorias a que haya lugar.

Doctrina Administrativa:



Concepto MT-20241341195961 de 2024.

“...el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz emitido por los Centros de Reconocimiento de Conductores, se constituye en requisito sine qua non para la obtención por primera vez de la licencia de conducción, su recategorización y/o refrendación, para realizar la actividad de conducción en las vías del territorio nacional. Así mismo, vale resaltar, el certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz, es el documento físico o electrónico expedido y suscrito por un profesional de la salud certificador, que en todo caso debe ejercer alguna de las profesiones exigidas para

operar en el Centro de Reconocimiento de Conductores, debidamente facultado por la autoridad u organismo competente para ejercer su profesión, que actúa en nombre y representación de un Centro de Reconocimiento de Conductores habilitado por el Ministerio de Transporte, mediante el cual se certifica ante las autoridades de tránsito, que el aspirante a obtener por primera vez, recategorizar y/o renovar la licencia de conducción posee la aptitud física, mental y de coordinación motriz que se requieren para conducir un vehículo automotor (...).”

Para vehículos de servicio público:

Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior

Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022 Sustituida Artículo 18 Resolución MT-20233040017145 de 2023

Artículo 5.2.2.2. Licencia de conducción para conducir vehículos de servicio público. De manera adicional a lo contemplado en los artículos 5.2.2.1. y 5.2.2.5. de la presente resolución, el sistema RUNT validará que el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y el examen teórico y práctico, fueron realizados y aprobados en la categoría respectiva y que el ciudadano tiene más de dieciocho (18) años de edad.

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, y los instrumentos médicos pertinentes 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 franja horizontal y vertical.

Jurisprudencia:

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-856 de 2009 decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada¹⁰³ contra el numeral 4 del Artículo 5 del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado (hoy la Ley 1383 de 2010), y en consecuencia, se declara exequible.

Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió: "Declarar EXEQUIBLES los artículos (...) 19 (...) de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia.¹⁰⁴

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 MT-20223040045295 de 2022

Categorías de licencias de conducción

Artículo 5.2.1.1. Objeto. La presente sección 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 5.2.1.2. 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.

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.

¹⁰³ 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.

¹⁰⁴ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

Artículo 5.2.1.3. 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 5.2.1.4. Categorías de la Licencia de Conducción de vehículos automotores de servicio particular. Las licencias de conducción de los vehículos de servicio particular tendrán las siguientes categorías, subdivididas por nomenclatura:

A1 Para la conducción de motocicletas con cilindrada hasta de 125 c.c.

A2 Para la conducción de motocicletas, motociclos y mototriciclos con cilindrada mayor a 125 c.c.

B1 Para la conducción de automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses.

B2 Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses.

B3 Para la conducción de vehículos articulados.

Parágrafo 1. Dentro de una misma nomenclatura, el titular de la Licencia de Conducción de mayor categoría podrá conducir vehículos de categoría inferior.

Parágrafo 2. **Derogado Artículo 17 Resolución 20243040056195 de 2024.**

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340847361 de 2023.

“Las categorías de licencias de conducción establecidas en los artículos 5.2.1.4 y 5.2.1.5 de la Resolución 20223040045295 de 2022 no tienen equivalencias, toda vez, que estas son otorgadas para la conducción de una clase determinada de vehículos, de acuerdo a la necesidad del titular de la misma. Es pertinente resaltar que, otorgada una licencia de conducción en una categoría determinada, su titular queda habilitado para conducir vehículos de una categoría inferior en la misma nomenclatura, a modo de ejemplo: Los titulares de licencia de conducción en la categoría B3, quedan habilitados para conducir vehículos en las categorías B2 y B1; y los titulares de licencia de conducción en categoría A2, quedan habilitados para conducir

vehículos clase motocicletas en la categoría A1. Ahora bien, tratándose de los titulares de licencia de conducción en la categoría C3 (Vehículos articulados de servicio público), quedan habilitados para conducir vehículos en las categorías inferiores de la misma nomenclatura (C2 y C1), y las categorías de la nomenclatura inferior B3, B2 y B1.

Para determinar la licencia de conducción requerida para los conductores de vehículos de propiedad de cuerpos oficiales de bomberos, en principio, la nomenclatura es B, y la categoría se deberá determinar en cada caso en particular de acuerdo a la clase de vehículo B3 (Vehículos articulados), B2 (Camiones rígidos, busetas y buses) y B1

(Automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses)".

Artículo 5.2.1.5. 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.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 1 de noviembre de 2019.

"Es procedente concluir que es cierto que antes del 10 de enero de 2012, es decir, antes de la expedición del Decreto Ley 019, las licencias de conducción de servicio diferente al público tenían la connotación de ser indefinidas aunque estuvieren sometidas a un proceso de verificación o constatación de las condiciones establecidas para su otorgamiento al que hasta ese entonces se le denominó refrendación, lo cual encuentra plena coincidencia con el planteamiento de la accionante al señalar que no era procedente exigir renovación de las mismas, pues tal trámite sólo es requerido para las licencias de conducción de servicio particular que a la entrada en vigencia del Decreto anotado posean las condiciones de vencimiento que se explicaron anteriormente, pues la temporalidad en el sentido indefinido, es

una consecuencia del mantenimiento de las condiciones legalmente exigidas para el otorgamiento de la licencia. También es cierto que quien se encontraba autorizado para la conducción de servicio público, esto es, las licencias otorgadas de categoría C1, C2 o C3, o las antiguas 04, 05 y 06, estaba en la posibilidad de conducir servicio particular, es decir, A1, A2, B1, B2 y B3 o 01, 02 y 03, de acuerdo a la disposición reglamentaria contenida en la Resolución No. 1500 de 2005 emitida por el Ministerio de Transporte. Todo lo cual conduce a la Sala a advertir que, en concordancia con los argumentos de la actora, es cierto que antes del 10 de enero de 2012, quien fuese titular de una licencia de conducción de servicio público (categorías 04, 05 y 06 o C1, C2 y C3) vigente, se encontraba autorizado para conducir de manera indefinida servicio particular".

Artículo 5.2.1.6. 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 la presente sección:

CATEGORÍAS Anterior)	(Legislación	NUEVAS CATEGORÍAS
01		A1
02		A2
03		B1
04		B1 o C1
05		B2 o C2
06		B3 o 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 sancionada específicamente, solo podría aplicarse la amonestación.

Artículo 5.2.1.7. A partir del dos (2) de agosto de 2010, para la expedición, recategorización y refrendación de la licencia de conducción, la validación del examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedida por los Centros de Reconocimiento de Conductores, se realizará en línea y en tiempo real a través del sistema RUNT.

Artículo 5.2.1.8. Vigilancia y control. La Superintendencia de Transporte o la entidad que haga sus veces, vigilará que los Organismos de Tránsito cumplan y hagan cumplir todo lo establecido en la presente sección.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-217343 de 2012. *"En este orden de ideas, si la persona está interesada en conducir un vehículo motocarro de servicio público deberá portar una licencia de conducción C1".*

Concepto MT-20191340100001 de 2019. *"... los conductores de vehículos clase camión rígidos, entre los que se incluían para la fecha de expedición de este acto administrativo, los camiones con carrocería tipo volqueta, deben contar con una licencia de conducción de categoría B2, cuando se trata de vehículos matriculados en el servicio particular y de categoría C2, cuando se trata de vehículos de servicio público, pues aunque se haya*

dado una nueva clasificación a estos automotores, no existe disposición legal que modificado (sic) la categoría de la licencia de conducción exigida por los conductores que las operan. (...) En cuanto a la categoría de la licencia de conducción de los vehículos camión tractor o tracto camión, se debe indicar que es la categoría B3, cuando se trata de vehículos matriculados en el servicio particular y de categoría C3, cuando se trata de vehículos de servicio público (...). La operación de estos vehículos arrastrando uno o varios remolques o semirremolques, es lo que conlleva que se denominen vehículos articulados y a que se exija las precitadas categorías (B3 y C3) para operarlos".

Concepto MT-20191340053521 de 2019.

“... si el conductor tiene licencia de servicio público puede conducir vehículo particular, solo si la licencia está vigente”.

Concepto MT-20191340359401 de 2019.

“... conforme a lo dispuesto por el artículo 37 de la Resolución N°1068 de 2015 proferida por el Ministerio de Transporte, para la operación e maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, incluida la maquinaria que pertenece a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 del arancel de aduanas, el operario del equipo deberá contar con licencia de conducción de la categoría B2 como mínimo”.

Concepto MT-20201340189831 de 2020.

“... normativamente no se establece de manera directa la categoría de la licencia de conducción que debería portar el conductor de un vehículo de bomberos, no obstante lo anterior, teniendo en cuenta las normas en cita, es importante indicar que la carrocería bomberos es destinada para los vehículos clase camión, conforme lo establece la Resolución 5443 de 2009. De acuerdo a lo anterior, cabe precisar que como la carrocería tipo bombero es destinada para los vehículos clase camión y teniendo en cuenta que el artículo 5 de la Resolución 1500 de 2005 señala que la categoría B2 es la que permite la conducción de vehículos camiones rígidos, busetas y buses, a consideración de esta Oficina Jurídica esta será la categoría mínima que deberá exigírsele al conductor para la conducción de un vehículo bombero, teniendo en cuenta el vehículo automotor que se conduce que para el caso que nos ocupa es un vehículo clase camión.

Concepto MT-20201340307671 de 2020.

“...la licencia de conducción que debe portar el acompañante del transporte del vehículo de carga indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, y el conductor del vehículo que sirve de escolta vial, es de sexta (6) categoría, es decir: B3 o C3”.

Concepto MT-20211340930411 de 2021.

“...no hay norma especial direccionada a regular o establecer una categoría especial o determinada para conductores de vehículos de servicio oficial tipo camioneta, ambulancia, bomberos, fiscalía, gobernación, alcaldía, policía nacional, entes descentralizados pertenecientes a las alcaldías o gobernaciones, como quiera que tal como lo establece la Resolución 708 de 1991 los vehículos oficiales están registrados en el servicio particular. (...) las categorías de la licencia de conducción se determinan dependiendo del servicio para el cual va a ser destinado el vehículo, es decir, si es particular o público, esto en virtud de lo establecido en el precitado artículo 3 de la resolución 1500 de 2005 del Ministerio de Transporte y de la clase o tipo de vehículo tal como lo determina el artículo 4 y 5 del mismo cuerpo normativo”.

Concepto MT-20231341434881 de 2023.

“(...) otorgada una licencia de conducción en una categoría determinada, su titular queda habilitado para conducir vehículos de una categoría inferior en la misma nomenclatura, a modo de ejemplo: Los titulares de licencia de conducción en la categoría B3, quedan habilitados para conducir vehículos en las categorías B2 y B1; y los titulares de licencia de conducción en categoría A2, quedan habilitados para conducir vehículos clase motocicletas en la categoría A1. Ahora bien, tratándose de los titulares de licencia de conducción en la categoría C3 (Vehículos articulados de servicio público), quedan habilitados para conducir vehículos en las categorías inferiores de la misma nomenclatura (C2 y C1), y las categorías de la nomenclatura inferior B3, B2 y B1. No obstante, y en atención a lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 5.2.1.6. de la Resolución única compilatoria en materia de tránsito, la conducción de motocicletas se efectuará indispensablemente con las categorías A1 o A2, según el caso, es decir, para conducir vehículos tipo motocicletas, motociclos y mototriciclos, correspondientes a las categorías (A1 y A2) no habrá equivalencia entre categorías. (...) Las categorías de licencias de conducción, así como su nomenclatura,

son las establecidas en los artículos 5.2.1.4 y 5.2.1.5 de la Resolución 20223040045295 de 2022, por lo tanto, no tienen equivalencias, toda vez, que estas

son otorgadas para la conducción de una clase determinada de vehículos, de acuerdo a la necesidad del titular de la misma”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022 Sustituida Artículo 18 Resolución MT-20233040017145 de 2023

Artículo 5.2.2.11. Restricción en la licencia de conducción. Cuando se otorgue licencia de conducción a una persona con pérdida auditiva leve, moderada, moderadamente severa, grave o profunda, deberá dejarse la anotación en el anverso de la licencia, dentro de la casilla de restricciones de esta así:

1. Para pérdida auditiva leve: “PAL”.
2. Para pérdida auditiva moderada: “PAM”.
3. Para pérdida auditiva moderadamente severa: “PAMS”.
4. Para pérdida auditiva grave: “PAG”.
5. Para pérdida auditiva profunda: “PAP”.

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 18¹⁰⁵, 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 individual¹⁰⁶.

Doctrina Administrativa:

Concepto 20191340044061 de 2019. “...el conductor en condición de discapacidad podrá obtener la licencia de conducción, si además del cumplimiento de los requisitos señalados en la Ley 769 de 2002, se demuestra en el examen realizado por el

Centro de Enseñanza Automovilística que se encuentra habilitado y adiestrado para conducir con dicha limitación, según lo determina el artículo 21 del Código Nacional de Tránsito”.

Parágrafo. Para el caso de limitaciones físicas progresivas, la vigencia de la licencia de conducción será determinada mediante la práctica de un examen médico especial.

Jurisprudencia:

¹⁰⁵ Con las modificaciones realizadas por la Ley 1397 de 2010 y el Decreto-Ley 019 de 2012, este artículo quedó sin parágrafo, no obstante al examen que hace referencia esta disposición es al contemplado en el numeral 3 del Artículo 19 de la Ley 769 de 2002 modificado por la Ley 1383 de 2010, modificado por la Ley 1397 de 2010, modificado por el Decreto-Ley 019 de 2012, modificado Artículo 119 Decreto-Ley 2106 de 2019 es decir, los exámenes teórico y práctico de conducción.

¹⁰⁶ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-156 de 2004 declaró exequible la expresión “pero únicamente de servicio individual” por violación a los Artículos 13, 28 y 38 de la Constitución Política.

Corte Constitucional Sentencia C-156 de 2004. “Sin embargo, el artículo 21 del Código de Tránsito no está inspirado por un ánimo de exclusión. Su propósito no es marginar de la actividad “conducir vehículo” o “conducir vehículo de servicio público” a los discapacitados en general o, específicamente, a las personas que para poder conducir, requieran usar instrumentos ortopédicos y acondicionar el vehículo.

Todo lo contrario, con el artículo 21 de la Ley 762 de 2002 el Congreso de la República da un paso en el cumplimiento de la obligación de adoptar las medidas de carácter legislativo, laboral o de cualquier otra índole, necesarias para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad, adquirida al incorporar la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (artículo 3, numeral 1). Concretamente, cumple con su obligación de crear medidas “para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, tales como el empleo o el transporte, (...)” (art.3, num.1, lit. (a), CIEFDPD).

La norma forma parte del Código Nacional de Tránsito Terrestre, es decir se trata de una norma que regula un ámbito que es competencia especial del legislador.

La Corte considera que una norma que impide obtener la licencia de conducción de vehículos de servicio público colectivo a las personas que requieran, para poder conducir, usar instrumentos ortopédicos y acondicionar el vehículo es razonable constitucionalmente, por cuanto busca un fin importante, mediante un medio que no está prohibido y que es conducente a la obtención del fin buscado.

El artículo 21 del Código, en su parte acusada, tiene el propósito de salvaguardar los derechos constitucionales fundamentales a la vida, la integridad y la seguridad. Para el legislador, la restricción impuesta se orienta a uno de los fines principales de la razón de ser del Código de Tránsito, reducir los riesgos y peligros a los que están expuestos los

usuarios del transporte. No sólo se trata de la posibilidad que tiene un vehículo de estrellarse; otro vehículo puede ser el causante del accidente, puede presentarse una urgencia de carácter médico entre los pasajeros o una situación de alteración del orden público; puede simplemente tratarse de un desperfecto mecánico. Estos riesgos, con los peligros para la vida y la integridad que estos conllevan, fue uno de los motivos principales para aprobar el Código” Así pues, es claro que el fin que busca el legislador mediante la restricción impuesta no sólo es importante constitucionalmente, es imperioso.

El medio elegido por el legislador, es decir, establecer normativamente las condiciones físicas que deben tener las personas para considerarlas aptas para conducir vehículos, tanto de servicio público no individual como cualquier otro, no sólo no está prohibido sino que es una obligación constitucional. Es deber del legislador regular el ejercicio del transporte terrestre, estableciendo, entre otras cosas, las condiciones para que a una persona se le autorice conducir vehículos, sin que ello implique someter a los demás a un riesgo elevado e innecesario contra su vida y su integridad.

Por último, el medio seleccionado por el legislador es conducente al fin buscado. Manejar un vehículo de servicio público no individual supone requisitos adicionales a los de simplemente saber manejar. Por ello, no es suficiente que una persona que requiera instrumentos ortopédicos y acondicionar el vehículo para conducir, demuestre su pericia y capacidad para manejar. El servicio de transporte público demanda del conductor responsabilidades adicionales, tales como ser garante de la seguridad de los pasajeros, dentro de los cuales se encuentran niños, adultos mayores y discapacitados. Como se dijo, desperfectos mecánicos, accidentes o riñas son sólo algunos de los sucesos que pueden exigir del conductor, además de la habilidad para manejar, la posibilidad física para reaccionar de forma rápida y ágil. El artículo 92 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, por ejemplo, se ocupa de establecer los mínimos deberes para proceder con el usuario que profiera “expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros”. En consecuencia, el criterio de

diferenciación usado por el legislador para establecer un trato diferente es conducente al fin buscado, evitar, o por lo menos reducir, los

riesgos a los que están expuestas la vida, la integridad y la seguridad de los pasajeros”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-27083 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. Modificado Artículo 6 Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 197 Decreto-Ley 019 de 2012. Vigencia de la Licencia de Conducción. Las licencias de conducción para vehículos de servicio particular tendrán una vigencia de diez (10) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad, de cinco (5) años para personas entre sesenta (60) años y ochenta (80) años, y de un (1) año para mayores de ochenta (80) años de edad.

Las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de tres (3) años para conductores menores de sesenta (60) años de edad y de un (1) año para mayores de sesenta (60) años de edad.

Las licencias de conducción se renovarán presentando un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentra al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas¹⁰⁷.

Instrucción Administrativa:

Circular MT 20234000000487 de 2023. “...es preciso que la interpretación y el espíritu de la Ley sea debidamente aplicado a fin de evitar que, o bien se otorgue una licencia de conducción por un período mayor al que define la Ley o que teniendo el documento por los diez (10) años, al cumplir los sesenta años deba solicitarla nuevamente. Es decir, de lo que describe el artículo en cita, debemos considerar las siguientes variables: 1. El titular de la licencia de conducción hasta un día

antes de cumplir los sesenta (60) años, podría solicitar su renovación y la autoridad se la otorgaría por los diez (10) años. En este caso podría contar con el documento hasta los sesenta y nueve (69) años y once (11) meses y veintinueve (29) días, lo que no es lo que pretende la ley, pues el precepto es diáfano al determinar que luego de los sesenta (60) años, debe hacer su examen cada cinco (5) años. 2. El titular de la licencia de conducción al cumplir los sesenta (60) años debería hacer

¹⁰⁷ Corte Constitucional Sentencia C-969 de 2012. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-969 de 2012 decidió declarar Exequible, por los cargos analizados, la expresión “y previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentra al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas.” contenida en el inciso cuarto (sic) del artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012.

sus exámenes y obtenerla. Es decir, si bien pudo obtener el documento uno (s) días antes de cumplir los sesenta (60) años, al cumplir dicha edad, activaría la condición de ya no estar en el primer rango y por ende así solo sean días de haber obtenido su licencia, debería realizar un nuevo examen y que obtener dicho documento. 3. El titular de la licencia de conducción si hace la renovación antes de cumplir los sesenta (60) años, cualquiera sea el tiempo anterior, un (1) día o mes (es) o año (s), la autoridad u organismos de tránsito o quien haga sus veces, deberá conmutar el tiempo restante hasta los sesenta y cinco (65) años, con lo que se cumple con el espíritu de la ley las condiciones que establece dicho artículo. La anterior descripción de los escenarios que pueden presentarse es lo que lleva a la Dirección de Transporte y Tránsito a instar a las autoridades u organismos de tránsito del país y al registro único nacional de tránsito -Runt, para que parametricen y establezcan en sus sistemas o plataformas, que quien renueve su licencia después de los cincuenta y cinco (55) años, la fecha límite deberá tenerse como referente los sesenta y cinco (65) años. En el caso de los titulares de licencia de

conducción, próximos a cumplir ochenta (80) años, aplica la misma situación descrita en el párrafo anterior, aclarando que el límite del rango de edad será de ochenta (80) años, con obligatoriedad de renovarla cada un (1) año, y que, en el caso de las licencias de conducción renovadas antes de que su titular cumpla los ochenta (80) años, tendrán como límite de vigencia la edad de ochenta y un (81) años. La exigencia de la renovación de la licencia de conducción según los rangos de edad, están encaminados a que quien realice los exámenes de aptitud física, mental y de coordinación motriz, realmente estén acordes con su capacidad para reaccionar en la vía y podamos disminuir los altos índices de siniestralidad en el país. El paso de los años, tienen la tendencia a disminuir nuestra destreza física y psíquica, lo que conlleva a que debemos ser más rigurosos en la implementación de restricciones en la expedición de autorizaciones para conducir, asociados a la edad. lo anterior, de cara a lograr que la seguridad vial sea un propósito y un dogma de vida y logremos en un futuro próximo llegar a la tal anhelada muertes cero en nuestras carreteras”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340066311 de 2019.
“...tal como se establece en la normatividad citada, que aquella no impone un límite de edad máxima para poder obtener o renovar la licencia de conducción de vehículos de transporte público o particular, en ese sentido, es importante precisar que para la obtención y renovación de la licencia de tránsito se debe seguir la normatividad anteriormente citada”.

Concepto MT-20211340236451 de 2021.
“...los certificados de Aptitud Física, Mental y de Coordinación Motriz otorgados por los

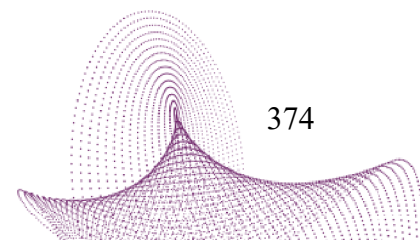
Centros de Reconocimiento de Conductores, tendrán validez para la expedición de la licencia de conducción, de modo que, cuando se requiera renovar la licencia de conducción se deberá presentar un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, previa validación en el sistema RUNT que la persona se encuentra al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas, conforme lo señala el inciso tercero del citado artículo 22 del Código Nacional de Tránsito Terrestre”.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-969 de 2012. “Por lo que guarda relación con el artículo 197 del Decreto 19 de 2012, actual artículo 22 del Código Nacional de Tránsito, se tiene lo siguiente:

Para esta Corporación los argumentos que en su momento se esgrimieron en la Sentencia C- 017 de 2004, sumados a los que en esta

oportunidad se han tenido en cuenta para estimar como proporcionada, y constitucionalmente admisible, la medida encaminada a impedir el trámite de sustitución, del documento de conducción si no hay paz y salvo de multas, resultan de recibo.



Bien se dijo en la decisión en referencia: "...La Corte considera que no existen mecanismos menos onerosos en términos de la limitación de los derechos de los conductores que cumplan de manera igualmente efectiva con dicho objetivo, pues las demás medidas coactivas de recaudo no están dirigidas específicamente a dicha finalidad".

Y se agregaba de manera incontestable: "...La Constitución no reconoce un derecho a violar las normas de tránsito, abstenerse de pagar las multas y obtener la renovación de la licencia de conducción (...)"

Al igual que se dijo en el caso antes estudiado, se trata de una medida que busca materializar sanciones impuestas a infractores de las normas de tránsito, y a su vez pretende favorecer los ya varias veces mencionados bienes constitucionales que orientan tanto la imposición de las multas, como el recaudo de las mismas.

En este caso no se tiene el plazo puntual de 48 meses considerado en la hipótesis normativa del parágrafo del artículo 4 de la Ley 1383 de 2010. Sin embargo, el artículo 22 del código establece diversos plazos para hacer exigible la renovación, algunos de ellos incluso muy superiores al precitado término de los 4 años. Con lo reglado, queda sin piso el argumento de forzar un pago inmediato y repentino que afecte las condiciones económicas mínimas del infractor. En el caso de quienes desempeñan su trabajo en el manejo de vehículos, una actitud previsiva antes del vencimiento de los nada despreciables términos legales, evitará futuros traumatismos en el ejercicio de su trabajo.

No sobra anotar que se está frente a una restricción que sólo cobra eficacia cuando se hace exigible la renovación, pero, además esta restricción es transitoria, pues cuando el infractor moroso cumple sus obligaciones viabiliza los trámites requeridos. La tardanza depende en este caso no de la Administración, sino del transgresor necesitado de renovar su licencia.

Con todo lo dicho, estima la Sala Plena que, no hay lugar a considerar desproporcionada la decisión del legislador. Tampoco se puede sostener que haya en ella un

desconocimiento del derecho del trabajo, bien se ha afirmado antes que éste no es un derecho absoluto y la eventual limitación a la que puede verse enfrentado en este caso, solo se configura por la negligencia y falta de previsión del afectado. Mientras el permiso esté vigente, el infractor puede conducir; vencidos los términos, podrá nuevamente acceder la licencia necesaria para su trabajo cuando se encuentre en la situación de paz y salvo descrita en el artículo 23 arriba comentado".

(...)

"No sobra precisar que en esta ocasión la Corte concluye que la norma acusada no vulnera el derecho al trabajo. Más específicamente, condicionar la renovación de la licencia de conducción a estar a paz y salvo por concepto de multas, no es violatorio del derecho al trabajo. La sentencia C-017 de 2003 había sentado la regla, según la cual, la exigencia de no figurar como deudor en el pago de infracciones de tránsito impedía renovar el documento y ello no resulta violatorio de los derechos de libertad de circulación, del debido proceso, de la propiedad privada y de la libertad de empresa".

Consejo de Estado Sección Quinta Sentencia del 5 de marzo de 2014. "El precepto en estudio - artículo 17 de la Ley 769 de 2002- consagra la sustitución o cambio de la licencia de tránsito que se diferencia de otra figura que también regula el Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) en precepto diferente al que se pide cumplir: la renovación. En efecto, existen en el mencionado Código por lo menos tres formas en las que una licencia de conducción debe ser cambiada o reemplazada: la recategorización, la renovación y la sustitución. (...) La recategorización de las licencias consiste en que el titular pretende el cambio de una categoría por otra, ya sea de servicio público a particular, o viceversa, o dentro del servicio público, la posibilidad de conducir vehículos de mayor capacidad, para lo cual se debe presentar y aprobar un nuevo examen teórico-práctico para la categoría solicitada y presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por el centro respectivo... La renovación o refrendación de las licencias de tránsito implican su

modificación, cambio o remplazo por razón de su vigencia, artículos 22 y 23 de la Ley 769 de 2002. Es decir, que se debe dar cuando aquella expira. En ese sentido, es importante señalar que los términos o plazos de vigor de estos documentos han estado sujetos a una serie de reformas legislativas y diferencias según se trate de la habilitación para conducir automotores de servicio público o particular. (...) La sustitución, por su parte, se refiere a la necesidad de cambiar o reemplazar la licencia de conducción por no cumplir con las nuevas especificaciones técnicas fijadas en la ley y la reglamentación que para el efecto expida el órgano competente. En otros términos, este trámite corresponde al cambio de un plástico por otro (...). Lo expuesto, hasta este punto, permite concluir que el único trámite contemplado como gratuito por el parágrafo 2 del artículo 17 de la Ley 769 de 2002, es el de sustitución y que, la persona que pretenda obtener una nueva licencia, encontrándose expirada la anterior, deberá adelantar los trámites propios de la renovación y no la sustitución, asumiendo los costos y agotando

los trámites exigidos para el efecto, como por ejemplo, la realización de los exámenes médicos para garantizar las aptitudes físicas del portador. Igual acontece con la recategorización”.

**Consejo de Estado Sección Primera
Sentencia del 15 de diciembre de 2016.**

“[S]alvo la renovación por sustitución para cumplir los requerimientos técnicos fijados por la ley, trámites relacionados con la licencia de conducción como la recategorización (cambio por paso de una categoría de conducción a otra-de particular a servicio público o viceversa-o para obtener la autorización de conducir vehículos de mayor capacidad), reglada por el artículo 24 de la ley 769 de 2002, o la refrendación de la licencia (cambio por razón de la expiración de su vigencia), regulada por los artículos 22 y 23 de la ley 769 de 2002, son onerosos; esto es, no están excluidos del pago de las tarifas correspondientes, fijadas de conformidad con lo establecido en la ley”.

Artículo 23. Modificado Artículo 198 Decreto-Ley 019 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.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022 Sustituida Artículo 18 Resolución MT-20233040017145 de 2023

Artículo 5.2.2.6. Renovación de la licencia de conducción. Verificada la autenticación de la identidad realizada de conformidad con lo dispuesto para ello en la presente resolución, el Organismo de Tránsito procede a validar en el sistema RUNT que el conductor le fue otorgado un examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz a través del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) de la Superintendencia de Transporte y que continúa con las mismas condiciones físicas y mentales para conducir, evento en el cual debe registrar la nueva fecha de vigencia, dependiendo si es de servicio público tres (3) años y a partir de (60) años un (1) año; si es de servicio particular diez (10) años para los menores de sesenta (60) años; de cinco (5) años para los conductores entre sesenta (60) y ochenta (80) años y anualmente para los conductores a partir de ochenta (80) años de edad y, posteriormente, hacer entrega del documento.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341404661 de 2023.

“(...) la Ley 769 de 2002, establece que no se renovará la licencia de conducción mientras subsista una sanción contra su tenencia o si el titular de la misma no se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito,

debidamente ejecutoriadas. Es decir, que para realizar el trámite objeto de su consulta, el propietario debe encontrarse paz y salvo por concepto de multas por 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:

Al haber establecido el Artículo 197 del Decreto-Ley 019 de 2012 una vigencia para las licencias de conducción de servicio particular, todas aquellas que para la entrada en vigencia de la mencionada norma estuvieran expedidas, comenzaban su validez temporal a partir de tal fecha, presentándose un fenómeno de expiración masiva a los 10 años de proferido el Decreto, es decir, para el mes de enero del 2022, lo que llevó al Congreso de la República a establecer en el artículo 11 de la Ley 2161 de 2021 una suspensión por el término de dos (2) años del

vencimiento de dichos permisos; no obstante lo anterior, la Corte Constitucional en Sentencia C-261 de 2022 consideró dicha disposición inconstitucional por violar los principios de unidad de materia y consecutividad en el trámite legislativo, pero defirió los efectos de ésta decisión al 20 de junio de 2023, fecha hasta la cual tienen plazo los titulares de licencias de conducción de vehículos de servicio particular expedidas con antelación al 10 de enero de 2012 para renovarla.

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 ejecutoriadas¹⁰⁸.

Para los trámites de tránsito que lo requieran, se entenderá que la persona se encuentra a paz y salvo cuando ésta no posea infracciones de tránsito o cuando se haya cumplido alguna de las siguientes condiciones:

1. Cuando haya cumplido con la sanción impuesta;
2. Cuando hayan transcurrido tres (3) años desde la ocurrencia del hecho que generó la imposición de la sanción, sin que la autoridad de tránsito haya notificado el mandamiento de pago;
3. Cuando habiendo realizado convenio o acuerdo para el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, la persona se encuentra al día en los pagos pactados en el convenio para la fecha de solicitud del trámite respectivo.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-969 de 2012. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-969 de 2012 decidió declarar exequible, por los cargos analizados, la expresión “o si el titular de la misma no se

encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito, debidamente ejecutoriadas” contenida en el artículo 198 del Decreto 019 de 2012.

¹⁰⁸ La expresión “el titular de la misma figure como deudor al pago de infracciones debidamente ejecutoriadas” contenida en el texto original fue declarada exequible por violación a los Artículos 4, 24 y 333 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-017 de 2004; la misma expresión, pero contenida en el Artículo 198 del Decreto-Ley 019 de 2012 fue declarada exequible por la Sentencia C-969 de 2012.

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.

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:

Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió declarar Exequibles los artículos (...) 24 (...) de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia¹⁰⁹.

Corte Constitucional Sentencia C-969 de 2012. "Por lo que atañe al contenido demandado en el artículo 198 del Decreto 19 de 2012 en el cual se condiciona la renovación y la recategorización del permiso de conducir a estar a paz y salvo; se advierte que se trata de dos hipótesis. Una es la de la renovación y la otra es la de la recategorización. Esta distinción resulta pertinente, pues en lo concerniente a la renovación la Corte se atiene a lo considerado en el acápite 7.2.¹¹⁰

Queda pues por considerar la hipótesis según la cual no es debida la recategorización de la licencia si el titular no está a paz y salvo, por concepto de multas producto de infracciones debidamente ejecutoriadas.

La situación tampoco impone la privación de la licencia para quien trabaja conduciendo, pues, quien está pendiente de recategorizar su permiso, puede continuar conduciendo con

la licencia que tiene. Resulta sí claro, que no puede desempeñar la conducción, de cierto tipo de automotores cuya maniobra exige un tipo especial de permiso. En este caso, no podrá llevar a cabo el tipo de actividad especial, pero podrá seguir desempeñando la tarea de conducción que la autorización de la cual sea titular le permita. Se trata pues, de una restricción y no de una suspensión del acceso a un permiso legal.

En relación con la medida restrictiva en estudio, procede considerar si resulta admisible constitucionalmente, y cabe atender los mismos razonamientos que permitieron dilucidar a esta Corte los problemas de constitucionalidad tanto del apartado del párrafo del artículo 4 de la Ley 1383 de 2010, como del inciso cuarto (parcial) del artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012. En este sentido, se puede afirmar que quien desee recategorizar su licencia cuenta con las mismas posibilidades de negociación y pago de quien pretenda sustituir o renovar su documento de conducción.

Como ya se consideró antes, el legislador puede establecer mecanismos de recaudo de las multas, diferentes al cobro por vía de jurisdicción coactiva. Y se explicitaron antes las finalidades que inspiran al principio democrático, las cuales, en este caso,

¹⁰⁹ El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden

y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

¹¹⁰ Aparte relacionado con la constitucionalidad del Artículo 197 del Decreto 019 de 2012.

prevalecen sobre el derecho a tramitar la sustitución o recategorización de la licencia por parte de un infractor moroso. En consecuencia, no se avizora desproporción en la disposición elaborada por el Congreso y

no resulta viable acceder al pedimento de la declaratoria de inconstitucionalidad del apartado del artículo 198 del Decreto 19 de 2012”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022, Sustituida Artículo 18 Resolución MT-20233040017145 de 2023

Artículo 5.2.2.5. Recategorización de la licencia de conducción. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, el usuario a recategorizar su licencia de conducción deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos y realizar el procedimiento descrito a continuación, ante los organismos de tránsito:

1. Verificación de la información registrada en el sistema RUNT. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito deberá proceder con la verificación de la información registrada en el sistema RUNT y confirmar que la persona que adelanta el trámite es el mismo que se encuentra inscrito a partir de la autenticación de la identidad realizada de conformidad con lo dispuesto para ello en la presente resolución.
2. Certificado del examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito procede a verificar y a validar en el sistema RUNT que al usuario le fue otorgado un certificado del examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz a través del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) de la Superintendencia de Transporte en la categoría que aspira a recategorizar la licencia de conducción, por un Centro de Reconocimiento de Conductores (CRC) debidamente registrado ante el RUNT.
3. Certificado de aptitud en conducción. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite, sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito debe verificar y validar en el sistema RUNT que el usuario le fue otorgado un certificado de aptitud en conducción para la categoría que solicita la recategorización de la licencia de conducción a través del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) de la Superintendencia de Transporte, por un Centro de Enseñanza Automovilística (CEA) debidamente registrado ante RUNT.
4. Certificado del examen teórico y práctico. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito a través del Sistema RUNT, validará que el usuario le fue otorgado certificado de aprobación del examen teórico y práctico ante un Centro de Apoyo Logístico de Evaluación (CALE) debidamente registrado ante RUNT.
5. Validación de paz y salvo por infracciones de tránsito. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito a través del sistema RUNT validará que el usuario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito de conformidad con lo dispuesto en el Sistema Integrado de Multas e Infracciones de Tránsito (SIMIT).
6. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito valida en el sistema RUNT el pago de la tarifa y los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y verifica la realización del pago correspondiente de los derechos a favor del Organismo de Tránsito.
7. Validados los requisitos correspondientes, el Organismo de Tránsito procederá a otorgar la licencia de conducción indicando las categorías para la cual está autorizado a conducir el usuario.

Parágrafo transitorio. Hasta tanto no se cuente con un Centro de Apoyo Logístico de Evaluación registrado ante el RUNT dentro del departamento donde presta servicio el Organismo de Tránsito objeto del trámite, no se validará lo establecido en el numeral 4 del presente artículo.

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.

Comentario del Editor:

Las Convenciones sobre la Circulación Vial de Ginebra de 1949 y de Viena de 1968 establecieron la existencia de un permiso internacional para conducir, el cual puede ser expedido por “la autoridad competente de un Estado o de una de sus subdivisiones o por una asociación habilitada por esa autoridad”, esta licencia le permite a una persona conducir por cualquier país suscribiente de dichas convenciones sin requisitos adicionales, no obstante, al no tener Colombia

la calidad de Estado parte en los mismos, no es de aplicación en nuestro país. Ahora bien, Colombia ha suscrito diferentes acuerdos bilaterales con algunos países para aceptar los permisos de conducir como válidos y que lo mismo acontezca con la licencia de conducción colombiana en dichos países, entre los cuales se encuentran: España, Perú, República de Corea. Chile. Portugal, Ecuador, México, Venezuela, Estados Unidos, Alemania, Canadá y Argentina.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022, sustituida Resolución 2023 3040017145, artículo 18

Requisitos, procedimiento de reconocimiento de licencias de conducción y expedición de la licencia colombiana a ciudadanos extranjeros nacidos en los países con los cuales Colombia tenga suscrito convenio

Artículo 5.2.3.1. Objeto y ámbito de aplicación. La presente sección tiene por objeto establecer los requisitos y el procedimiento para el reconocimiento de la licencia de conducción a extranjeros nacidos en los países con los que Colombia tenga suscrito convenios para el reconocimiento de licencias de conducción y la expedición de una licencia de conducción colombiana a través del sistema HQ RUNT en los organismos de tránsito a nivel nacional.

Artículo 5.2.3.2. Requisitos para el reconocimiento de la licencia de conducción. Para efectuar el reconocimiento de la licencia de conducción expedida en otro país, los ciudadanos extranjeros que hayan nacido en un país con el que Colombia haya suscrito convenio y que estén interesados en expedir la licencia de conducción colombiana, deberán acreditar los siguientes requisitos:

1. Registro de su huella dactilar en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).
2. Presentar la solicitud realizada a través del formato, el cual estará a disposición de los interesados en la página web del Ministerio de Transporte.
3. Licencia de conducción vigente expedida en su país de origen.
4. Cédula de extranjería.
5. Pago por los derechos del trámite de expedición de licencia de conducción según la tarifa establecida por la norma expedida por el Ministerio de Transporte que se encuentre vigente.

Artículo 5.2.3.3. Procedimiento para reconocimiento de licencia de conducción. Para efectos del reconocimiento de licencia de conducción, el ciudadano extranjero deberá:

1. Presentarse en cualquier Organismo de Tránsito a nivel nacional o Dirección Territorial del Ministerio de Transporte con su cédula de extranjería y realizar el registro como persona natural y de su respectiva huella dactilar en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

2. Solicitud a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte realizada a través del formato el cual estará a disposición de los interesados en la página web del Ministerio de Transporte, manifestando que desea acogerse al convenio de reconocimiento de su licencia de conducción adjuntando copia de licencia de conducción expedida en el país de origen y de la cédula de extranjería, informando los siguientes datos:

- a) Fecha de nacimiento.
- b) Grupo sanguíneo, factor RH.
- c) Nombres y apellidos, dirección, ciudad y teléfono donde reside en Colombia.
- d) Correo electrónico.
- e) Restricciones para conducir.

La licencia de conducción expedida en otro idioma distinto al oficial de Colombia, deberá adjuntar la respectiva traducción oficial al idioma castellano, con el reconocimiento y autenticación de la firma del traductor ante Notario Público y apostillada y/o legalizada la firma del Notario Público ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, de conformidad con lo establecido en el artículo 6 de la Resolución número 1959 de 2020 del Ministerio de Relaciones Exteriores o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

3. Los nacionales de España deberán anexar el original de su licencia de conducción española para que a través del Ministerio de Transporte se pueda realizar el canje del documento con las autoridades de Tránsito de España.

4. Una vez se verifique la validez y/o autenticidad de los documentos aportados por el interesado con la autoridad competente del país de origen, la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte incorporará la información al sistema RUNT, en un término no superior a cinco (5) días hábiles.

5. La Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte en un plazo no mayor de dos (2) meses calendario, autorizará o rechazará la solicitud, la cual será comunicada al ciudadano extranjero a través de correo electrónico o en medio físico.

6. Aprobada la solicitud el interesado podrá acercarse a cualquier Organismo de Tránsito a nivel nacional para que le expidan la licencia de conducción colombiana en la categoría equivalente de acuerdo a la tabla que está determinada en el respectivo convenio.

Parágrafo. Para el Acuerdo suscrito el 31 de julio de 2003 entre el Reino de España y la República de Colombia, una vez se expida la licencia de conducción colombiana, el permiso canjeado deberá ser devuelto a la autoridad que lo expidió, para lo cual el Ministerio de Transporte en Colombia enviará por vía diplomática las licencias originales españolas a la autoridad competente del país de origen, para que cuando la persona regrese a su país le sea devuelto el documento físico previa entrega de la licencia reconocida en Colombia.

Artículo 5.2.3.4. Vigencia de la licencia de conducción. La vigencia de la licencia de conducción que se expida en Colombia, en virtud del reconocimiento recíproco o canje de licencia de conducción, será igual al de la licencia expedida en el país de origen objeto del reconocimiento.

Artículo 5.2.3.5. Renovación y duplicado. El trámite para la renovación o expedición del duplicado de la licencia de conducción al extranjero al cual se le haya reconocido su licencia de conducción

en Colombia, deberá someterse a los mismos requisitos señalados en el artículo 5.2.2.3. de la presente resolución.

Artículo 5.2.3.6. El reconocimiento de la licencia de conducción no se aplica a las licencias de los nacionales de los países del convenio, cuya licencia de conducción sea expedida en un estado distinto al de su nacionalidad.

Instrucción Administrativa

Circular MT 20234200000397 de 2023.

“los nacionales argentinos que deseen realizar el proceso de convalidación de su licencia de Conducción en Colombia, deben surtir el siguiente procedimiento: 1. Una vez allegados los documentos al Ministerio de Transporte y cumplimiento los requisitos de la Resolución 1244 del 3 de abril de 2019 artículo 2; el registrado. 2. Aprobada la solicitud, el ciudadano deberá acercarse a un Centro de Reconocimiento de Ministerio de Transporte – a través de la Subdirección de Tránsito autorizará la solicitud de reconocimiento de la licencia de conducción, en el término máximo de diez (10) días, el cual será notificado al ciudadano al correo electrónico Conductores (CRC), para obtener el certificado de aptitud física, mental y de

coordinación motriz para la convalidación de su licencia de conducción, el cual será cargado a través de la plataforma RUNT por el CRC. 3. Una vez cumplidos estos requisitos, el ciudadano debe dirigirse al organismo de tránsito dentro de la jurisdicción, llevando consigo el certificado otorgado por el Ministerio de Transporte a través de su correo electrónico registrado, para obtener la licencia de conducción colombiana en la categoría equivalente de conformidad con lo establecido en el Acuerdo. Finalmente, se informa que el Certificado emitido por el Ministerio de Transporte, tiene una vigencia de treinta (30) días, tiempo en el cual debe adelantar los trámites para obtener la licencia de conducción colombiana”.

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-68225 de 2007; MT-81721 y MT-415191 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”.

Concepto MT-20191340033331 de 2019.

“... el Ministerio de Transporte autoriza a conducir vehículos automotores en Colombia con su licencia de conducción expedida en el Reino de España, sin perjuicio del control efectuado por las autoridades de tránsito para corroborar la condición de ciudadano extranjero, dentro del territorio nacional”.

Concepto MT-20191340063131 de 2019.

“...los extranjeros por mandato constitucional tienen los mismos derechos civiles que los colombianos en cuanto a conducción de vehículos dentro del territorio colombiano, pero solamente durante el tiempo de permanencia que les haya sido autorizado. (...) Ahora bien, en el evento que el ciudadano extranjero obtenga la residencia permanente en Colombia, por parte de las autoridades competentes, deberá solicitar la licencia de conducción ante los Organismos de Tránsito (...)”.

Concepto MT-20191340144351 de 2019.

“en lo que se refiere al uso de la licencia de conducción colombiana en otros países, es preciso señalar que Colombia ha suscrito un Acuerdo con el Reino de España sobre el reconocimiento recíproco y el canje de los permisos de conducción nacionales, un Acuerdo con la república de Chile sobre reconocimiento recíproco de licencias de conducir, un Acuerdo con el Gobierno de Corea sobre el reconocimiento mutuo y/o el intercambio de licencias de conducción y un Acuerdo con la República de Perú sobre el reconocimiento recíproco de licencias de conducir, en estos países, los colombianos podrán hacer uso de su licencia de conducción expedida en Colombia bajo el cumplimiento de lo pactado en los mencionados acuerdos”.

Concepto MT-20201340010401 de 2020:

“...en virtud del artículo 33 del Decreto 834 de 2013. el documento de identificación en principio de un extranjero en el país colombiano será la Cédula de Extranjería, la cual, deberá estar acorde con la visa otorgada al extranjero; este documento deberá ser solicitado cuando se necesite la identificación de la persona extranjera siempre y cuando se encuentre en la obligación de tramitarla en cumplimiento de los requisitos migratorios. Además, cabe mencionar que el Estado Colombiano a través del Ministerio de Relaciones Exteriores expide el pasaporte a los ciudadanos colombianos, igualmente en virtud del artículo 2.2.1.11.2.1 del Decreto 1067 de 2015 (modificado por el Decreto 1743 de 2015, artículo 48), el ingreso al territorio nacional por parte de extranjeros

está condicionado al porte y presentación del pasaporte vigente -entre otros documentos-, en tal sentido, vale señalar que se entiende el pasaporte como un documento de viaje mediante el cual se consigna la entrada al territorio colombiano. Del mismo modo, es importante resaltar que el ciudadano extranjero que tenga el carácter de residente en el territorio colombiano, deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 769 de 2002 y la Resolución 12379 de 2012¹¹¹ proferida por el Ministerio de Transporte, para efectos de obtener la licencia de conducción en Colombia, ya sea para conducir vehículos de servicio particular y/o público (...).”.

Concepto MT-20201340772471 de 2020.

“...no es posible que un extranjero, para el caso venezolano con permiso especial de permanencia pueda conducir un vehículo de servicio público con la licencia de conducción vigente de su país de origen. Por último, vale señalar que de conformidad con el artículo 25 de la Ley 769 de 2002 y considerando que el Permiso Especial de Permanencia (PEP) es un documento de identificación válido para los nacionales venezolanos en territorio colombiano, el cual les permite permanecer temporalmente en condiciones de regularización migratoria y acceder a la oferta institucional en materia de salud, educación, trabajo considera esta Oficina Asesora de Jurídica que la licencia extranjera de conducción vigente para los extranjeros venezolanos podrá ser utilizada para conducir en Colombia durante la permanencia autorizada por Migración Colombia”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022 Adicionada Artículo 2 Resolución Conjunta MT-20243040002785 de 2024, Modificada Resolución MT-20243040002785 de 2025.

Homologación de Licencias de Conducción para el Personal Acreditado ante el
Ministerio de Relaciones Exteriores

Artículo 8.9.1. Objeto y ámbito de aplicación. El presente capítulo tiene por objeto establecer el proceso de homologación de licencias de conducción para el personal diplomático, consular,

¹¹¹ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

administrativo y técnico de misiones diplomáticas, oficinas consulares y organizaciones internacionales acreditadas en Colombia, así como a las personas que estos acrediten formalmente ante el Ministerio de Relaciones Exteriores.

Artículo 8.9.2. Homologación de licencias de conducción. Las licencias de conducción expedidas en otro país a favor del personal establecido en el artículo anterior, serán válidas y admitidas para conducir en Colombia durante la permanencia autorizada para tal efecto. La homologación será para conducir vehículos de servicio particular en Colombia, en la categoría equivalente a la que hayan sido expedidas en su país de emisión y en aplicación del principio de reciprocidad.

El Ministerio de Relaciones Exteriores verificará que se cumplan las condiciones señaladas en el presente capítulo y expedirá documento que confirma la homologación por el tiempo de permanencia autorizado.

En todos los casos, durante el período de vigencia del documento que homologa la licencia de conducción, la licencia emitida en el país de origen del beneficiario deberá encontrarse vigente.

Parágrafo 1. Las licencias de conducción presentadas en un idioma diferente al español deberán estar acompañadas de su respectiva traducción.

Parágrafo 2. El Ministerio de Relaciones Exteriores remitirá al Ministerio de Transporte, cada seis (6) meses, un informe de los documentos de homologación expedidos a favor del personal establecido en el artículo 8.9.1. de la presente resolución, de conformidad con las disposiciones del presente capítulo.”

Artículo 2°. Vigencia. La presente resolución rige a partir del día siguiente al de su publicación en el **Diario Oficial**.

Artículo 26¹¹². Modificado Artículo 7 Ley 1383 de 2010. Causales de suspensión o cancelación. 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 habilitado¹¹³.

Jurisprudencia:

Jurisprudencia Constitucional Sentencia C-428 de 2019. “42. En una lectura aislada e individual del numeral 1 de la primera parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002, que se refiere a la imposibilidad transitoria física o mental para conducir como causal de suspensión de la licencia de conducción, no se observa un término preciso de tiempo en el cual se aplica la medida de suspensión de la licencia de conducción. Sin embargo, una lectura sistemática de la Ley 769 de 2002 podría dar luces sobre la temporalidad de la suspensión de la licencia de conducción.

43. Tal como se explicó en los fundamentos jurídicos 5 y 6 de esta providencia, los artículos 122, 124, 130, 131 literal F), 151, 152 y 157 de la Ley 769 de 2002 contienen criterios para determinar el tiempo de duración de las consecuencias jurídicas que se siguen por infracciones a las normas de tránsito.

44. El artículo 122 de la Ley 769 de 2002 se ocupa de la sanción de suspensión de la licencia por infracciones ambientales, es

¹¹² El texto original contenía como causal de suspensión “prestar el servicio público de transporte con vehículos particulares” que fue declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-408 de 2004.

¹¹³ Numeral declarado exequible por la Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-428 de 2019.

decir, se trata de una norma específica para un supuesto de hecho concreto. Por consiguiente, esta norma no es aplicable a la suspensión de la licencia por imposibilidad transitoria física o mental para conducir.

45. El artículo 124 de la Ley 769 de 2002 prevé que, en caso de reincidencia, se suspenderá la licencia por seis meses y que, en caso de una nueva reincidencia, se doblará la medida. La Sala considera que, a partir del término de suspensión de la licencia por reincidencia, no es posible determinar la duración de esta medida cuando se impone por primera vez, puesto que no hay ninguna razón de orden normativo o constitucional que indique que la reincidencia debe siempre implicar necesariamente una duplicación o triplicación de la sanción. De allí que el término de seis meses de suspensión por reincidencia impide afirmar que el Legislador quiso que esta medida imponible por la comisión de la infracción por primera vez fuera de tres o de dos meses. Además de esto, la Sala no encuentra ninguna racionalidad en que a las personas que por alguna razón de tipo física o mental no pueden conducir transitoriamente se les agrave la medida de suspensión de la licencia cuando esta condición médica, ajena a su voluntad, les ocurre por segunda vez. Esto confirma que el artículo 124 de la Ley 769 de 2002 sobre suspensión de la licencia por reincidencia no sirve para determinar el término de suspensión de la misma en el caso contemplado en el numeral 1 demandado.

46. En relación con la aplicabilidad del artículo 130 de la Ley 769 de 2002 a la graduación de la suspensión de la licencia por verificarse la hipótesis recogida en el numeral 1 de la primera parte del artículo 26 de la misma norma, el cual subraya que el grado de peligro tanto para los peatones como para los automovilistas es un criterio para determinar las sanciones por infracciones a las normas de tránsito, la Sala considera que, si bien la causal consignada en el numeral 1 puede suponer en algunos casos un peligro para peatones y automovilistas, el artículo 130 de la Ley 769 de 2002 no es funcional para determinar la duración de la suspensión de la licencia.

Es obvio que conducir cuando se padece una condición física o mental que imposibilita

dicha acción supone un riesgo en las vías. No obstante, la Sala estima que el criterio de peligro para los peatones y automovilistas fijado en el artículo 130 de la Ley 769 de 2002 solo puede ser utilizado en los casos en los que una medida tiene unos mínimos y máximos de tiempo de duración, de modo que el operador jurídico pueda apelar a dichos criterios para graduar su duración dentro de tal rango de tiempo. Sin embargo, este no es el caso del numeral 1 acusado, el cual no contiene rangos de tiempo dentro de los cuales cabría la duración de la medida de suspensión de la licencia, tal como lo sostiene el actor. Paralelamente, el artículo 130 de la Ley 769 de 2002 dispone que la multa se duplicará en caso de fuga, fragmento que tampoco es aplicable al numeral 1 demandado que no alude a ninguna multa sino a una hipótesis que da lugar a la medida de suspensión de la licencia.

47. El literal F) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 establece que a los conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción que conduzcan bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas se les duplicará el periodo de suspensión de la licencia. Esta norma tampoco permite determinar la duración de la suspensión de la licencia por imposibilidad transitoria para conducir, por cuanto no tiene nada que ver con conducción bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas, luego no cabe la analogía.

48. El artículo 151 de la Ley 769 de 2002, que ordena la suspensión de la licencia por cinco años para quien cause lesiones u homicidios en accidente de tránsito y se demuestre que actuó bajo los efectos del alcohol o que injustificadamente abandone el lugar de los hechos, tampoco tiene ninguna conexidad con la imposibilidad transitoria para conducir.

49. El artículo 152 de la Ley 769 de 2002 fija términos precisos para la suspensión de la licencia por conducir bajo los efectos del alcohol, dependiendo del grado de alcoholemia y del nivel de reincidencia. Dado que esta norma está orientada a regular la suspensión de la licencia por una causal concreta que en nada se vincula con la imposibilidad transitoria para conducir, no

tiene la capacidad de fijar el término de la suspensión en este último evento.

50. *En cuanto a la posible aplicación del artículo 157 de la Ley 769 de 2002, que advierte que quien incumpla la obligación de la recategorización de la licencia y se le compruebe que, en caso de un accidente, la deficiencia de carácter orgánico o funcional fue su causa, se le suspenderá la licencia de conducción hasta por cinco años, no es procedente por el mismo argumento de falta de relación con la imposibilidad transitoria para conducir.*

51. *En este orden de ideas, la Sala tendría que concluir que la indeterminación de la consecuencia jurídica de suspensión de la licencia, que restringe el derecho de libre locomoción, irrespeta el principio de legalidad. Sin embargo, la lectura detenida de la causal enlistada en el numeral 1 acusado conduce a otra conclusión, como pasa a exponerse.*

52. *El numeral 1 de la primera parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002 les reconoce competencia a las autoridades de tránsito para suspender la licencia de conducción de una persona que se encuentre en imposibilidad transitoria física o mental para conducir. No obstante, esta competencia no es ilimitada en el sentido de que la decisión de las autoridades de tránsito pueda ser arbitraria. Por el contrario, la decisión debe fundarse en el criterio científico y en el concepto de personas que tienen la experticia para valorar la imposibilidad transitoria física o mental para conducir. De esta forma, el numeral 1 de la primera parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002 ordena que las autoridades de tránsito, al suspender licencias de conducción, se basen en certificaciones médicas o en exámenes de aptitud física, mental o de coordinación expedidos por Centros de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitados. Así que, para esta causal en concreto, existe un periodo de duración de la suspensión de la licencia que es determinable.*

53. *Adicionalmente, si la persona a quien se le suspende la licencia de conducción estima que el tiempo por el cual se le impone dicha medida es consecuencia de que las autoridades de tránsito actuaron arbitrariamente y al margen de los conceptos*

médicos y de los exámenes de aptitud física, mental o de coordinación, puede interponer los recursos de reposición y apelación en vía gubernativa (artículo 142 de la Ley 769 de 2002) y demandar los actos que se expidan en este procedimiento ante la jurisdicción contencioso administrativa.

54. *Más aún, dada la naturaleza de la imposibilidad transitoria física o mental para conducir y la naturaleza protectora de la medida de suspensión en este caso, es posible que en algún momento la condición física o mental sea superada, lo cual debería ser susceptible de revisión, de manera que la medida de suspensión de la licencia sea revocada o pierda su fuerza ejecutoria.*

En estas condiciones, la norma que se revisa no impide que el sujeto pasivo de la medida se someta las veces que considere prudente a revisiones médicas o a exámenes de aptitud física, mental o de coordinación y que, cuando estos arrojen como resultado la recuperación de la capacidad física o mental para conducir, la persona pueda presentar petición ante las autoridades de tránsito con el fin de que la medida de suspensión de la licencia desaparezca con soporte en el certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por Centros de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitados. Esta petición debe dar inicio a un procedimiento administrativo en el que las autoridades de tránsito definan, con base en las certificaciones médicas o en los exámenes de aptitud física, mental o de coordinación expedidos por Centros de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitados, si procede o no la revocatoria o constaten si opera o no el decaimiento de la medida de suspensión de la licencia fruto de que los fundamentos de hecho que dieron lugar a ella se modifican. (...)

56. *Ahora, el hecho de que la graduación de la temporalidad de la medida de suspensión de la licencia sea determinable a partir de los conceptos que arrojen los certificados médicos y los exámenes de aptitud física, mental o de coordinación, y que no sea determinada previamente por una ley en sentido material, no significa que el numeral 1 de la primera parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002 sea inconstitucional. Lo anterior responde a tres razones.*

57. En primer lugar, esta disposición no tiene naturaleza sancionatoria porque no contiene una sanción destinada a desalentar una conducta, a pesar de que, por un déficit de técnica legislativa, el artículo 122 de la Ley 769 de 2002 enumera la suspensión de la licencia de conducción como un tipo de sanción, sin precisar en qué casos lo es y en qué casos no lo es (...).

Siguiendo esta lógica, este precepto normativo pretende, de un lado, proteger la vida e integridad de las personas que padecen una condición física o mental que las imposibilita para conducir, y, de otro lado, resguardar la vida e integridad del resto de la sociedad que podrían razonablemente ponerse en riesgo si estas personas maniobran vehículos en las condiciones aludidas.

58. En segundo lugar, es razonable que el Legislador no haya previsto para esta causal un tiempo de duración de la suspensión de la licencia de conducción, puesto que es imposible prever de manera previa y general para todos los casos cuánto

tiempo dura una condición física o mental que imposibilite transitoriamente para conducir. Esta es una situación que se determina médica y científicamente caso a caso. Con esta misma lógica, por ejemplo, el artículo 206 de la Ley 100 de 1993 prescribe que el régimen contributivo de salud reconocerá las incapacidades generadas en enfermedad general, pero no establece por cuánto tiempo durarán las incapacidades, pues esto depende de la enfermedad que padezca cada persona y del respectivo concepto médico.

59. En tercer lugar, si las normas sancionatorias, que son aquellas con respecto a las cuales se predica una mayor exigencia en términos del cumplimiento del principio de legalidad por los efectos negativos y desfavorables que producen en la persona sancionada, admiten tipos en blanco, es decir, normas que remiten a otras normas para definir los elementos del tipo, sin que ello suponga lesionar este principio, con mayor razón una disposición de naturaleza protectora preventiva, como la que acá se analiza, puede hacer remisiones para completar la consecuencia jurídica".

2. Por decisión judicial¹¹⁴.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-428 de 2019. "61. Al igual que en el acápite precedente en el que se examinó si otras normas de la Ley 769 de 2002 permitían determinar el tiempo de suspensión de la licencia de tránsito, acá se hará lo mismo en relación con la causal del numeral 2 de la primera parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002. Sin embargo, desde un principio se anuncia que los artículos 122, 131 literal F), 151, 152 y 157 de la Ley 769 de 2002, que se concentran en la sanción de suspensión de la licencia por infracciones ambientales, por conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas, por causar lesiones u homicidios en accidente de tránsito y abandonar el lugar de los hechos y por causar un accidente habiendo incumplido la obligación de recategorización de la licencia, son hipótesis específicas de suspensión de la licencia para determinadas

causales y difieren de la contemplada en el numeral 2 acusado que no tiene nada que ver con ellas. Además, en muchos casos de suspensión de la licencia de conducción por decisión judicial, esta medida tiene un carácter sancionatorio, luego transgrede el principio de legalidad si se acude a la analogía para determinar la duración de la suspensión

62. El artículo 124 de la Ley 769 de 2002 no fija el término de duración de la suspensión de la licencia por decisión judicial, pues, a partir del término de suspensión de la licencia por reincidencia, no es posible determinar la duración de esta medida cuando se impone por primera vez, puesto que no hay ninguna razón de orden normativo o constitucional que indique que la reincidencia siempre debe implicar necesariamente una duplicación o triplicación de la sanción, de conformidad con lo expuesto

¹¹⁴ Numeral declarado exequible por la Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-428 de 2019.

en el fundamento jurídico 45 de esta providencia.

63. El artículo 130 de la Ley 769 de 2002, por su parte, tampoco es útil para los mismos propósitos. Si bien es cierto que una persona que culposamente mata a alguien utilizando medios motorizados y que continúa conduciendo sin pasar por un proceso resocializador implica peligros para peatones y conductores de otros vehículos, el criterio de peligro para los peatones y automovilistas fijado en el artículo 130 de la Ley 769 de 2002 solo puede ser utilizado en los casos en los que una medida tiene unos mínimos y máximos de tiempo de duración, de modo que el operador jurídico pueda apelar a dichos criterios para graduar su duración dentro de tal rango de tiempo. Sin embargo, este no es el caso del numeral 2 acusado, el cual no contiene rangos de tiempo dentro de los cuales cabría la duración de la medida de suspensión de la licencia, tal como lo sostiene el actor. Paralelamente, el artículo 130 de la Ley 769 de 2002 dispone que la multa se duplicará en caso de fuga, fragmento que tampoco es aplicable al numeral 2 demandado que no alude a ninguna multa, sino a una hipótesis que da lugar a la medida de suspensión de la licencia.

64. En este orden de ideas, la Sala no encuentra ninguna norma en la Ley 769 de 2002 que permita conocer el término de duración de la medida de suspensión de la licencia. No obstante, el numeral 2 de la primera parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002 prevé que la licencia de conducción se suspenderá por decisión judicial. En este caso, la competencia para imponer la medida de suspensión está radicada en autoridad judicial. Si bien es verdad que el artículo 134 de la Ley 769 de 2002 dispone que las inspecciones de tránsito conocerán en primera instancia de las infracciones sancionadas con suspensión de la licencia, en el caso particular del numeral 2 de la primera parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002 la competencia para suspender la licencia se le atribuye específicamente a la autoridad judicial.

65. En este sentido, el numeral 2 de la primera parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002 remite a las normas especiales que prevén la medida de suspensión de licencia vía judicial. Por ejemplo, el numeral 5 del artículo 43 del Código Penal contempla la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas como una pena privativa de otros derechos y el artículo 48 de la misma normativa señala que “[l]a imposición de la pena de privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas inhabilitará al penado para el ejercicio de ambos derechos durante el tiempo fijado en la sentencia”. Asimismo, el artículo 51 del Código Penal establece una duración de seis meses a diez años de la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas. Luego, la medida objeto de estudio tiene límites en la ley penal que restringen la discrecionalidad del juez y delimitan la sanción.

Igualmente, el artículo 325 del Código de Procedimiento Penal habilita a los imputados o acusados para solicitar la suspensión del procedimiento a prueba. En estos casos, la Fiscalía General de la Nación puede conceder esta solicitud, fijar el periodo de prueba, que no podrá ser superior a tres años, y determinar las condiciones que deberán cumplir los imputados o acusados, dentro de las cuales se consigna en el literal f) del artículo 326 de la misma normativa la de “[n]o conducir vehículos automotores, naves o aeronaves”. Este es entonces otro caso en el cual se suspende la licencia de conducción por decisión judicial por un tiempo determinado previamente en el ordenamiento jurídico. Lo anterior porque la Fiscalía General de la Nación es autoridad judicial en virtud del artículo 116 de la Constitución y porque la medida no puede superar los tres años que como máximo se puede fijar como periodo de prueba.

En este orden de ideas, es claro que si la autoridad judicial que ordena suspender la licencia de conducción decide revocar o dejar sin efectos esta medida, las autoridades de tránsito no pueden, por tanto, hacerla efectiva”.

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.

4.¹¹⁵ **Declarado inexecutable Corte Constitucional Sentencia C-428 de 2019.**

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-428 de 2019. “67. Por las mismas razones por las cuales los artículos 122, 124, 131 literal F), 151, 152 y 157 de la Ley 769 de 2002 no determinan el tiempo de duración de la medida de suspensión de la licencia de conducción cuando esta opera por decisión judicial explicadas en los fundamentos jurídicos 61 y 62 de esta providencia, estas disposiciones tampoco lo determinan para la suspensión por prestar el servicio público de transporte con vehículos particulares.

68. En relación con la aplicabilidad del artículo 130 de la Ley 769 de 2002 a la graduación de la suspensión de la licencia por verificarse la hipótesis recogida en el numeral 4 de la primera parte del artículo 26 de la misma normativa, el cual subraya que el grado de peligro tanto para los peatones como para los automovilistas es un criterio para definir las sanciones por infracciones a las normas de tránsito, la Sala considera que, si bien la causal consignada en el numeral 4 puede suponer en algunos casos un peligro para peatones y automovilistas, el artículo 130 de la Ley 769 de 2002 no es funcional para determinar la duración de la suspensión de la licencia.

En efecto, prestar el servicio público de transporte con vehículos particulares puede involucrar peligro para peatones y automovilistas. En la Sentencia C-408 de 2004, la Corte juzgó constitucional la sanción de suspensión y cancelación de la licencia de conducción por prestar el servicio público de transporte con vehículos particulares que fue demandada por violar la libertad económica y libertad de empresa, con la consecuente limitación del derecho al trabajo. Allí, la Corte afirmó que el sentido de regular el servicio público de transporte terrestre es garantizar la seguridad de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes

de tránsito y vehículos por las vías públicas y privadas. Por este motivo, adujo que: (...).

Lo anterior, dice la Corte en la providencia citada, explica por qué el Legislador es más exigente con la normatividad que se aplica a los conductores de vehículos de transporte público y por qué es constitucional que se le suspenda o cancele la licencia de conducción a quien preste este servicio público sin sujetarse a las exigencias de la ley. Estos requerimientos que tiene la prestación del servicio público de transporte justifican la preocupación que manifiesta el Ministerio de Transporte en su intervención, en la cual se lamenta de (...).

A pesar entonces de que la hipótesis detallada en el numeral 4 de la primera parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002 podría implicar riesgos por las razones expuestas, la Sala estima que el criterio de peligro para los peatones y automovilistas considerado en el artículo 130 de la Ley 769 de 2002 solo puede ser utilizado en los casos en los que una medida tiene mínimos y máximos de tiempo de duración, de modo que el operador jurídico pueda apelar a dichos criterios para graduar su duración dentro de tal rango de tiempo. Sin embargo, este no es el caso del numeral 4 acusado, el cual no contiene rangos de tiempo dentro de los cuales cabría determinar la duración de la medida de suspensión de la licencia, tal como lo sostiene el actor. Paralelamente, el artículo 130 de la Ley 769 de 2002 dispone que la multa se duplicará en caso de fuga, fragmento que tampoco es aplicable al numeral 4 demandado que no alude a ninguna multa sino a una hipótesis que da lugar a la medida de suspensión de la licencia.

69. El artículo 124 de la Ley 769 de 2002 no fija el término de duración de la suspensión de la licencia por la prestación del

¹¹⁵ El texto original de este numeral había sido declarado exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-408 de 2004.

servicio público de transporte con vehículos particulares, pues, a partir del término de suspensión de la licencia por reincidencia, no es posible determinar la duración de esta medida cuando se impone por primera vez, puesto que no hay ninguna razón de orden normativo o constitucional que indique que la reincidencia siempre debe implicar necesariamente una duplicación o triplicación de la sanción, de conformidad con lo expuesto en el fundamento jurídico 45 de esta providencia.

70. El numeral 4 de la primera parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002 prescribe

como causal de suspensión de la licencia de conducción la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares. La lectura individual y aislada de la disposición, así como la lectura sistemática de la Ley 769 de 2002, permiten concluir que ninguna disposición de esta normativa es útil para definir el tiempo de duración de la suspensión de la licencia por esta causal. Desde esta perspectiva, la falta de determinación de la consecuencia jurídica que se sigue de prestar el servicio público de transporte con vehículos particulares erosiona el principio de legalidad y, por ende, es inconstitucional”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340459481 de 2021.
“...el organismo de tránsito para cancelar la licencia de conducción será el de la jurisdicción en donde se dé la infracción o por la autoridad de tránsito a quien se le haya informado y por ende disponga cancelar la especie venal siempre y cuando se dé una de las causales sin importar si fue esta quien expidió o no la licencia de conducción. (...) si la cancelación de la licencia de conducción se

da como consecuencia de la comisión de una infracción de tránsito, se deberá seguir el procedimiento contravencional señalado en la Ley 769 de 2002, también se puede dar en el evento en que una disposición medica en un certificado médico sea informado a una autoridad de tránsito quien por disposición y aplicando el numeral 1 del artículo 26 de la referida Ley, podrá cancelar la licencia de conducción”.

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 8o y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.
4. Reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código.
5. Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.
6. Por hacer uso de la licencia de conducción estando suspendida.

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

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-428 de 2019. “17. Sin embargo, por un error de técnica legislativa, este inciso, que fue introducido en el párrafo del artículo 26 de la Ley 769 de 2002, puede interpretarse como si regulara el término del periodo de cancelación de la licencia en todas las hipótesis consignadas en los numerales 1°, 2°, 3°, 4°, 5°, 6° y 7° de la segunda parte del mencionado artículo 26 y no solo en el caso de reincidencia en conducir en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas. Esta lectura es inconstitucional, debido a que pasa por alto que la materia de la Ley 1696 de 2013 es la sanción de la conducción bajo el influjo del alcohol o de otras sustancias psicoactivas, luego es una interpretación que ignora los artículos 158 y 169 de la Constitución.

118. Para evitar esta interpretación inconstitucional de la norma, que desconoce que el párrafo del artículo 26 de la Ley 769 de 2002 fue introducido a través de una ley que busca sancionar exclusivamente la conducción bajo los efectos del alcohol y de otras sustancias psicoactivas, la Sala se ve en la obligación de condicionar la exequibilidad del inciso final del artículo 3° de la Ley 1696 de 2013, que modifica el párrafo del artículo 26 de la Ley 769 de 2002, en el entendido de que el término de 25 años desde la cancelación de la licencia de conducción que tienen los conductores para solicitar nuevamente este documento se aplica **únicamente** en los casos en los que la cancelación se deriva de la configuración de la causal “reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este Código”, consagrada en el numeral 4° de la segunda parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002.

119. Como consecuencia de esta declaratoria de exequibilidad condicionada, el cargo por transgresión de los principios de proporcionalidad e igualdad queda sin sustento. En tal virtud la Sala no se pronuncia sobre este cargo.

120. La Sala constata que, en virtud de esta exequibilidad condicionada, las causales que dan lugar a la medida de cancelación de la licencia de conducción, salvo la hipótesis prevista en el numeral 4° de la segunda parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002, no cuentan con un término de tiempo claro dentro del cual los conductores puedan volver a solicitar una nueva licencia de conducción. Por esta razón, aclara que en estos casos se debe aplicar el término de tres años contemplado en el artículo 7° de la Ley 1383 de 2010, pues la intención del Legislador fue modificar este término por el de 25 años única y exclusivamente para el caso de reincidencia en la conducción en estado de embriaguez o bajo los efectos de drogas alucinógenas, lo que significa que el periodo de tres años sigue vigente para el resto de causales que provocan la cancelación de la licencia de conducción.

Sin embargo, la Sala exhortará al Congreso de la República para que regule la materia en relación con los numerales 1°, 2°, 5°, 6° y 7° de la segunda parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002 para ajustarlos a una buena técnica legislativa. Con respecto al numeral 3°, que dispone la cancelación de la licencia por muerte del titular, no hay ningún problema, puesto que es imposible que una persona que falleció pueda volver a solicitar una nueva licencia de conducción, razón por la cual este numeral no se incluirá en el exhorto”.

Parágrafo. Modificado Artículo 3 Ley 1696 de 2013. La suspensión o cancelación de la Licencia de Conducción implica la entrega obligatoria del documento a la

autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el periodo de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-58510 de 2006 y MT-203091 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”.

Concepto MT-20211341114571 de 2021. “...la norma no establece un procedimiento especial para la entregar de la licencia de conducción una vez cumplido el termino de suspensión señalado en el grado que haya sido establecido por la autoridad competente, como tampoco dispone que sea requisito para la entrega de la licencia de conducción el pago de la multa”.

La resolución de la autoridad de tránsito que establezca la responsabilidad e imponga la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, deberá contener la prohibición expresa al infractor de conducir vehículos automotores durante el tiempo que se le suspenda o cancele la licencia.

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-20191340006831 y 20191340008701 de 2019. “(...) frente al término de suspensión de la licencia de conducción por la comisión de la citada infracción a las normas de tránsito, el Manual de infracciones deja claro que éste es de facultad exclusiva de la autoridad administrativa, la cual determinará a su juicio, cuál será el tiempo de suspensión del mencionado documento”.

Conceptos MT-20191340166921 y MT-20191340238381 de 2019. “... la autoridad de tránsito o quien haga sus veces al

momento de realizar la orden de comparendo procederá a realizar la retención preventiva de la licencia de conducción que se mantendrá hasta tanto quede en firma (sic) el acto administrativo que decida sobre la responsabilidad contravencional, retención que se deberá registrar de manera inmediata en el RUNT. (...) de la normativa en comento, se concluye que los términos de la sanción de suspensión de la licencia de conducción empezarán a contar una vez el acto administrativo que así lo declare haya quedado debidamente ejecutoriado”.

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

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-20201340052081 y MT-20201340052081 de 2020: “...la Ley 1437 de 2011 prevé la notificación personal de la sanción suspensión o cancelación de la licencia de conducción, la cual podrá realizarse a través de medio electrónico si el interesado aceptó ser notificado de esa

manera, o en Estrados si la decisión se adopta en audiencia pública, no obstante, la citada disposición establece que al no ser posible la notificación personal, aquella se realizará por aviso, o por medio de autorización a un tercero que solo estará facultado para recibir la notificación.

Finalmente, la notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción se entiende surtida según las reglas de notificación del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, de conformidad con el citado artículo 26 de la Ley 769 de 2002”.

Concepto MT-20201340052141 de 2020:
“...el inciso 3 del párrafo del artículo 26 de Ley 769 de 2002, establece que la notificación

de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción, se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, siendo esta la única excepción al artículo 139 de la misma codificación que establece que la notificación de las providencias que se dicten dentro del proceso se hará en estrados, es decir, la regla general”.

Una vez se encuentre en firme la resolución de la autoridad de tránsito mediante la cual cancela la licencia de conducción, por las causales previstas en los numerales 6 y 7 de este artículo, se compulsarán copias de la actuación administrativa a la Fiscalía General de la Nación, para lo de su competencia.

Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-428 de 2019. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-428 de 2019 decidió declarar exequible éste inciso, en el entendido **que se aplica única y exclusivamente a la causal contemplada en el numeral 4 de la segunda parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002, referida a la reincidencia en la conducción en estado de embriaguez o bajo el efecto de**

drogas alucinógenas; e igualmente exhortó al Congreso de la República para que, de acuerdo con la parte motiva de esta sentencia, regule el término en el cual los conductores a quienes se les cancele su licencia de conducción por alguna de las causales dispuestas en los numerales 1, 2, 5, 6 y 7 de la segunda parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002 pueden volver a solicitar una nueva licencia de conducción.

CAPITULO III Vehículos

Legislación Complementaria: Ley 2290 de 2023

Artículo 1. Apruébese el “Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas”, suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958.

Legislación Complementaria: Ley 2294 de 2023

Artículo 253. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, el cual quedará así:

Artículo 33. Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico. Créese el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico como un patrimonio autónomo constituido mediante un contrato de fiducia mercantil celebrado por el Ministerio de Transporte. El régimen de contratación y administración de los recursos se regirá por el derecho privado.

El objeto del Fondo será recibir y administrar los recursos que lo conforman, así como articular, focalizar y financiar la ejecución de planes, programas y proyectos del sector transporte y tendrá las siguientes fuentes generales de financiación: i) aportes a cualquier título de la Nación de acuerdo con el marco de gasto del sector y el Marco Fiscal de Mediano Plazo; ii) aportes a cualquier título de las entidades territoriales; iii) recursos de cooperación nacional o internacional no reembolsable; iv) donaciones; y v) los demás recursos que obtenga o que se le asignen a cualquier título. Los recursos de las diferentes fuentes de financiación serán distribuidos entre las subcuentas específicas que se creen para su administración de acuerdo con el reglamento que el Ministerio establezca para el Fondo cuenta.

El Fondo administrará los recursos percibidos a través de subcuentas específicas para cada modalidad de transporte, así:

1. Subcuenta “Movilidad bajas y preferiblemente cero emisiones para los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros Cofinanciados por la Nación”, cuyos recursos serán destinados a la generación de estructuras y/o esquemas de financiación que permitan la adquisición de vehículos automotores nuevos con estándares de bajas y preferiblemente cero emisiones, así como a la construcción y el desarrollo de la infraestructura para el abastecimiento energético. Esta subcuenta estará financiada por las fuentes generales señaladas en el presente artículo.
2. Subcuenta denominada “Modernización de transporte de carga liviana y volquetas de nivel nacional” cuyos recursos serán destinados a implementar programas de modernización y transición energética del parque automotor de carga con peso bruto vehicular igual o inferior a 10.5 toneladas y volquetas. Esta subcuenta estará financiada, además de las fuentes generales señaladas en el presente artículo, por aquellos recursos provenientes del pago de un porcentaje que defina el Gobierno nacional sobre el valor comercial del vehículo nuevo de carga con tecnología convencional diésel o gasolina antes de IVA, como requisito para su registro inicial.
3. Subcuenta de “Modernización de transporte de carga pesada”, cuyos recursos serán destinados a implementar programas de modernización y transición energética del parque automotor de carga con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas. Esta subcuenta estará financiada, además de las fuentes generales, por las siguientes fuentes: i) los recursos del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, creado mediante la Ley 1955 de 2019 administrados por la Dirección General de Crédito Público y del Tesoro

Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y los que hayan sido aportados al Patrimonio Autónomo Fompacarga que estén pendientes de ejecutar: ii) los recursos provenientes del pago efectuado por los interesados en el proceso de normalización del registro inicial de vehículos de carga; cuyo aporte se determinará teniendo en cuenta el costo de la caución que se debió constituir en el momento de la matrícula, indexado a la fecha de la normalización; iii) el pago de un porcentaje que defina el Gobierno nacional sobre el valor comercial del vehículo nuevo de carga antes de IVA, como requisito para su registro inicial: y (iv) los recursos de que trata el artículo 21 de la Ley 2251 de 2022.

4. Subcuenta de “Modernización del parque automotor que preste el servicio de transporte individual en vehículo tipo taxi” cuyos recursos serán destinados a implementar programas de modernización de dicho parque automotor con tecnologías de bajas y preferiblemente cero emisiones. Esta subcuenta estará financiada por las fuentes generales señaladas en el presente artículo.

El Gobierno nacional con cargo a los recursos del fondo que por ley no tengan una destinación específica podrá constituir otras subcuentas para otros modos y modalidades de transporte, cuyos recursos serán destinados al ascenso tecnológico hacia bajas y preferiblemente cero emisiones de los equipos de transporte y su respectiva infraestructura de abastecimiento. Cada subcuenta que se cree, deberá considerar las respectivas fuentes de financiación.

Parágrafo. Los recursos y los rendimientos financieros generados por estos, que sean administrados en cada subcuenta del fondo, se destinarán única y exclusivamente a la modernización y transición energético del respectivo modo o modalidad de transporte, sin que sea posible transferir recursos entre las diferentes subcuentas ni cambiar su destinación.

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 el 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.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Medidas en Materia de Seguridad Activa y Pasiva para Uso en Vehículos Automotores, Remolques y Semirremolques

Artículo 7.7.1. Objeto. Proteger la vida e integridad de las personas mediante la exigencia de elementos de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores y en remolques y semirremolques nacionales e importados que se comercialicen en el país en lo pertinente.

Artículo 7.7.2. Definiciones. Para efectos de aplicación de las medidas adoptadas en el presente capítulo se entienden incorporadas las definiciones contempladas en las normas que se indican a continuación:

Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS): De conformidad con el numeral 2 del Anexo 13 del Reglamento 13 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “sistema antibloqueo” la parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas.

Bolsas de Aire Frontales - Airbags Frontales: De conformidad con el numeral 2.11 del Reglamento número 94 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es el Dispositivo instalado como suplemento de los cinturones de seguridad y los sistemas de retención en los vehículos que en caso de un impacto frontal severo con desaceleración súbita que afecte el vehículo, automáticamente despliegan una estructura flexible con la intención de limitar la gravedad de un contacto de una o más partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del compartimiento del pasajero.

Seguridad: De conformidad con el artículo 5 de la Ley 1480 de 2011, es la condición del producto conforme con la cual, en situaciones normales de utilización, teniendo en cuenta la duración, la información suministrada en los términos de la presente ley y si procede, la puesta en servicio, instalación y mantenimiento, no presenta riesgos irrazonables para la salud o integridad de los consumidores. En caso de que el producto no cumpla con requisitos de seguridad establecidos en reglamentos técnicos o medidas sanitarias, se presumirá inseguro.

Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas: De conformidad con el numeral 2.2, del Reglamento número 25 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es un dispositivo, que puede o no hacer parte integral del espaldar de la silla, que limita hacia atrás el desplazamiento de la cabeza con respecto al torso de los ocupantes sentados en el vehículo.

Artículo 7.7.3. Campo de aplicación. El presente capítulo aplica a los vehículos automotores, remolques y semirremolques que se importen, fabriquen y/o ensamblen para ser comercializados en el país, de conformidad con estipulado en los artículos 7.7.4., 7.7.5. y 7.7.6. del presente capítulo.

Artículo 7.7.4. Sistema de frenos. Es de obligatorio cumplimiento la utilización del Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS), para todos los vehículos automotores, remolques y semirremolques de ensamble o fabricación nacional e importados, que se comercialicen en Colombia.

Artículo 7.7.5. Bolsas de aire. Es de obligatorio cumplimiento la utilización de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras “Frontal Airbags” en todos los vehículos para el transporte de pasajeros que tengan hasta diez (10) asientos incluido el del conductor y para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular máximo de 2.5 toneladas, de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.

Artículo 7.7.6. Apoyacabezas o sistemas de retención de cabezas. En todos los vehículos para el transporte de pasajeros que tengan hasta diez (10) asientos incluido el del conductor y para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular máximo de 2.5 toneladas, de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la utilización de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en los asientos que cuenten con cinturón de seguridad de tres puntos.

Artículo 7.7.7. Excepciones. Las disposiciones previstas en los artículos 7.7.4., 7.7.5. y 7.7.6. del presente capítulo no se aplican a:

a) Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano.

b) Pequeños remolques, motocicletas; vehículos para competencia, para pruebas, usos o clases de vehículos no previstas en este capítulo; motocarros, moto triciclos, maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopulsada, cuatrimotos y/o cuadríciclos.

c) Los vehículos que al 31 de diciembre de 2016 estén en proceso de importación y demuestren que presentan circunstancias de fuerza mayor, caso fortuito o contingencias judiciales que han impedido culminar su proceso de nacionalización en dicho año, podrán finalizar dicho trámite antes del 30 de abril de 2017.

Parágrafo. El Viceministerio de Transporte emitirá las instrucciones necesarias a los Organismos de Tránsito para la culminación del proceso de matrícula de los vehículos nacionalizados o ensamblados en Colombia que se encuentren en sus inventarios antes del 31 de diciembre de 2016 y los previstos en el literal c) del presente artículo.

Artículo 7.7.8. Entidades de vigilancia y control. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), de acuerdo con las normas vigentes o las que las modifiquen, adicionen o sustituyan, en especial con la Ley 1480 de 2011 y el Decreto 4886 de 2011, ejercerá las actuaciones que le correspondan con respecto al presente capítulo, en virtud de su potestad aduanera.

La Superintendencia de Industria y Comercio (SIC), en ejercicio de las facultades de vigilancia y control establecidas en la Ley 1480 de 2011 y el Decreto 4886 de 2011 y 2269 de 1993, es la entidad competente para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado las prescripciones contenidas en el presente capítulo.

Artículo 7.7.9. Reglamentación. El Ministerio de Transporte expedirá el reglamento técnico de seguridad activa y pasiva dentro de los doce (12) meses siguientes al 6 de octubre de 2015. En caso de no contar con el reglamento técnico en el plazo señalado, al 1 de enero de 2017 se aceptarán los dispositivos señalados en las normas técnicas internacionales, certificadas en el país de origen.

Doctrina Administrativa:

Concepto 20211340199341 de 2021.
“...esta resolución aplica a los automotores, remolques y semirremolques que se importen, fabriquen y/o ensamblen para ser comercializados en el país. Ahora, respecto del sistema antibloqueo de frenos ABS debe estar contenido en todos los vehículos automotores, remolques y semirremolques de ensamble o fabricación nacional e importados que sean comercializados en Colombia. En

relación a las bolsas de aire delanteras o frontal airbags son obligatorios en los automotores para el transporte de pasajeros que tengan hasta diez (10) asientos incluido el conductor y para los automotores que transporten mercancías cuando tengan un peso bruto vehicular máximo de 2.5 toneladas, de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia. Por último y conforme a las normas si se van a

comercializar vehículos automotores con un peso bruto vehicular mayor a 2.5 toneladas y menor de cuatro toneladas, estos deben contener sistema antibloqueo

de frenos ABS, pero no de manera obligatoria las bolsas de aire frontales o frontal airbags”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Instalación y Uso de Cintas Reflectivas

Artículo 7.5.1. Objeto. Reglamentar la instalación y uso de cintas retrorreflectivas de carácter obligatorio o voluntario, para la circulación de vehículos que transiten por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos.

Artículo 7.5.2. Definiciones. Para la correcta aplicación e interpretación del presente capítulo se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1. Técnicas:

a) Catadióptrico: Dispositivo utilizado para indicar la presencia de un vehículo mediante la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente de dicho vehículo, hallándose el observador cerca de la fuente.

b) Cinta Retrorreflectiva: Material compuesto por una película exterior transparente, plana y lisa con elementos retrorreflectivos embebidos por debajo de la película, de modo que constituyen un sistema micropismático óptico retrorreflectivo no expuesto, que instalado en el vehículo se comporta como un dispositivo luminoso destinado a aumentar su visibilidad, cuando se ve desde el lado la parte trasera (o en el caso de los remolques, además, desde la parte frontal), por la reflexión de la luz procedente de una fuente luminosa independiente del vehículo, estando el observador situado cerca de la fuente.

c) Marcado de Contorno: Marcado de alta visibilidad destinado a indicar las dimensiones horizontales y verticales (largo, ancho y alto) de un vehículo.

d) Marcado del Contorno Completo: Marcado que indica el contorno del vehículo mediante una línea continua.

e) Marcado del Contorno Parcial: Marcado que indica la dimensión horizontal del vehículo mediante una línea continua, y la dimensión vertical marcando los bordes superiores.

f) Marcado en Línea: Marcado de visibilidad destinado a indicar las dimensiones horizontales de un vehículo mediante una línea continua.

g) Servicio de Transporte Estratégico: Los Sistemas Estratégicos de Transporte Público se definen como aquellos servicios de transporte colectivo integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota, SGCF, por la autoridad de transporte o por quien esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la nación a través del DNP.

h) Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa

y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

i) Sistema Integrado de Transporte Público (SITP): Sistema integrado de transporte público conformado por más de un modo o medio de transporte público integrado operacional y tarifariamente entre sí.

j) Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga: Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad.

k) Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en una zona de operación autorizada.

l) Transporte Masivo de Pasajeros: Se entiende por transporte masivo de pasajeros el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

m) Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable.

n) Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público o está vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada.

o) Servicio Privado de Transporte. Es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas.

2. Además, las establecidas de conformidad con lo dispuesto en la Ley 769 de 2002 y la Resolución número 5443 de 2009, así:

a) Bus: Vehículo automotor destinado al transporte de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes, con capacidad de más de 30 pasajeros.

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

c) Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga, con peso bruto vehicular del fabricante superior a 5 (cinco) toneladas.

d) Camioneta: Vehículo automotor destinado al transporte de pasajeros y/o carga con capacidad de no más de nueve (9) pasajeros o hasta 5 (cinco) toneladas de peso bruto vehicular del fabricante.

- e) Microbús: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.
- f) 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.
- g) Semirremolque: 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.
- h) Tractocamión (Camión Tractor): Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semirremolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.
- i) Volqueta: Automotor destinado principalmente al transporte de materiales de construcción, provisto de una caja que se puede vaciar por giro transversal o vertical sobre uno o más ejes.

Artículo 7.5.3. Instalación y uso. La instalación y uso de cintas retrorreflectivas para la circulación de los vehículos de transporte terrestre y la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, se realizará así:

1. Instalación y Uso Obligatorio: Será obligatoria la instalación y uso de cintas retrorreflectivas para el tránsito de:

1.1. Vehículos automotores tanto de servicio público como particular, destinados al transporte terrestre de carga, conforme a las definiciones establecidas en la Resolución número 5443 de 2009 o aquella que la adicione, modifique o sustituya, que transiten por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos.

1.2. Vehículos remolques y semirremolques destinados al transporte terrestre de carga, con un peso bruto vehicular superior a 0,75 toneladas.

1.3. Vehículos automotores tanto de servicio público como particular, destinados al transporte de pasajeros, con capacidad mayor a 9 pasajeros incluido el conductor, conforme a las definiciones establecidas en la Resolución número 5443 de 2009 o aquella que la adicione, modifique o sustituya, que transiten por las vías suburbanas y rurales de los municipios y por las vías nacionales, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos.

1.4. Vehículos automotores destinados al transporte mixto, con capacidad mayor a 9 pasajeros incluido el conductor, que transiten por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos.

La maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, que transite por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos.

2. Instalación y Uso Voluntario: Será voluntaria la instalación y uso de cintas retrorreflectivas, para los vehículos destinados al Servicio de Transporte Masivo, Servicio de Transporte Público Colectivo de Pasajeros que circulen exclusivamente por las vías del perímetro urbano municipal, Servicio de Transporte Estratégico, Servicio Integrado de Transporte Público, sin perjuicio de lo establecido en los respectivos permisos de operación y/o contratos de concesión frente a la instalación y uso de este tipo de dispositivos.

Parágrafo. Para los vehículos descritos en el numeral 1.3 del presente artículo que circulen exclusivamente por las vías del perímetro urbano municipal no será obligatoria la instalación y uso de cintas retrorreflectivas.

Artículo 7.5.4. Implementación. Los vehículos determinados en el numeral 1 del artículo

7.5.3. de la presente resolución deberán instalar y usar las cintas retrorreflectivas, conforme a los siguientes plazos:

VEHÍCULOS	PLAZO MÁXIMO DE INSTALACIÓN Y USO
Vehículos automotores tanto de servicio público como particular, destinados al transporte terrestre de carga, conforme a las definiciones establecidas en la Resolución 5443 de 2009 o aquella que la adicione, modifique o sustituya, que transiten por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos.	4 de septiembre de 2019
Vehículos remolques y semirremolques destinados al transporte de carga, con un peso bruto vehicular superior a 0,75 toneladas.	
Maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada que transite por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos.	
Vehículos automotores tanto de servicio público como particular, destinados al transporte de pasajeros, con capacidad mayor a 9 pasajeros incluido el conductor, conforme a las definiciones establecidas en la Resolución 5443 de 2009 o aquella que la adicione, modifique o sustituya, que transiten por las vías suburbanas y rurales de los municipios y por las vías nacionales o en las vías privadas que internamente circulen vehículos.	4 de enero de 2020
Vehículos automotores destinados al transporte mixto, con capacidad mayor a 9 pasajeros incluido el conductor, que transiten por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos.	4 de mayo de 2020

Artículo 7.5.5. Condiciones de instalación y uso. Las “Condiciones de instalación y uso de las cintas retrorreflectivas”, se realizarán conforme lo establecido en el Anexo 65, de la presente resolución y la ubicación de los colores del Marcado de Visibilidad se harán así:

1. Blanco en la parte delantera.
2. Blanco o Blanco-Rojo en la parte lateral.
3. Rojo en la parte trasera.

Artículo 7.5.6. Especificaciones de los dispositivos de iluminación y/o de señalización luminosa. Las cintas retrorreflectivas a instalar deben cumplir con las especificaciones señaladas en la Resolución número 538 del 25 de febrero de 2013 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 1. Para cintas diseñadas para instalación sobre carpas el requisito inicial mínimo de retrorreflectividad será el indicado en el ítem R4 del numeral 6.3 de la misma Resolución número 538 de 2013 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo o en la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 2. En todo caso, se deberá dar aplicación a la disposición contenida en el artículo 8 de la Resolución número 538 de 2013 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 7.5.7. Prohibición. Ningún vehículo que transite por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos, podrá:

- a) Utilizar cintas u otros elementos retrorreflectivos de color blanco en la parte trasera, ni de color rojo en la parte delantera.

b) Las cintas retrorreflectivas no podrán estar cubiertas por ningún elemento o en condiciones que impidan su visibilidad.

Artículo 7.5.8. Control y vigilancia. Las Autoridades de Tránsito deberán verificar que los vehículos establecidos en el numeral 1 del artículo 7.5.3. de la presente resolución, circulen haciendo uso de las cintas retrorreflectivas conforme lo dispuesto en el presente capítulo.

El tránsito de los vehículos objeto de la obligación establecida en el presente acto administrativo sin el cumplimiento de las condiciones para la instalación y uso de las cintas retrorreflectivas, dará lugar a la imposición a la orden de comparendo por la infracción de tránsito codificada como C8 contemplada en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificada por Ley 1383 de 2010, que establece: “Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en este código”.

Artículo 7.5.9. Revisión Técnico-Mecánica. Sin perjuicio de lo dispuesto en la Resolución número 3768 de 2013 o en aquellas normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, los Centros de Diagnóstico Automotor, en el procedimiento de revisión técnico-mecánica, deberán verificar que los vehículos referidos en el numeral 1 del artículo 7.5.3. de la presente resolución, tengan instaladas las cintas retrorreflectivas conforme a las especificaciones técnicas establecidas en el Anexo 65 “Condiciones de instalación y uso de las cintas retrorreflectivas” del presente acto administrativo, así como lo consagrado en el numeral 6.2 del artículo 6 de la Resolución número 538 de 2013 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo o la norma que la modifique, adicione o sustituya y que la misma se encuentre dentro del período de durabilidad de las cintas.

La no instalación de las cintas retrorreflectivas en las condiciones establecidas en el presente capítulo será considerado un defecto tipo A y en consecuencia será causal de rechazo en el resultado de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, de conformidad con lo dispuesto en el literal a) del numeral 4.2.2 de la NTC 5375:2012 y el artículo 3.3.4.3 de la presente resolución o en aquellas normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

Artículo 7.5.10. Transición. Para los vehículos que instalaron las cintas retrorreflectivas en vigencia de la Resolución número 3246 de 2018 del Ministerio de Transporte, podrán continuar usándolas hasta que se cumpla el periodo de durabilidad de las cintas establecido en la ficha técnica expedida por el fabricante, el cual se contará a partir de la fecha de fabricación impresa en el embebido de la respectiva cinta.

Parágrafo. La maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada que al 3 de mayo de 2019 instaló cintas retrorreflectivas en las condiciones establecidas en el literal e) del artículo 29 de la Resolución número 1068 del 2015 del Ministerio de Transporte, podrá seguirlas utilizando hasta que finalice el período de durabilidad de la cinta, esto es, hasta que presente erosiones, esmerilados o alteraciones de la superficie que disminuyan de cualquier forma su retrorreflectividad.

En el evento que la cinta se encuentre en alguna de las condiciones antes establecidas, se deberá proceder a la instalación y uso de las cintas retrorreflectivas de conformidad con las condiciones previstas en la presente resolución.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340032261 de 2020:
“(…)los vehículos de servicio público de transporte de masivo, colectivo, sistemas estratégicos y sistemas integrados de transporte de pasajeros que prestan el servicio con radio de acción metropolitana y solo transiten por vías urbanas, no están

obligados a cumplir las disposiciones establecidas en la Resolución 1572 de 2019, en lo referente a la instalación y uso de cintas retrorreflectivas, no obstante, lo podrían hacer de forma voluntaria”.

Concepto MT-20201340354721 de 2020.
“...los vehículos destinados al transporte

público de pasajeros por carretera (Intermunicipal) con capacidad mayor a 9 pasajeros incluido el conductor, deben portar en la parte delantera cinta retrorreflectiva de color blanco, de acuerdo a las condiciones de instalación y uso establecidos en la Cartilla informativa sobre la instalación y uso de las cintas retrorreflectivas del Ministerio de Transporte”.

Concepto MT-20201340467751 de 2020.

“...las cintas retrorreflectivas son de uso obligatorio en vehículos automotores destinados al transporte mixto, con capacidad mayor a 9 pasajeros incluido el conductor, que transiten por las vías públicas o privadas que están abiertas al

público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos, a excepción de acuerdo al numeral 2 de la referida cartilla, los vehículos clase: doble cabina y campero”.

Concepto MT-20211341003871 de 2021.

“los vehículos de servicio público serán matriculados de acuerdo al servicio y modalidad de transporte que señale su ficha técnica de homologación, (...) si el vehículo fue matriculado en el servicio público de transporte terrestre automotor colectivo acorde con su ficha técnica de homologación deberá estar en este tipo de servicio, pues no se puede cambiar a otra modalidad ya que el Decreto 1079 de 2015 no lo permite.

Reglamentación: Resolución 536 de 2019 ANSV

información mínima que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba brindarse a los consumidores en relación con los vehículos nuevos que se ofrezcan en el país y la que deba incluirse en los manuales de propietario

Artículo 1. *Objeto.* Definir la información mínima que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba brindarse a los consumidores en relación con los vehículos nuevos que se ofrezcan en el país y la que deba incluirse en los manuales de propietario.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.* La presente resolución es de obligatorio cumplimiento para los productores y proveedores de vehículos nuevos en el país, con relación a cualquier tipo de información que anuncien, en forma impresa, audiovisual, exterior visual, digital y/o en cualquier tipo de soporte dirigido a los consumidores.

Parágrafo. La presente resolución no aplicará a bicicletas, bicicletas de pedaleo asistido, ciclomotores, motocarros, cuatrimotos y cuatriciclos o similares, en los vehículos test drive, como tampoco a información que se anuncie en radio, o en objetos promocionales tales como, pero sin limitarse a: esferos, gorras, llaveros, souvenirs, etc.). Quedan excluidos igualmente, los servicios de mensajes simples de telefonía móvil (SMS).

Artículo 3. *Definiciones.* Para la aplicación de las disposiciones contenidas en la presente resolución se atenderán las siguientes definiciones:

a) Alerta de colisión frontal: Aquel sistema que asiste al conductor del vehículo en la evaluación de la gravedad de un riesgo de colisión frontal por medio de advertencias visuales y/o sonoras.

b) Control de estabilidad: Sistema que mejora la estabilidad direccional de un vehículo al controlar automáticamente el par (torque) de frenado en las ruedas del costado izquierdo y derecho en cada eje. Permite corregir el giro que se dio al volante de acuerdo con la evaluación del comportamiento del vehículo en comparación con el comportamiento del vehículo exigido por el conductor y asistiéndolo para que este puede mantener el control. El sistema tiene diferentes denominaciones de acuerdo con el fabricante, entre ellas ESP, ESC, VDC, DSC o cualquier otra dependiendo de la tecnología empleada.

c) Comunicación impresa: Aquella que incluye texto y/o imágenes, impresos sobre cualquier superficie, tales como, pero sin limitarse a: volantes, paneles de publicidad exterior visual o al

interior de sitios o vehículos públicos, vallas, pendones, manuales o fichas técnicas, folletos, revistas, prensa y carteles.

d) Información al público: Cualquier forma de dar a conocer la naturaleza, el origen, el modo de fabricación, los componentes, los usos, el volumen, peso, medida, los precios, la forma de empleo, las propiedades, la calidad, la idoneidad o la cantidad y toda característica o declaración relevante sobre vehículos nuevos que se ofrezcan o pongan en circulación en el mercado nacional. Se entiende incluida toda forma y contenido de información que tenga como finalidad influir en las decisiones de consumo.

e) Línea: Referencia o nombre que le da el fabricante a un vehículo de acuerdo con las características específicas técnico-mecánicas.

f) Manual del propietario: Folleto o libro de instrucciones provisto por el fabricante de un vehículo nuevo, el cual puede incluir la descripción y operación de todos los controles, programa de mantenimiento, tanto para el conductor como para el servicio técnico oficial y las especificaciones técnicas de los modelos cubiertos.

g) Luz baja o de cruce: Luz utilizada para iluminar la vía por delante del vehículo sin deslumbrar ni interferir indebidamente a los conductores circulando en sentido contrario, ni a los demás usuarios de la vía ”.

h) Productor: quien de manera habitual, directa o indirectamente, diseñe, produzca, fabrique, ensamble o importe productos. También se reputa productor, quien diseñe, produzca, fabrique, ensamble, o importe productos sujetos a reglamento técnico o medida sanitaria o fitosanitaria.

i) Proveedor: quien de manera habitual, directa o indirectamente, ofrezca, suministre, distribuya o comercialice productos con o sin ánimo de lucro.

j) Publicidad engañosa: Aquella cuyo mensaje no corresponda a la realidad o sea insuficiente, de manera que induzca o pueda inducir a error, engaño o confusión.

k) Sistema antibloqueo de frenos: Se entiende por “sistema antibloqueo” la parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas. La denominación del sistema es ABS.

l) Sistema de bolsa de aire o airbag: Dispositivo instalado como suplemento de los cinturones de seguridad y los sistemas de retención en los vehículos que en caso de un impacto severo con desaceleración súbita que afecte el vehículo, automáticamente despliega una estructura flexible con la intención de limitar la gravedad de un contacto de una o más partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del compartimiento del pasajero. El sistema puede denominarse con las siglas SRS, SRP de acuerdo con el fabricante.

m) Sistema avanzado de frenado de emergencia: Sistema que permite detectar automáticamente una posible colisión frontal y está en capacidad de activar el sistema de frenado del vehículo para desacelerarlo con el fin de evitar o mitigar los efectos de esta.

n) Sistema de encendido automático de luces. “Auto Headlamps On” (AHO), por sus siglas en inglés. Es un sistema que permite que la luz baja o de cruce se encienda automáticamente cuando el motor del vehículo esté en funcionamiento o su switch esté abierto.

o) Sistema de luces de circulación diurna (DRL, “Day Running Lights” por sus siglas en inglés), luz delantera destinada a hacer más visible el vehículo en marcha con luz diurna.

- p) Sistema de seguridad activa: Conjunto de elementos de seguridad del automóvil que están activos continuamente para prevenir el riesgo de colisión o accidente.
- q) Sistema de seguridad pasiva: Conjunto de elementos de seguridad del automóvil que se activan durante una colisión o accidente reduciendo su severidad y reduciendo el riesgo de lesión o fallecimiento de sus ocupantes.
- r) Sistema de sujeción infantil: Sistema que permite la conexión de un sistema de retención infantil a los vehículos. El sistema cuenta con dos anclajes rígidos en el vehículo, y dos puntos de sujeción rígidos en el sistema de retención infantil, lo que permite limitar el cabeceo del dispositivo instalado. El sistema pueda designarse con el nombre ISOFIX o LATCH según la configuración del vehículo.
- s) Versión: Niveles de dotación de un vehículo dentro de la misma línea.

Información mínima de contenidos de seguridad y dispositivos

Artículo 4. *Contenido mínimo.* La información que se suministre al público, para la venta de vehículos nuevos, deberá contener como mínimo información sobre la existencia o no en el determinado vehículo, de los siguientes sistemas de seguridad activa y pasiva:

– Para vehículos en general:

- 1. Sistemas de seguridad activa:
 - a) Sistema antibloqueo de frenos;
 - b) Control electrónico de estabilidad;
 - c) Alerta de colisión frontal o Sistema avanzado de frenado de emergencia.
- 2. Sistemas de seguridad pasiva.
 - a) Sistema de sujeción infantil (no aplica para vehículos de carga);
 - b) Sistema de bolsa de aire o airbag.

– Para motocicletas

Aplican los siguientes sistemas de seguridad activa:

- a) Sistema de encendido automático de luces o luces de circulación diurna;
- b) Sistema antibloqueo de frenos.

Parágrafo 1. Se podrá incluir información sobre sistemas de seguridad activa o pasiva que posea el vehículo, adicionales a los previstos en el presente artículo, si así lo determina el respectivo productor y/o proveedores, con su respectivo símbolo e indicando debajo de este su nombre con palabras.

Parágrafo 2. Para el sistema de bolsa de aire o airbag, deberá indicarse entre paréntesis el número de unidades con los que cuenta el vehículo.

Artículo 5. *Elementos descriptivos.* La información de que trata el artículo 4 deberá presentarse con los símbolos para cada uno de los sistemas de seguridad referidos, indicando su nombre y

la existencia o ausencia de dicho sistema en el vehículo. Esta información se ubicará en la parte inferior del referido símbolo de seguridad para entendimiento por parte de los consumidores.

Parágrafo 1. La existencia o ausencia de los sistemas de seguridad deberá informarse incluyendo una “x” en caso de ausencia o un “✓” en caso de existencia, junto al respectivo símbolo del elemento de seguridad. La inclusión de estos símbolos se podrá realizar como se muestra en el ejemplo de la ficha uno (1) del anexo de la presente resolución.

Parágrafo 2. Los colores de los símbolos pueden cambiar siempre y cuando se respete su visibilidad y legibilidad.

Parágrafo 3. El representante de marca demostrará, cuando le sea solicitado por la Superintendencia de Industria y Comercio, que la línea de vehículo y sus respectivas versiones introducidas en el mercado colombiano, efectivamente poseen los sistemas de seguridad activa y pasiva incluidos en la información suministrada al público.

Artículo 6. *Información sobre las condiciones de equipamiento.* Los elementos descriptivos de los sistemas de seguridad establecidos en la presente resolución deberán, como mínimo, cumplir con los siguientes requisitos:

1. Ser de fácil lectura y al menos tan visible como el mensaje principal de la información al público.
2. Ser comprensible, incluso tras una lectura superficial.
3. Tratándose de página web o medios digitales, los elementos descriptivos de los sistemas de seguridad deberá visibilizarse tan pronto como la información al público aparezca.
4. En publicidad audiovisual los elementos descriptivos de los sistemas de seguridad deberán incluirse durante toda la pieza publicitaria.

Parágrafo 1. Cuando se ofrezcan diferentes versiones de una misma línea de vehículo o se muestren portafolios de dos o más vehículos, se suministrará el elemento descriptivo de cada uno de los vehículos a los que se refiera la pieza o podrán incluirse los sistemas de seguridad que posee la versión básica.

Parágrafo 2. Si la información al público menciona únicamente la marca y no hace referencia a ninguna línea en concreto, no será necesario incluir los sistemas de seguridad establecidos en la presente resolución.

Parágrafo 3. No se debe incluir en la información al público sobre vehículos que se ofrezcan en el país, contenidos escritos o verbales, en sus elementos sonoros o en sus imágenes, cualquier circunstancia que suponga una conducta contraria a la seguridad vial, como, por ejemplo, incitación a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a situaciones de peligro, a no usar el casco protector para motociclistas, entre otras.

Contenidos mínimos para manual de propietarios

Artículo 7. *Contenidos mínimos en manuales de propietario.* Los productores y proveedores de vehículos nuevos en el país deberán incluir en la portada, carátula o primera página del manual del propietario, un adhesivo o impreso, en el cual se incluya el número de la página, sección, o enlace de la página web, en el que se encuentre la información principal de los elementos de seguridad mínimos de que trata el artículo 4 de la presente resolución, para el respectivo vehículo.

La referencia a la ubicación detallada de la información se podrá realizar como se observa en los ejemplos de la ficha dos (2); en todo caso, corresponde al proveedor verificar que la información esté contenida en los términos aquí dispuestos.

Parágrafo 1. Si el vehículo no posee uno de los equipamientos referidos en el artículo 4, deberá precisarlo en el adhesivo o impreso al que hace referencia el artículo anterior, con la frase: “No incluido”.

Parágrafo 2. En caso de que en el manual de propietario no se encuentre una explicación sobre el respectivo sistema de seguridad, y el vehículo cuente con el mismo, deberá incluirse de manera detallada su descripción en un adhesivo o impreso, o en un documento adicional.

Parágrafo 3. Si el vehículo posee los equipamientos referidos en el artículo 4 pero aparecen en el manual de propietario con otro nombre y/o símbolo, deberá aclararlo en el adhesivo o impreso del equipamiento correspondiente.

Disposiciones finales

Artículo 8. *Documento de entrega.* El personal de ventas de vehículos nuevos deberá brindar a sus compradores información específica sobre el equipamiento del vehículo, en cuanto a dispositivos de seguridad activa y pasiva establecidos en la presente resolución. Esta información deberá quedar consignada de manera clara y legible en un documento firmado por el usuario o persona delegada por este para recibir el vehículo y el representante designado por el concesionario vendedor del vehículo.

Artículo 9. *Vigilancia y control.* En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 1480 de 2011 y el Decreto 4886 de 2011, corresponde a la Superintendencia de Industria y Comercio velar por la observancia de las disposiciones contenidas en esta resolución sobre la información al público que debe suministrarse cuando se ofrezcan vehículos nuevos, dar trámite a las investigaciones por su incumplimiento, así como imponer las sanciones respectivas.

Artículo 10. *Vigencia.* La presente resolución rige a partir del 1 de enero de 2020 y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial las Resoluciones 567 de 2018, 39 de 2019 y 137 de 2019.

Parágrafo 1. Modificado Artículo 1 Ley 903 de 2004.¹¹⁶

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.

¹¹⁶ Este inciso no se encuentra vigente en la medida en que el plazo allí previsto ya se agotó.

En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor¹¹⁷.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Cambio de Servicio Público para Vehículo Automotor Especial

Artículo 5.3.12.1. Modificado Artículo 31 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para solicitar el cambio de servicio de público a particular de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de nueve (9) pasajeros, incluido el conductor, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que se indican a continuación:

1. Presentación de documentos por parte del usuario.

a. Formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, adjuntando la imagen del código QR; o la certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN; o en caso de no contar con las anteriores, las improntas.

b. En el evento en que el vehículo se encuentre vinculado a una empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial, deberá presentar copia de la comunicación o de la guía de correo certificado por medio de la cual el propietario del vehículo le comunicó a la empresa a la cual tiene vinculado el vehículo, su intención de realizar el cambio de servicio de público a particular, con la respectiva constancia de recibido.

c. Copia de la respectiva respuesta otorgada por la empresa o, en su defecto, manifestación escrita señalando que no obtuvo el pronunciamiento de la empresa dentro del término establecido en el artículo 2.2.1.6.15.4 del Decreto número 1079 de 2015.

2. Verificación de la tarjeta de operación. El Organismo de Tránsito verificará en el sistema RUNT que el vehículo tenga tarjeta de operación vigente o que haya tenido tarjeta de operación, para la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial.

En todo caso para adelantar el trámite de cambio de servicio de que trata la presente resolución, no se requerirá la presentación de paz y salvo expedido por la empresa de transporte.

3. Confrontación. El Organismo de Tránsito confrontará la información registrada en el sistema RUNT, con la información incluida en la imagen del código QR; o la certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN; o con las improntas allegadas en el documento y los datos consignados en el sistema RUNT.

4. Validación del SOAT, revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, infracciones de tránsito, modalidad de servicio y modelo del vehículo. Una vez registrada la solicitud por el Organismo de Tránsito en el sistema RUNT, este último validará que el SOAT y la revisión técnicomecánica y de emisiones contaminantes se encuentren vigentes, que el propietario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito, que el vehículo efectivamente sea de la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor especial y que el vehículo haya permanecido mínimo cinco (5) años en la modalidad,

¹¹⁷ Inciso declarado exequible, Corte Constitucional Sentencia C-408 de 2004.

contados a partir de la matrícula, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.15.4 del Decreto número 1079 de 2015, modificado por el artículo 17 del Decreto número 478 de 2021.

Por el término de dos (2) años contados a partir del 6 de agosto de 2021, los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de nueve (9) pasajeros, incluido el conductor, podrán ser cambiados al servicio particular sin importar su fecha de matrícula, ni el tiempo de permanencia de la modalidad, en atención a lo establecido en el párrafo transitorio del mencionado artículo 2.2.1.6.15.4 del Decreto número 1079 de 2015, modificado por el artículo 17 del Decreto número 478 de 2021.

5. Verificación de cambio de características. El Organismo de Tránsito verificará que al vehículo le han sido retirados todos los distintivos y logos de la empresa de servicio público, la lámina reflectiva con números de placas en costados y parte superior externa del vehículo, entre otros, y deberá realizar el respectivo registro fotográfico en el que conste que efectivamente estos fueron retirados.

La verificación de cambio de características del vehículo podrá ser realizada por cualquier Organismo de Tránsito del país sin importar su jurisdicción, el cual realizará el respectivo registro fotográfico e informará al Organismo de Tránsito en el que se encuentra matriculado el vehículo objeto de validación.

6. Validación y verificación del pago de los derechos de trámite. El Organismo de Tránsito validará en el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de las tarifas del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), por concepto de cambio de servicio, cambio de placa y cambio de licencia, y verificará la realización del pago correspondiente a los derechos del Organismo de Tránsito.

7. Otorgamiento de la licencia de tránsito y entrega de placas. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el Organismo de Tránsito procederá a expedir y entregar la nueva licencia de tránsito, a actualizar el Registro Nacional Automotor con el nuevo tipo de servicio registrado y hará entrega de las nuevas placas de servicio particular contra entrega de las anteriores. Por ninguna razón se admitirá denuncia por pérdida de placas.

8. Desvinculación del vehículo y actualización de la capacidad transportadora.

a) Una vez aprobado el trámite, el Organismo de Tránsito comunicará a la Dirección Territorial correspondiente del Ministerio de Transporte y a la empresa, mediante correo electrónico o mediante comunicación escrita debidamente radicada en la sede de la Dirección Territorial, para que previa verificación en el sistema RUNT del cambio de servicio efectuado, se proceda a ajustar la capacidad transportadora de la empresa a la cual se encuentra vinculado y, en consecuencia, a la cancelación de la Tarjeta de Operación, en el evento en que se encuentre vigente;

b) Como resultado de lo anterior, la capacidad transportadora de la empresa donde se encontraba vinculado el equipo, se disminuirá en la respectiva unidad que realiza el cambio, conforme lo preceptuado en el párrafo 1 del artículo 2.2.1.6.15.4 del Decreto número 1079 de 2015, lo cual deberá ser comunicado al representante legal de la empresa;

c) La Dirección Territorial actualizará mensualmente las capacidades transportadoras de las empresas a las que se les disminuyeron durante el período inmediatamente anterior, como consecuencia del cambio de servicio, comunicándole lo pertinente a la respectiva empresa de transporte.

9. Reporte a la Superintendencia de Transporte. Cada dos (2) meses los Organismos de Tránsito enviarán a la Superintendencia de Transporte la relación de los vehículos a los que se les haya efectuado el cambio de servicio para efectos de consolidar el archivo de los vehículos que no podrán seguir prestando el servicio público.

Parágrafo 1. Cuando el cambio de servicio de público a particular sea solicitado para un vehículo de propiedad de una empresa de transporte terrestre automotor especial, no será necesario presentar los documentos señalados en los literales b y c del numeral 1 del presente artículo.

Parágrafo 2. Para efectos del cumplimiento de la disposición prevista en el literal a) del numeral 8 del presente artículo, la Dirección Territorial respectiva deberá verificar previamente el cambio de servicio en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo 3. De conformidad a lo establecido en el parágrafo transitorio del artículo 2.2.1.6.15.4 del Decreto número 1079 de 2015, modificado por el artículo 17 del Decreto número 478 de 2021, por el término de dos (2) años, contados a partir del 6 de agosto de 2021, los cambios de servicio público a particular de los vehículos de la modalidad de transporte especial no darán lugar a la actualización o ajuste de la capacidad transportadora de que trata el numeral 8 del presente artículo y el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.6.15.4 del Decreto número 1079 de 2015, modificado por el artículo 17 del Decreto número 478 de 2021.

Parágrafo 4. Para aquellos vehículos que cuenten con tipo de identificación con código QR, se podrá aceptar dicha imagen en lugar de la impronta.

Instrucción Administrativa:

Circular MT 20244200000317 de 2024.

“...Es imperativo recordar que la seguridad vial, debe primar en la prestación del servicio relacionado con la Revisión Técnico-Mecánica. Negar este servicio, basándose en lo anteriormente descrito, expone a que los usuarios motocicletas con un cilindraje inferior a 50cm³, no puedan acreditar que sus vehículos cuentan con las condiciones mínimas de seguridad, que garanticen la integridad de todos los actores viales.

No obstante, si el Organismos de Apoyo al Tránsito, no mantiene la totalidad de sus condiciones de habitación, no obtiene las certificaciones de calidad o incumple alguno de los requisitos previstos para su registro, se procederá a la suspensión o cancelación del mismo. Conforme lo previsto, en el Artículo 11 de la Resolución 11355 de 2020.

“Artículo 11. Vigencia del Registro. El Registro del Centro de Diagnóstico Automotor se otorgará por tiempo

indefinido, siempre y cuando se mantengan los requisitos y condiciones señalados en la presente resolución, y cuando los resultados de las evaluaciones efectuadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) y las entidades ambientales competentes sean satisfactorias.

De lo contrario, se procederá a dar aplicación a lo establecido en el numeral 1 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013”.

En conclusión, ningún Centro de Diagnóstico Automotor en el país puede negarse a llevar a cabo la Revisión Técnico-Mecánica de las motocicletas con un cilindraje inferior a 50cm³, con el argumento que no está bien la clase de vehículo que le fue asignada en el momento de su registro o matrícula inicial. Cualquier negativa en este sentido constituiría una clara violación a los derechos de los usuarios y a las normativas actuales en materia de tránsito”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341122081 de 2023.

“...Entre los vehículos que es permitido el trámite de cambio de servicio de la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, se encuentran los vehículos clase camioneta, sin embargo, la norma no hace distinción al tipo de carrocería, ya sea, con carrocerías tipo Vans, wagon o Doble cabina con platón, igualmente, cuando se trata de vehículos clase camioneta con carrocería doble cabina con platón, la

norma no hace distinción frente a la capacidad de pasajeros y carga. En ese orden, el trámite de cambio de servicio de vehículos de la modalidad de servicio especial a particular sobre vehículos clase camioneta con carrocería doble cabina con platón, es procedente, siempre que hayan permanecido mínimo cinco (5) años vinculados en la modalidad de servicio especial, contados a partir de la matrícula del vehículo, indistintamente a la capacidad de pasajeros y carga”.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-408 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-408 de 2004 decidió declarar exequible (...) el parágrafo 1 del artículo 27 de la Ley 769 de 2002¹¹⁸.

Corte Constitucional Sentencia C-408 de 2004. “El cambio de clase o servicio de un vehículo...en alguna época de transición de la normatividad tuvo trascendencia en aras de regularizar situaciones de hecho que venían siendo coonestadas por autoridades del transporte, no podían ser mantenidas en contravía de las políticas que en relación con el sector transporte viene implementando el legislador, en las cuales se propugna cada vez más por garantizar un servicio seguro, cómodo y eficiente, que sólo puede ser asumido por empresas, o personas naturales o jurídicas que cumplan con una serie de condiciones especiales para ese fin.” “En ese orden de ideas, el legislador dentro de su libertad de configuración normativa, estableció una prohibición en ese sentido, lo cual encuentra pleno sustento constitucional, pues con ello se busca la prevalencia del interés general así como la seguridad no sólo

de los usuarios del servicio, sino de quienes transitan por las vías públicas. Nótese que la ley¹¹⁹, dispone que las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte, sólo podrán prestar el servicio con equipos matriculados y registrados, y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de conformidad con la infraestructura de cada Modo de transporte.” “Adicionalmente, por ministerio de la ley, los equipos destinados al servicio público de transporte, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, condiciones técnicas, mecánicas y de seguridad, como por ejemplo, perfecto funcionamiento de frenos, dirección, suspensión, escape de gases, adecuado estado de la carrocería. Además, según lo dispone el Artículo 51 de la Ley 769 de 2002, los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo, deberán someterse anualmente a una revisión técnico-mecánica cada año, tendiente a verificar el adecuado estado de los equipos”.

Parágrafo. Adicionado Artículo 1 Ley 903 de 2004. En los términos establecidos en el presente artículo, el Ministerio de Transporte reglamentará el cambio de servicio público tipo taxi a servicio particular.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

¹¹⁸ El aparte cuya constitucionalidad se declaró estableció: A partir de la fecha de la expedición de la presente Ley, no se podrá cambiar de clase o servicio un vehículo.

¹¹⁹ Ley 336 de 1996 art. 23.

Cambio de servicio público a particular para vehículo automotor tipo taxi

Artículo 5.3.11.1. **Modificado Artículo 30 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para solicitar el cambio de servicio de público a particular de un vehículo automotor tipo taxi, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación de documentos. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito requerirá al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, donde registra la solicitud de cambio de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi a servicio particular en el que debe adjuntar las respectivas improntas del vehículo y tarjeta de operación.

El Organismo de Tránsito requerirá la tarjeta de operación en físico, hasta tanto sea implementado en el sistema RUNT el registro de las empresas de transporte, evento en el cual se procederá a validar la información en el sistema.

2. El Organismo de Tránsito confronta la información registrada en el sistema RUNT, con la imagen del código QR; o la certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN; o en caso de no contar con las anteriores, las improntas y los datos de la licencia de tránsito.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340567811 de 2023.

“Las imágenes o fotografías (fotoimprontas) de dichos adhesivos deben ser aceptadas como improntas, conforme a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 5.3.1.4.1, que se transcribe en precedencia. (...) no existe disposición legal ni reglamentaria que defina los Códigos QR como improntas en

vehículos, sin embargo, estos códigos se encuentran adheridos a los componentes del vehículo y contienen la información de los guarismos de identificación de los mismos, los cuales, deben ser aceptados como improntas, cuando los usuarios presente las imágenes de éstos, conforme a lo establecido en el precitado artículo”.

3. Validación del SOAT, infracciones de tránsito y tiempo en el servicio público. El Organismo de Tránsito valida en el sistema RUNT la existencia del SOAT, que el propietario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito y valida y/o verifica que el vehículo tenga una antigüedad en el servicio público mínima de cinco (5) años, que se contarán a partir del registro inicial del vehículo.

4. El Organismo de Tránsito verifica y/o valida la desvinculación del vehículo de la empresa servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros en vehículo taxi.

5. Verificación del cambio de color. El Organismo de Tránsito procederá a verificar que efectivamente el color del vehículo ha sido cambiado y realiza un registro fotográfico del mismo.

En el evento en que haya cambio de servicio de público a particular, se deberá verificar el cambio de color del vehículo que sale del servicio y que haya permanecido en el servicio público por un término no menor de 5 años, contados a partir de la fecha de expedición de la licencia de tránsito.

6. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El Organismo de Tránsito valida en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del Organismo de Tránsito.

7. Otorgamiento de la licencia de tránsito y entrega de placas. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el Organismo de Tránsito procede a expedir y entregar la nueva licencia de tránsito, actualiza el Registro Nacional Automotor con el nuevo tipo de servicio registrado y el nuevo color y hace entrega de las nuevas placas de servicio particular contra entrega de las anteriores.

Parágrafo. Para aquellos vehículos que cuenten con tipo de identificación con código QR, se podrá aceptar dicha imagen en lugar de la impronta.

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.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Trámites para Vehículos Antiguos y Clásicos

Artículo 5.5.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto reglamentar integralmente el parágrafo 2 del artículo 27 de la Ley 769 de 2002 en lo relacionado con vehículos antiguos y vehículos clásicos.

Artículo 5.5.2. Ámbito de aplicación. El presente capítulo se aplica a todos los interesados en clasificar los vehículos como antiguos o clásicos, a las entidades especializadas autorizadas e inscritas ante el Ministerio de Transporte en la preservación de vehículos antiguos y clásicos, los Organismos de Tránsito encargados del registro de vehículos antiguos y clásicos, los importadores y las autoridades de vigilancia y control aduanero.

Artículo 5.5.3. Definiciones. Para efectos del presente capítulo se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

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

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

Motocicleta antigua: Es aquella motocicleta cuyo modelo haya cumplido 35 años, que conserve sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento.

Motocicleta clásica: Es aquella motocicleta cuyo modelo 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.

Artículo 5.5.4. Registro o matrícula inicial de vehículos antiguos y clásicos que ingresan al país. Los vehículos automotores cuya importación se autoriza como Antiguos o Clásicos, para efectos de su registro o matrícula inicial en esta categoría, deberán presentar certificación de un organismo internacional acreditado del país de origen del vehículo. Dicha certificación debe ser validada por las entidades especializadas, inscritas ante el Ministerio de Transporte.

Para aquellos vehículos que ya hubieren surtido el proceso de importación, el registro o matrícula deberá efectuarse dentro de los noventa (90) días calendario, siguientes al 3 de agosto de 2018.

Parágrafo. Los vehículos Antiguos o Clásicos que ingresan al país, deberán registrarse o matricularse y adelantar el trámite de asignación de placa ante cualquier organismo de tránsito conforme a los criterios establecidos en el numeral 2 del artículo 5.5.1.2. de la presente resolución, dentro de los noventa (90) días calendario siguientes a su importación.

Artículo 5.5.5. Placa. La placa para los vehículos antiguos y clásicos, solo podrá ser elaborada y expedida por los organismos de tránsito donde se encuentren matriculados.

Artículo 5.5.6. Base gravable. La base gravable de los vehículos antiguos y clásicos para efectos de la liquidación del impuesto de automotores será la que determine el Ministerio de Transporte mediante resolución expedida en el año inmediatamente anterior al año gravable.

Artículo 5.5.7. Inscripción de entidades especializadas. Para efectos de lo previsto en los artículos 5.5.1.1. y 6.4.4.1. de la presente resolución, las entidades de clasificación nacionales o extranjeras, deberán inscribirse ante la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte o aquella que ejerza sus funciones.

Para ello deberá presentar solicitud escrita donde conste el nombre de la empresa, dirección, teléfono, página web (si la tiene) y NIT, acompañada de los estatutos, demostrando la especialidad y experiencia de por lo menos cinco (5) años en preservación y mantenimiento de vehículos antiguos y clásicos, anexando el manual a utilizar para clasificar el vehículo e indicando la federación o agremiación a la que pertenece.

La Dirección de Transporte y Tránsito o quien haga sus veces, validará la información dentro de los noventa (90) días hábiles siguientes a la presentación de la solicitud.

La constancia de inscripción se otorgará por medio de acto administrativo.

Parágrafo. Las entidades que se encuentren inscritas y autorizadas ante el Ministerio de Transporte con anterioridad a la vigencia de esta disposición para la clasificación de automóviles antiguos y clásicos, interesadas en clasificar motocicletas antiguas y clásicas, deberán solicitar la actualización de la inscripción incluyendo la actividad de clasificación para estas.

Cambio de Placa por Clasificación de Vehículo Automotor Antiguo o Clásico y Cambio de Placa de Vigencias Anteriores

Artículo 5.5.1.1. Cambio de placa por clasificación de vehículo automotor antiguo o clásico.

1. El propietario interesado en el cambio de placa por clasificación de vehículo antiguo o clásico, deberá de manera previa, acudir ante las entidades especializadas en la preservación de vehículos antiguos o clásicos, debidamente autorizadas e inscritas ante el Ministerio de Transporte, las cuales podrán ser consultadas en la página web del Ministerio: https://www.mintransporte.gov.co/Publicaciones/atencion_al_ciudadano/servicios_y_consultas en línea para efectos de obtener certificado de clasificación, requisito para solicitar el cambio de placa por clasificación de vehículo automotor antiguo o clásico.

2. Una vez el propietario del vehículo obtenga la clasificación como antiguo o clásico por parte de la entidad especializada, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la fecha de expedición de la certificación para solicitar el cambio de la placa y la licencia de tránsito ante el Organismo de Tránsito donde se encuentre matriculado, teniendo en cuenta los requisitos establecidos en el artículo 5.5.1.2. de la presente resolución del Ministerio de Transporte y los siguientes:

- a) Presentar la solicitud de cambio de placa acompañado de la certificación de clasificación de vehículo antiguo o clásico;
- b) El vehículo clasificado como antiguo o clásico debe estar previamente matriculado;
- c) Para la actualización del registro, el propietario del vehículo antiguo o clásico debe estar a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito;
- d) Estar a paz y salvo por concepto de impuestos del vehículo;
- e) Hacer devolución de la licencia de tránsito y de la placa anterior.

3. Revisados los anteriores requisitos, el Organismo de Tránsito procederá a hacer entrega de la licencia de tránsito con la anotación de vehículo -automóvil o motocicleta-antiguo o clásico, así:

Automóvil: PA/Antiguo o PA/Clásico.

Motocicleta: PM/Antigua o PM/Clásica.

Hará entrega de la placa correspondiente una vez esté disponible, con el número original y las dimensiones y características de las fichas técnicas que se adoptan con el Anexo 49 “Ficha técnica para placas retrorreflectivas de identificación vehicular en vehículos antiguos y clásicos” y el Anexo 50 “Ficha técnica para placas retrorreflectivas de identificación vehicular en motocicletas antiguas y clásicas”, de la presente resolución, según corresponda al vehículo (automóvil o motocicleta antigua o clásica).

Parágrafo 1. De conformidad con la norma técnica NTC 5375 de 2012, no se exigirá la revisión técnico-mecánica para los vehículos antiguos y clásicos.

Parágrafo 2. El vehículo clasificado como antiguo o clásico no podrá circular por el territorio nacional, hasta tanto no obtenga la nueva placa con las características establecidas en las fichas técnicas que se adoptan con el Anexo 49 “Ficha técnica para placas retrorreflectivas de identificación vehicular en vehículos antiguos y clásicos” y el Anexo 50 “Ficha técnica para placas retrorreflectivas de identificación vehicular en motocicletas antiguas y clásicas”, de la presente resolución, so pena de incurrir en la sanción establecida en el artículo 131, literal b) de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010.

Parágrafo 3. De no efectuarse el cambio de placa dentro del plazo de seis (6) meses indicados con anterioridad, el certificado de clasificación de vehículo antiguo o clásico, perderá su vigencia.

Parágrafo 4. Una vez otorgada la clasificación o la reclasificación y en el evento que la entidad especializada detecte alguna modificación en las características, deberá informarle al organismo de tránsito donde se encuentre matriculado el vehículo, en un término no superior a un (1) mes, con el fin de reemplazar la placa antigua o clásica por la Placa Única Nacional original.

Artículo 5.5.1.2. **Modificado Artículo 33 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para solicitar ante el Organismo de Tránsito el cambio de placa de un vehículo por clasificación o porque aún porta placas de vigencias anteriores se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación del formato de solicitud de trámite. El Organismo de Tránsito requiere al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado.

2. Si el cambio de placa es por clasificación. El Organismo de Tránsito requiere al usuario la certificación expedida por la entidad especializada en la preservación de vehículos antiguos y clásicos inscrita ante el Ministerio de Transporte que clasifica al vehículo como antiguo o clásico, la cual deberá ser reportada al sistema y donde se deberán adherir las improntas del vehículo.
3. Las entidades nacionales o extranjeras especializadas en la preservación de vehículos antiguos y clásicos que se encuentran registradas en la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, deberán estar registradas en el Sistema RUNT e ingresar al sistema los juzgamientos realizados que acreditan un vehículo como clásico o antiguo.
4. Si el cambio de placa se realiza por modificación del formato de placa de dos (2) letras y cuatro (4) números al formato de tres (3) letras y tres (3) números, el Organismo de Tránsito requiere al usuario, como soporte documental del trámite, la solicitud de cambio de placa, donde deberán ser adheridas las improntas.
5. Si el cambio de placa se realiza por modificación del formato de placa de la vigencia anterior al Acuerdo número 155 de 1972 (1 letra y 4 dígitos, 2 letras y cuatro 4 dígitos, 1 letra y 5 dígitos, 2 letras y 5 dígitos, o solo números), el Organismo de Tránsito requiere al usuario, como soporte documental del trámite, la solicitud de cambio de placa y tarjeta de matrícula o manifestación de la pérdida a cambio de la licencia de tránsito, donde deberán ser adheridas las improntas.
6. El Organismo de Tránsito confrontará la información registrada en el sistema RUNT, con las improntas adheridas en la certificación o en la solicitud de cambio, según el caso, los datos de la licencia de tránsito y los datos de la entidad que expide la certificación cuando el cambio es por clasificación.
7. Validación del SOAT e infracciones de tránsito. El Organismo de Tránsito validará en el sistema RUNT la existencia del SOAT y que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.
8. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El Organismo de Tránsito validará en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del Organismo de Tránsito.
9. Otorgamiento de la licencia de tránsito y entrega de placas. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el Organismo de Tránsito procederá a expedir y entregar la nueva licencia de tránsito, actualizará el Registro Nacional Automotor con la nueva clasificación del vehículo y hará entrega de las nuevas placas contra entrega de las anteriores”.

Parágrafo. Para aquellos vehículos que cuenten con tipo de identificación con código QR, se podrá aceptar dicha imagen en lugar de la impronta.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221341363481 de 2022.

“¿es posible adelantar el registro inicial de estos vehículos, si aportan prueba del proceso de restauración y alistamiento? Los requisitos para el registro o matrícula inicial de vehículos antiguos o clásicos que ingresan importados al país, cuya importación se autorice con esa condición, son taxativos, entre estos, que se realice el trámite dentro de los noventa (90) días calendario siguientes a su importación y

que se presente certificación de un organismo internacional acreditado del país de origen del vehículo, la cual debe ser validada por entidades especializadas inscritas ante el Ministerio de Transporte. En ese orden, si no se cumplen dichos requisitos, no es procedente adelantar y autorizar dicho trámite.

¿qué deben hacer los ciudadanos con esos vehículos? ¿tendrían que exportarlos

y volver a importarlos?”. Respecto de los vehículos importados como antiguos y clásicos, que no sea posible realizar el trámite de matrícula, no existe disposición legal ni reglamentaria que imponga la obligación a los propietarios para realizar la reexportación de los mismos, pues

éstos, serán los que determinen que hacer con esos automotores ante la imposibilidad de realizar el referido trámite, que les permitiría transitar en las vías del territorio nacional dentro de los términos de ley”.

Artículo 28. Modificado Artículo 8 Ley 1383 de 2010. *Condiciones tecnomecánicas, de emisiones contaminantes y de operación.* 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 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"¹²⁰. En efecto, las empresas de servicio automotor deberán sufragar los costos de mantenimiento de un centro de llamadas, contratado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, al cual podrán acudir los usuarios del servicio para reportar la comisión de infracciones de tránsito o la violación al régimen de sanciones por parte de aquéllas. En otras palabras, se está imponiendo una contraprestación al funcionamiento de un servicio público". "En cuanto al **sujeto activo**, queda claro que es el Estado, representado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, entidad que deberá, a su vez, contratar los

servicios de un centro de llamadas, el cual estará bajo su vigilancia, inspección y control". "El **sujeto pasivo**, por su parte, también se encuentra plenamente previsto por la norma objetada, ya que se trata de las empresas de servicio público terrestre automotor; en tanto que el **hecho generador**, lo constituye la prestación del servicio público de transporte terrestre". "...el legislador previó esos parámetros generales destinados a fijar los sistemas y métodos para determinar la tarifa de la tasa, por cuanto dispuso que aquella deberá ser liquidada "en proporción al número de vehículos vinculados", es decir que, a mayor número de vehículos inscritos por la empresa transportadora, correlativamente será mayor la tarifa de la tasa que deberán pagar por concepto de mantenimiento del servicio de reporte de infracciones de tránsito".

Con dicho propósito, los vehículos de servicio público y oficial, de manera obligatoria deberán llevar un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico correspondiente al centro de llamadas antes indicado.

Los vehículos de servicio público deberán llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa según normas que profiera el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: Resolución MT-2999 de 2003

Artículo 1. A partir del 1 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.

¹²⁰ Sentencia C- 950 de 2007.

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

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

Artículo 1. Adicionar la Resolución 2999 de mayo 19 de 2003 en el sentido de incluir la ubicación del número de la placa en los costados y en el techo de los vehículos de servicio público de transporte masivo, tipo articulados y biarticulados.

Artículo 2. Los vehículos de servicio público de transporte masivo, tipo articulados y biarticulados deberán llevar el número de la placa única nacional, asignada en el registro inicial, instalada en la parte externa lateral media del segundo cuerpo del vehículo en cada costado y en la parte externa del techo perpendicular al eje longitudinal, conforme a los diseños anexos, los cuales hacen parte integral de esta disposición. La reproducción tendrá las características de diseño, colores, logotipo, tipo de letra y números de la PLACA UNICA NACIONAL VIGENTE.

Artículo 3. Para efectos de lo previsto en el Artículo anterior, las dimensiones de la placa ubicada en los costados será 500 mm de largo por 250 mm de ancho y para la parte externa del techo, de 660 mm de largo por 330 mm de ancho. Así mismo, el número de la placa deberá quedar impreso en lámina reflectiva tipo 1 conforme a las especificaciones de la Norma Técnica Colombiana NTC-4739.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340500941 de 2019.

“...el artículo 32 de la Resolución 2999 de 2003, adicionada por la Resolución 909 de 2005 y por la Resolución 8941 de 2003, respecto a los vehículos de servicio público establece donde se debe colocar el número de la placa atendiendo a la clase de vehículo, entre otras, para los vehículos clase automóvil y camioneta, deberán colocar el número de la placa en la parte

externa lateral media de las puertas traseras y a su vez el artículo 4 de la referida Resolución establece que los vehículos de servicio público deberán colocar el número de la placa de que trata esta disposición, de manera perpendicular al eje longitudinal del vehículo, en la parte superior externa del techo, centrado transversalmente”.

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 ley¹²¹.

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 MT-20223040045295 de 2022

Artículo 4.3.3.1. Objeto. La presente sección 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 4.3.3.2. Definiciones. Para efectos de la aplicación de la presente sección, las definiciones son las consignadas en el numeral 2 de la Norma Técnica Colombiana NTC 4788.

Artículo 4.3.3.3. Designación. Para la aplicación de la presente sección, 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.

¹²¹ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada contra el parágrafo 2 del artículo 8 del proyecto de ley número 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones”, y en consecuencia, se declaró exequible.

Artículo 4.3.3.4. 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 4.3.3.5. 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 4.3.3.6. 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 4.3.3.7. Dimensiones. Los vehículos de transporte de carga que circulen por el territorio nacional, deben cumplir con las dimensiones establecidas en la siguiente tabla:

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.

Artículo 4.3.3.8. 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:

Parágrafo. Los números dentro de la tabla se refieren a:

1. Para el caso de un eje direccional y un eje trídém

2. Para el caso de dos ejes direccionales y uno tándem

3. Para el caso de dos ejes delanteros de suspensión independiente.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341063391 de 2023.

“No obstante, los conductores de vehículos de transporte de carga, que transiten halando o haciendo uso de remolques o semirremolques, deberán demostrar que esos vehículos se

encuentran homologados bajo la configuración que transitan, para camiones con remolque o camiones con remolque balanceado conforme a lo establecido cuadro del artículo 4.3.3.8 de la Resolución 20223040045295 de 2022”.

Artículo 4.3.3.9. Para la aplicación de lo establecido en el artículo 4.3.3.8., de la presente resolución, 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 4.3.3.10. 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:

Parágrafo. En el caso de que se utilicen llantas de base ancha, una de estas es equivalente a dos llantas de base estándar.

Artículo 4.3.3.11. En cualquier combinación de vehículos de acuerdo con la tabla contemplada en el artículo 4.3.3.3., (Designación), la sumatoria algebraica de los cuadrados de las distancias entre líneas de rotación de los ejes de los vehículos de carga, debe ser máximo de 111.48 m².

Artículo 4.3.3.12. 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 4.3.3.13. Para la aplicación de la presente sección, 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 4.3.3.14. 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.

Artículo 4.3.3.15. Todo vehículo de transporte terrestre automotor de carga que transite por el territorio nacional debe cumplir con lo establecido en el presente capítulo.

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 4.3.3.16. A partir del 28 de diciembre de 2004, 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 vólco 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 número 2502 de febrero 22 de 2002.

Artículo 4.3.3.17. A partir del 28 de diciembre de 2004, las empresas ensambladoras, fabricantes y/o importadores de vehículos de transporte de carga deberán acogerse a lo estipulado en la presente sección.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Control de Peso a Vehículos de Transporte de Carga de Dos Ejes

Artículo 5.8.7.2.1. Todos los vehículos rígidos de dos (2) ejes destinados al transporte de carga, matriculados o registrados con anterioridad al 30 de julio de 2021, se someterán al control de peso en báscula, de acuerdo con el peso bruto vehicular máximo establecido en la siguiente tabla:

Rango Peso Bruto Vehicular (PBV) registrado en el RUNT	Máximo Peso Bruto Vehicular (PBV) permitido en control de básculas (kilogramos)
Menor o igual a 5.000 kilogramos	5.500
Mayor a 5.000 kilogramos y menor o igual a 6.000 kilogramos	7.000
Mayor a 6.000 kilogramos y menor o igual a 7.000 kilogramos	9.000
Mayor a 7.000 kilogramos y menor o igual a 8.000 kilogramos	10.500
Mayor a 8.000 kilogramos y menor o igual a 9.000 kilogramos	11.500
Mayor a 9.000 kilogramos y menor o igual a 10.500 kilogramos	13.500
Mayor a 10.500 kilogramos y menor o igual a 13.000 kilogramos	15.500
Mayor a 13.000 kilogramos y menor o igual a 17.500 kilogramos	17.500

Parágrafo 1. El peso máximo establecido en la tabla del presente artículo tendrá vigencia hasta el 28 de junio de 2028. A partir del vencimiento de este plazo los vehículos rígidos de dos (2) ejes destinados al transporte de carga que transiten por el territorio nacional se someterán al control de peso bruto vehicular en báscula de conformidad con el Peso Bruto Vehicular (PBV) estipulado por el fabricante en la Ficha Técnica de Homologación (FTH) y para aquellos vehículos que no cuenten con Ficha Técnica de Homologación como límite máximo el asignado en el Registro Nacional Automotor según se establece en el parágrafo 3 del presente artículo.

Parágrafo 2. Los vehículos de carga rígidos de dos (2) ejes matriculados o registrados con posterioridad al 31 de julio de 2021 deberán someterse al control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula, el cual se hará tomando como límite máximo el establecido por el fabricante en la Ficha Técnica de Homologación.

Parágrafo 3. Para aquellos vehículos que no cuenten con Ficha Técnica de Homologación (FTH) o tengan inconsistencias en el Peso Bruto Vehicular (PBV) reportado en la plataforma del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se deberá seguir el procedimiento indicado en la Resolución número 6765 del 23 de junio de 2020 o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 4. Conforme lo dispone el artículo 93-1 de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 18 de la Ley 1383 de 2010, serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa de transporte a la cual esté vinculado el vehículo automotor, cuando el mismo exceda los límites de peso establecidos en la tabla del presente artículo o en la ficha técnica de homologación del fabricante según corresponda.

Parágrafo 5. De conformidad con lo establecido en el numeral 4 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993, cuando se excedan los límites establecidos en la tabla consagrada en el presente artículo o en la ficha técnica de homologación del fabricante según corresponda, la responsabilidad derivada de dicho exceso en materia de transporte será del generador de la carga, la empresa de transporte y/o cualquier persona que viole o facilite su violación.

El generador de la carga y la empresa de transporte no podrán trasladar o recobrar el valor de las sanciones a los propietarios del vehículo, así como tampoco podrán exigir garantías o cauciones a los propietarios del vehículo por dicho concepto.

La sanción deberá ser pagada y asumida solo por quien sea sancionado por la Superintendencia de Transporte.

Artículo 5.8.7.2.2. Toda modificación que se realice a las especificaciones originales de un vehículo de transporte de carga y las consecuencias que de ello se deriven, será de responsabilidad exclusiva de su propietario.

Reglamentación: Resolución MT-319 de 2008

Artículo 1. Autorizar la transformación de vehículos articulados de transporte de carga tipo tractocamión de dos (2) y tres (3) ejes, a camiones tipo volqueta C2 o C3, respectivamente.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341063031 de 2023. “La Resolución 2502 de 2002 aplica para la transformación o repotenciación de vehículos homologados y registrados para la prestación del servicio en la modalidad

de Transporte Terrestre Automotor de Carga, por lo tanto, los requisitos para realizar el referido trámite serán los señalados en el artículo 5, y atendiendo el procedimiento señalado en el artículo 3, del referido acto administrativo”.

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 (424olcó) 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.

Reglamentación: Resolución MT-20223040037985 de 2022

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto establecer las equivalencias para la clasificación de vehículos contenida en la Resolución Consolidada “UNECE/TRANS/WP.29/78/ Rev.6”, adoptada por El Foro Mundial para la Armonización de la reglamentación sobre vehículos de la Organización de las Naciones Unidas, frente a las definiciones, clases o tipologías, establecidas en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, en el artículo 6 de la Ley 2198 de 2022 y en las Resoluciones 4100 de 2004, 5443 de 2009 y 160 de 2017 del Ministerio de Transporte.

Artículo 2. Ámbito de Aplicación. Para la aplicación, verificación e interpretación de los reglamentos técnicos vehiculares que sean expedidos y que tenga como base los reglamentos del Acuerdo de 1958 de la Organización de las Naciones Unidas, se deberá tener en cuenta La tabla de equivalencias contenida en el Anexo de la presente resolución, el cual hace parte integral de la misma.

Parágrafo. Para todos los efectos, la masa máxima del vehículo equivale al peso vehicular.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-407151 del 11 de 2010.

“La capacidad de carga de un vehículo (carga útil o neta), está calculada a partir de la diferencia entre el peso bruto vehicular y el peso vacío (chasis mas carrocería). El peso bruto vehicular se encuentra determinado según la configuración de cada vehículo mediante la resolución 4100 de 2004, por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial nacional, modificada por la resolución 2888 de 2005, para poder determinar la capacidad máxima de un vehículo debe conocerse el peso del vehículo vacío y

restado del peso máximo bruto vehicular determinado por las normas anotadas, considerando además el peso del combustible y el conductor.

En la industria se usa el concepto de capacidad volumétrica, para definir hasta donde se puede utilizar un tanque o recipiente, sin que haya derrame por agitación o movimiento del líquido a contener.

Esto aplica tanto para vehículos rígidos como para articulados, debe hallarse el peso vacío del conjunto que conforma cabezote y remolque, si hay cambio de remolque, debe realizarse el cálculo para el nuevo remolque”.

Reglamentación: Circular Única de Infraestructura y Transporte SuperTransporte

Artículo 3.7.1. Programa Especial de Supervisión del control del Sobre peso en Carreteras – PECSO. En el desarrollo de este Programa Especial se realiza un proceso de verificación funcional y operativo de las condiciones en que se prestan servicios a los usuarios en las diferentes Estaciones de Pesaje, ubicadas en las carreteras concesionadas y no concesionadas, las cuales son utilizadas para el control del sobre peso, así como la articulación con sistemas operativos de información del sector transporte RUNT y RNDC.

Le corresponde a las Delegaturas de Tránsito y Transporte Terrestre, Puertos y Concesiones e Infraestructura de la Superintendencia de Transporte, en el desarrollo de sus respectivas funciones, ejercer supervisión -inspección, vigilancia y control- respecto de las medidas del control del sobre peso en la infraestructura portuaria, carretera y de la operación del transporte de carga.

En consecuencia y para estos fines, se hace necesario implementar los mecanismos de supervisión descritos en el “ANEXO 1_TÉCNICO_MANTENIMIENTO DEL ACTIVO VIAL / PUBLICIDAD DE LOS CERTIFICADOS DE IDONEIDAD Y RESPONSABILIDAD DE LOS ADMINISTRADORES Y/O OPERADORES DEL SERVICIO CONEXO Y USUARIOS DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE CARRETERA” con lo cual se recolectará la información descrita en el “ANEXO 2_FORMULARIO ASPECTOS A VERIFICAR (INSPECCIÓN) Y REPORTE DE AUTOGESTIÓN (VIGILANCIA) EN EL SERVICIO CONEXO DEL CONTROL DEL SOBREPESO” como parte integral de la presente circular, a los cuales se podrá acceder en el siguiente enlace: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/>, y cuyo análisis permitirá el seguimiento a las acciones de mejora requeridas por esta Autoridad de supervisión en la infraestructura carretera.

Al “ANEXO 1_TÉCNICO MANTENIMIENTO DEL ACTIVO VIAL / PUBLICIDAD DE LOS CERTIFICADOS DE IDONEIDAD Y RESPONSABILIDAD DE LOS ADMINISTRADORES Y/O OPERADORES DEL SERVICIO CONEXO Y USUARIOS DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE CARRETERA” y “ANEXO 2_FORMULARIO ASPECTOS A VERIFICAR (INSPECCIÓN) Y REPORTE DE AUTOGESTIÓN (VIGILANCIA) EN EL SERVICIO CONEXO DEL CONTROL DEL SOBREPESO” se deberá acceder a través del link <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/superintendencia-delegada-de-concesiones-e-infraestructura/>, ícono/botón “Recolección de Información” de forma periódica, esto es, mensualmente dentro de los primeros diez (10) días calendario del mes siguiente al periodo objeto de reporte, a partir de la fecha de expedición de la presente resolución por la cual se modifica la Circular Única. El primer reporte de información a la Superintendencia de Transporte por parte de los obligados se realizará en el mes de octubre de 2022, para lo cual deberán diligenciar y remitir los formularios correspondientes.

Para estos efectos, téngase en cuenta que en las actividades del control del sobrepeso se considerarán, entre otros, los siguientes aspectos:

- El uso debido de las cargas máximas y tolerancias positivas para cada tipo de vehículo y su concordancia con las normas vigentes –de peso total y por eje-.
- La operación de la estación de pesaje.
- El sistema de funcionamiento de los equipos del pesaje.
- Los documentos y/o certificación de idoneidad del instrumento de medición denominado báscula camionera y su publicidad.
- La señalización informativa y preventiva relativa al control del sobrepeso, circulación vehicular y peatonal.
- El estado físico de las instalaciones.
- Verificar las evidencias documentales, tecnológicas, operativas, físicas y procedimentales que den cuenta del cumplimiento de las normas del control del sobrepeso.
- Verificar los mecanismos, canales adoptados, así como la atención a las PQRS que tengan información relativa al control del sobrepeso.

Consideraciones adicionales.

La tolerancia positiva solo podrá ser tenida en cuenta en los precisos términos del artículo 3 de la Resolución Nro. 2888 de 2005 expedida por el Ministerio de Transporte, por lo cual:

- NO debe ser utilizada como carga inicial por las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, ni por los generadores de carga.

- Los Puertos y Generadores de Carga con fines comerciales NO deben permitir el despacho de vehículos tipo automotor de carga que utilicen la tolerancia máxima positiva de medición como carga inicial.

Instrucciones generales

Los titulares, administradores de infraestructura y/o operadores de las básculas camioneras, según corresponda, deberán:

- Mantener actividades de control del sobrepeso realizando mediciones del peso bruto total vehicular y por eje de conformidad con lo previsto en la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004 del Ministerio de Transporte y, en adelante, conforme lo disponga la normatividad que le complemente o modifique.

- Imprimir y entregar el ticket de pesaje a todos los usuarios de la báscula en carreteras o puertos cuya medición supere el peso máximo establecido en la normatividad vigente y/o a quien lo solicite, si la medición se encuentra dentro de los rangos permitidos por la norma.

- Imprimir los tickets de pesaje en papel y con tinta que permita su lectura a largo plazo, toda vez que dicho ticket es soporte de actuaciones administrativas adelantadas por la SuperTransporte en ejercicio de la facultad de supervisión.

- Fomentar el uso de nuevas tecnologías en el desarrollo de esta actividad a efectos de abandonar, en lo posible y progresivamente, los tickets de pesaje impreso, en línea con la política digital del Estado.

- Reportar la información correspondiente a través del Registro Nacional de Reportes de Control del sobrepeso, implementado por la entidad, al cual se incorporaron mecanismos de autogestión, inspección y estadísticos con los parámetros verificables y lineamientos descritos en el Anexo_1 Técnico.

Recomendaciones relacionadas con el instrumento de medición báscula camionera.

Los titulares, administradores de infraestructura y/o operadores de las básculas camioneras, según corresponda, deberán:

- Conservar, en todo momento, el instrumento de pesaje de conformidad con los parámetros establecidos en la normativa vigente, entendiendo que su estado siempre debe ser el mejor posible. Téngase en cuenta que la idoneidad de la báscula camionera está directamente relacionada con la seguridad vial y la preservación del buen estado de la infraestructura de transporte.

Publicidad de los certificados de verificación.

Los titulares, administradores de infraestructura y/o operadores de las básculas camioneras deberán:

- Adherir en un lugar visible del instrumento de pesaje verificado, ya sea en el visor o en algún elemento de la instalación que lo soporta, la “Etiqueta de verificación” cuyas características, formato, contenido y demás instrucciones al respecto se encuentran previstas en la Resolución Nro. 77506 del 10 de noviembre de 2016 de la Superintendencia de Industria y Comercio, teniendo en cuenta para ello la normatividad posterior que la sustituya o modifique.

- También les resulta facultativo, es decir, solo si así lo estiman pertinente, adherir en un lugar visible las etiquetas y/o certificaciones correspondientes a la calibración del instrumento de medición báscula camionera.

Reglamentación: Resolución MT-20243040047255 de 2024

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto establecer, de manera transitoria, capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación normal en la red vial en el territorio nacional, de acuerdo con las definiciones, designación y clasificación establecidas en las Normas Técnicas Colombianas NTC-5206: 009, NTC-4901-1:2009.

Artículo 2. Ámbito de Aplicación. Las medidas establecidas en la presente resolución aplican, exclusivamente para los chasis, carrocería y vehículos carrozados con suspensión neumática total y llantas radiales para vehículos clase bus de transporte masivo (que funcionen con motorización eléctrica) y vehículos clase bus para la modalidad de pasajeros por carretera y especial (que cumplan con las exigencias de bajas emisiones señaladas en la Ley 1972 de 2019).

Artículo 3. Pesos brutos vehiculares para vehículos eléctricos de Transporte Masivo. En el caso de los vehículos eléctricos, serán las autoridades de tránsito, transporte e infraestructura competentes del municipio o distrito quienes autoricen el ingreso para su operación, con un peso bruto vehicular, de hasta 45000 kg para biarticulados y de hasta 32500 kg para articulados.

Esta aprobación estará sujeta a que el importador o fabricante dentro de la solicitud de homologación certifique por medio de declaraciones de primera parte y catálogo de fabricante que evidencie que el vehículo cuenta con los sistemas para soportar, transportar y detener dicho peso, lo anterior se realiza en cumplimiento de la nota indicada en el numeral 4.3.1 de la NTC 4901-1 del 2009.

Parágrafo. En el numeral 4.3.1. "Peso Bruto Vehicular" del formato definido de Ficha Técnica de Homologación anexo a la Resolución número 5411 de 2007, se tendrán en cuenta los pesos brutos vehiculares señalados en el presente artículo así: (i) Articulado de dos cuerpos: 32500 kg y (ii) Articulado de tres cuerpos: 45000 kg.

Artículo 4. Capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos clase bus. Para los vehículos de clase bus con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera (Clase II) y Especial (Clase III), que cumplan con las exigencias de bajas emisiones señaladas en la Ley 1972 de 2019, se tendrá en cuenta el máximo peso por eje y peso bruto vehicular de la siguiente forma:

Tipo eje	Peso máximo por eje kg
Eje sencillo 2 llantas	7000
Eje sencillo 4 llantas	12500

Configuración	Peso Bruto Vehicular Máximo
2 Ejes	19500 k

La aprobación para el ingreso de operación de estos vehículos está sujeta a que el importador o fabricante dentro de la solicitud de homologación certifique por medio de declaraciones de primera parte, estudio de pesos, estudio de potencia y/o catálogo de fabricante que el vehículo cuenta con los sistemas para soportar, transportar y detener dicha carga.

Parágrafo. Los vehículos de combustión destinados a servicio colectivo y masivo no podrán aplicar la extensión de peso transitoria que se adopta por la presente resolución y deberán homologarse bajo los límites de peso de las normas técnicas correspondientes.

Artículo 5. Transitoriedad. Las disposiciones contenidas en la presente resolución estarán vigentes hasta tanto entre en vigor el reglamento técnico que establece las condiciones de construcción y homologación aplicable a los vehículos que se ensamblen, fabriquen, importen o se comercialicen en el territorio nacional destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante de vehículos de servicio público de pasajeros que expida el Ministerio de Transporte con apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el que se establezca el procedimiento para la evaluación de conformidad.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340452961 de 2023. *“Independientemente con lo señalado por la norma y sin perjuicio de la misma, es necesario tener en cuenta la anatomía de una motocicleta, (como fue definido anteriormente), estos tienen capacidad para el conductor y un acompañante, este despacho considera relevante exponer, cómo debe ser tomada en cuenta la imposibilidad, desde el punto de vista jurídico, la cual es definida de la siguiente manera: (...) “La imposibilidad de la ejecución es un modo de extinguir las obligaciones que ocurre cuando la prestación de dar, hacer o no hacer se vuelve imposible sin que medie culpa del deudor. En las obligaciones de dar o entregar un cuerpo cierto o un género limitado, hay imposibilidad cuando la cosa debida parece por fuerza mayor o caso fortuito, la muerte del*

deudor y del acreedor no acarrea, en principio la extinción de la obligación por imposibilidad, salvo que sea intuito, persona o que la prestación recaiga directamente sobre el acreedor respectivamente”. En concordancia con lo antes mencionado, entendiendo que las motocicletas son vehículos que, dada su fisionomía, hace materialmente imposible el porte del Equipo de prevención y seguridad en los términos establecidos en la Ley. Por consiguiente, se considera inviable que las autoridades de control operativo lo hagan exigible a esta clase de vehículos. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación que por disposición legal tienen todos los conductores de transitar con vehiculares en óptimas condiciones mecánicas y de emisiones contaminantes como lo establece el artículo 50 ibidem”.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340545121 de 2020. *“Por lo anterior, la normativa citada no señala que los denominados “conos” sean*

necesariamente equivalentes a las señales de carretera en forma de triángulo de que trata el numeral 3 artículo 30 de la Ley 769 de 2002.

Sin embargo, si estos cumplen las condiciones establecidas en el referido artículo, esto es, que sirvan de señales de carretera, y que su contorno sea en forma de triángulo de material reflectivo y provistas de

soportes para ser colocadas en forma vertical, puede considerarse que dicho elemento cumple con las condiciones requeridas para integrar el equipo de prevención y seguridad exigido en la normatividad de tránsito”.

4. Un botiquín de primeros auxilios.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340401671 de 2023. “(...) en materia de tránsito y transporte no existe norma que determine cuál debe ser el contenido del botiquín de primeros auxilios, razón por la cual, será preciso remitirse a la normatividad general en materia de salud. En efecto, tal y como se puede constatar en las disposiciones citadas, el marco normativo en materia de tránsito y transporte únicamente indica y enumera los elementos que conforman el equipo de prevención y seguridad. No obstante, la finalidad del botiquín de primeros auxilios es la atención primaria de salud ante una emergencia en las que se requieren acciones y decisiones médicas inmediatas dada la complejidad de la situación o afección que ponen en inminente riesgo la vida o la salud, el cual está compuesto generalmente por los siguientes elementos: sustancias antisépticas, material de curación, instrumental y medicamentos,

entre otros. Al respecto, puede ser consultada la guía técnica de dotación de botiquines que conforman las guías básicas de atención médica prehospitalaria, emanada del Ministerio de Salud y Protección Social, al tenor indica: “Estas dotaciones pueden variar desde un nivel básico para un primer respondiente, hasta un nivel medicalizado para personal de salud, pasando por dotaciones para grupos de emergencia. En nuestro medio encontramos diseños que de acuerdo con su ubicación pueden ser fijos o portátiles, estos son de variadas formas y colores, los cuales deben seguir un estándar mínimo en su contenido, pudiendo variar de acuerdo con condiciones específicas. Para cada dotación se sugieren los siguientes listados: a. Medicamentos básicos. b. Medicamentos de uso médico. c. Material e insumos. d. Equipos”.

5. Un extintor.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20251340929291 de 2025: “En virtud de las normas parcialmente transcritas y a su interrogante elevado en su escrito de consulta, se precisa lo siguiente: Respuesta al interrogante único Se precisa que el Código Nacional de Tránsito Terrestre establece de manera taxativa los elementos que deben integrar el equipo de prevención y seguridad exigido para los vehículos automotores, entre los cuales se incluye el extintor, conforme a lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 30 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010. No obstante, dicha normativa no contempla especificaciones técnicas relativas a la ubicación, dimensiones, capacidad o sistema de sujeción del extintor, salvo en el caso de otros elementos como las señales de carretera, para los cuales sí se

exige una forma geométrica determinada, material reflectivo y condiciones particulares de estabilidad. Ahora bien, si bien las normas de tránsito no establecen de manera expresa el lugar en el que debe instalarse el extintor dentro del vehículo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial ha emitido una recomendación al respecto a través de un comunicado de prensa disponible en su sitio web institucional (<https://ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/151>), en el cual sugiere lo siguiente: “El sitio más adecuado para llevar el extintor es debajo del asiento del pasajero o copiloto, ya que está al alcance de los acompañantes y es fácil de sacar. En la medida de las posibilidades procure no guardarlo en el baúl, tampoco bajo el asiento del conductor, pues, si el soporte se daña, el extintor podría rodar hacia los pedales,

bloquearlos y causar un siniestro". Sin embargo, debe enfatizarse que tales recomendaciones carecen de fuerza normativa vinculante, por cuanto no emanan de un acto administrativo de carácter general expedido en ejercicio de una competencia regulatoria atribuida expresamente por la ley, ni han sido incorporadas al régimen sancionatorio aplicable. En consecuencia, dichas recomendaciones no pueden ser exigidas por la autoridad de tránsito como

requisito obligatorio, ni su incumplimiento puede constituir fundamento para la imposición de sanciones. En ese sentido, la obligación legalmente exigible se limita a portar el extintor como parte del equipo obligatorio, y su ausencia podrá ser sancionada con la imposición del comparendo identificado con el código C.11, conforme a lo previsto en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010."

6. Dos tacos para bloquear el vehículo.

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

8. Llanta de repuesto.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340001061 de 2019. "... en materia de tránsito, no existe disposición legal que de manera específica establezca las

condiciones o características que deben tener las llantas de repuesto de los vehículos que transitan en las vías del territorio nacional".

9. Linterna.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340553201 de 2020. "...no es procedente excepcionar la aplicación de la norma en cita respecto al porte de equipos de prevención y seguridad, máxime cuando el legislador no estableció condiciones, circunstancias o modalidad de servicio de transporte alguno de modo tal que

queden excluidos de su aplicación. Adicionalmente, mal haría este ente ministerial al emitir actos administrativos quebrantando la jerarquía normativa que le imponen las leyes de la república, en contradicción del principio de legalidad que reviste el ordenamiento jurídico interno".

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

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-529 de 2003. (i) Declara exequible este parágrafo, en el entendido que **esas defensas pueden ser reemplazadas por otras que sean técnicamente similares a las originales** y (ii) Declara inexecutable la expresión "por las vías urbanas".

Corte Constitucional Sentencia C- 529 de 2003. "...esos aditamentos hacen que las fuerzas de una eventual colisión sean

transmitidas en forma más directa a los cuerpos de los ocupantes del otro automotor ya que se anula el poder absorbente de fuerzas que tiene el conjunto delantero de los vehículos, cuyo diseño en fábrica busca amortiguar parcialmente los efectos de una colisión. Las defensas rígidas incrementan entonces notablemente los riesgos de un accidente de tránsito". "...la prohibición acusada pretende reducir los riesgos de los accidentes de vehículos y proteger así la

seguridad y los derechos de terceros, con base en consideraciones empíricas razonables, por lo que es un desarrollo legítimo de la libertad de configuración del Legislador en materia de regulación del tránsito. Y esto es suficiente para desestimar los cargos del actor en contra de dicha prohibición.” “Con todo, aunque en general la instalación de esas defensas por empresas distintas a las fábricas originarias no garantiza usualmente las especificaciones de seguridad que eviten el agravamiento de las colisiones, existen sin embargo empresas idóneas que

fabrican esos implementos con las especificaciones técnicas requeridas. En tal caso, la diferenciación entre las defensas rígidas originales y aquellas elaboradas técnicamente con las mismas especificaciones del fabricante originario pierde su sentido, pues no asegura una mayor protección de la vida y seguridad de las personas. Por ello, la Corte condicionara la constitucionalidad de la prohibición acusada, y precisará que esas defensas pueden ser reemplazadas por otras que sean técnicamente similares a las originales”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-487351 de 2009: “...queda claro que aquellas personas que instalen en sus vehículos defensas rígidas y que no sean las originales o similares técnicamente a estas, incurrir en la prohibición señalada en el parágrafo del artículo 30 de la ley 769 de 2002, 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”.

Concepto MT-20251340659411 de 2025. “Lo dispuesto en el parágrafo del artículo 30 de la Ley 769 de 2002, que ningún vehículo podrá circular, portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante, también denominadas bómperes, bómperes o parachoques, no aplica para los vehículos clase motocicleta, sino para los vehículos clase, automóviles, camperos,

camionetas, camiones, microbuses, busetas y buses que transitan en las vías del territorio nacional; componentes o dispositivos de estos vehículos instalados o integrados en el extremo delantero y trasero, destinados a absorber y mitigar el impacto de una colisión menor o a baja velocidad, tendiente a reducir los daños a los vehículo y proteger a los ocupantes de los mismos. Lo anterior, en razón a que las motocicletas en su diseño y fabricación no cuentan con estos componentes en la parte delantera y trasera. Es de resaltar, que en cuanto las denominadas defensas o sliders laterales para motocicletas, en materia de tránsito no existe disposición legal o reglamentaria sobre el particular, o que prohíba el uso de las mismas, máxime si se considera, que muchos de estos vehículos son diseñados, fabricados, comercializados y registrados con estos dispositivos.”

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 MT-5666 de 2003

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto definir y reglamentar las características técnicas de las salidas de emergencia que deben tener los vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros.

Parágrafo. Los vehículos destinados al servicio colectivo particular de personas, estarán sometidos a las condiciones establecidas en la presente reglamentación.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente resolución tendrá aplicación en todo el territorio nacional y será deber de las autoridades del orden territorial y nacional velar por el estricto

cumplimiento por parte de importadores, ensambladores, fabricantes de carrocerías, empresas de transporte y propietarios de vehículos.

Artículo 3. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente resolución, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- Claraboya o escotilla de emergencia. Salida localizada en el techo del vehículo que permite la evacuación de los ocupantes en circunstancias excepcionales o de emergencia.
- Masa en vacío en orden de marcha (MK) (KG). Masa del vehículo sin ocupantes ni carga, aumentada en 75 kg por la masa del conductor; agregada la masa del combustible, correspondiente al 90% de la capacidad del depósito especificado por el fabricante, y las masas del líquido de refrigerante, del lubricante, de las herramientas y de la rueda de repuesto, en su caso.
- Puerta de emergencia. Salida adicional a la puerta de ascenso de pasajeros que permite la evacuación de los ocupantes en circunstancias excepcionales y en caso de emergencia. La puerta del conductor no podrá ser considerada como puerta de emergencia.
- Salida de emergencia. Puertas, ventanas y claraboyas o escotillas destinadas a la evacuación emergente y prioritaria de los pasajeros de un vehículo.
- Vehículo de transporte colectivo. Unidad automotriz con capacidad superior a diez (10) pasajeros sin incluir el conductor.
- Ventana de emergencia. Salida lateral o posterior de un vehículo, sencilla o doble, no necesariamente acristalada, destinada a ser utilizada por los pasajeros como salida, únicamente en casos de emergencia.

Artículo 4. Generalidades. Los vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros deberán poseer como mínimo una (1) salida de emergencia por cada costado dispuesta en forma alterna, de conformidad con lo establecido en las Resoluciones 1222 del 28 de abril de 1994, 7126 del 11 de octubre de 1995 y 7171 del 31 de mayo de 2002 o en la norma técnica colombiana que adopte el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. En vehículos articulados, cada sección rígida será tratada independiente para la determinación del número de pasajeros. La comunicación entre las partes rígidas no será considerada como una salida de emergencia.

Artículo 5. Características. Las salidas de emergencia deberán cumplir con las siguientes características:

1. Ventanas de emergencia

- Deben ser de fácil y rápida remoción, accesibles desde el interior del vehículo.
- Poseer mecanismos de expulsión o fragmentación.

Las ventanas con vidrios de expulsión, deben poseer dos ganchos de acción inmediata que permitan desprender totalmente el vidrio.

Las ventanas con vidrios de fragmentación deben poseer como mínimo un martillo con punta de tungsteno que permita romper la totalidad del vidrio. Los vidrios de fragmentación deben romperse sin riesgo de accidente corporal.

- Todos los vidrios utilizados deben cumplir con los requisitos establecidos en el Reglamento Técnico RTC 002 MDE, Resolución número 0322 de 2002, del Ministerio de Desarrollo, hoy Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, o aquel que lo modifique o sustituya.
- Deben estar debidamente señalizadas con la leyenda "Salida de Emergencia", mediante fijación de calcomanías o similares en las cuales se indiquen las instrucciones de uso para su evacuación. El mensaje contenido debe leerse a una distancia mínima horizontal de 1.000 mm en un ángulo máximo de 45 con relación al mismo.
- El área mínima será de cuatro mil centímetros cuadrados (4.000 cm²) de tal forma que un rectángulo de cincuenta (50) cm de alto por setenta (70) cm de ancho, pueda pasar a través de ella.

En caso que se prevea una ventana de emergencia situada sobre la superficie trasera del vehículo debe tener las dimensiones mínimas prescritas anteriormente o, mínimo poder pasar un rectángulo de 350 mm de alto por 1.550 mm de ancho. Los ángulos pueden redondearse con un radio máximo de 250 mm.

2. Puertas de emergencia

- Deben ser de fácil y rápida apertura desde el interior y el exterior cuando el vehículo está detenido. No podrán ser accionadas mediante sistema de reserva de energía o del tipo deslizante.
- La altura de la empuñadura exterior deber ser inferior a 1800 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 1800 mm, ancho mínimo libre 550 mm.
- Deben estar debidamente señalizadas con la leyenda "Salida de Emergencia", mediante fijación de calcomanías o similares en las cuales se indiquen las instrucciones de uso para su evacuación. El mensaje contenido debe leerse a una distancia mínima horizontal de 1.000 mm en un ángulo máximo de 45 con relación al mismo.

3. Escotillas o claraboyas de emergencia

- Toda escotilla debe poder ser abierta o retirada fácilmente desde el interior y desde el exterior del vehículo.
- Deben funcionar de tal forma que no impidan el libre paso desde el interior y desde el exterior del vehículo.
- Las escotillas de emergencia eyectables deben estar protegidas contra una eyección involuntaria, a través de un mecanismo de control manual que solo permita su accionamiento en caso excepcional de evacuación.

El área mínima será de tres mil quinientos centímetros cuadrados (3.500 cm²), de tal forma que un rectángulo de cincuenta (50) cm de alto por setenta (70) cm de ancho, pueda pasar dentro de ella.

Artículo 6. Ubicación. Las ventanas, puertas y escotillas de emergencia deben estar ubicadas de la forma siguiente:

Ventanas de emergencia

- Deben estar localizadas en forma alterna en los costados laterales del vehículo.
- La altura entre el borde inferior de la ventana y el piso del vehículo debe ser máximo de 1.000 milímetros y mínimo de 650 milímetros para ventanas de bisagras y de expulsión o de 500 milímetros, si es de vidrio de fragmentación.

Puertas de emergencia

- Pueden estar localizadas en los costados laterales y en la parte posterior del vehículo, siempre y cuando el acceso esté libre de obstáculos.

Escotillas de emergencia

- Deben estar localizadas en el techo del vehículo.
- Para el caso de una sola escotilla, esta debe estar situada en el tercio medio del vehículo. Cuando existan dos escotillas, deben estar distantes una de otra al menos 2000 milímetros, medidos entre los bordes más próximos de las aberturas, paralelamente al eje longitudinal del vehículo.

Artículo 7. Método de verificación.

A. Para el acceso a las puertas de emergencia

Principio. Determinar el acceso de las puertas de emergencia.

Equipo de ensayo. Galgas de acuerdo con las dimensiones indicadas en la Figura 1.

Características del vehículo

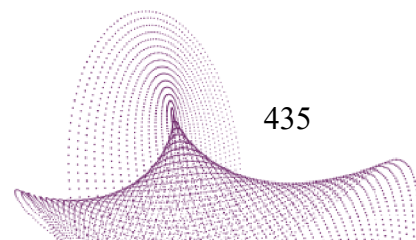
- Limpio.
- Vacío en orden de marcha.
- Ubicado en una superficie seca, horizontal y nivelada.
- Las llantas deben estar con la máxima presión recomendada por el fabricante.

Procedimiento

Se debe permitir el desplazamiento libre de la galga desde el pasillo hacia la puerta, tal como se incide en la Figura 2.

B. 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

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 o 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 33. *Permiso para carga.* El Ministerio de Transporte definirá lo referente a permisos para transportar cargas indivisibles, extrapesadas y extradimensionadas, así como las especificaciones de los vehículos que realizan esta clase de transporte.

Reglamentación: Resolución MT-4959 de 2006

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.

Expedición de permisos para transporte de carga extradimensionada

Artículo 5. Competencia. La facultad de conceder o negar los permisos para el transporte de carga que exceda las dimensiones de los vehículos de carga autorizados para la circulación por las vías públicas del país corresponde, en las vías a cargo de la Nación, al Instituto Nacional de Vías ya sean estas concesionadas o no concesionadas, en el primer caso, en coordinación con el Instituto Nacional de Concesiones. Cuando se trate de vías departamentales, metropolitanas, municipales o distritales, les corresponde a las autoridades de los entes territoriales, distritales o áreas metropolitanas ajustándose a lo contemplado en el artículo 6° de la presente resolución.

Artículo 6. Parámetros para la expedición de permisos. Las autoridades competentes para la expedición de los permisos para el transporte de carga extradimensionada aplicarán los siguientes parámetros:

A. Longitud

1. No se requerirá de registro ni de permiso para el transporte de carga extradimensionada que sobresalga por la parte posterior del vehículo en una longitud inferior a un (1) metro; pero el vehículo que realice el transporte deberá contar con un aviso o señal colocado en la parte posterior del vehículo, visible y en buen estado, cuyo texto advierta: “Peligro Carga Larga”, de las características fijadas en el artículo 7° de la presente resolución.

2. Para carga extradimensionada que sobresalga por la parte posterior del vehículo, en una longitud que comprenda entre uno (1) y dos (2) metros, se requerirá que el operador esté previamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte. El vehículo que realice el transporte deberá contar con un aviso o señal colocado en la parte posterior del vehículo, visible y en buen estado, cuyo texto advierta: “Peligro Carga Larga”, cumpliendo las características fijadas en el artículo 7° de la presente resolución.

3. Para carga extradimensionada que sobresalga por la parte posterior del vehículo en longitudes entre dos (2) y tres (3) metros la autorización se tramitará siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en el artículo 8° del Capítulo II de la presente resolución.

4. Para carga extradimensionada, que sobresalga cualquier longitud por la parte delantera del vehículo, no se autorizará permiso bajo ninguna circunstancia.

B. Anchura

1. Para el transporte de carga extradimensionada con un ancho superior a dos coma seis (2,6) metros e inferior o igual a tres (3,0) metros, se requerirá que el operador esté previamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte. En carreteras se exigirá que la

circulación del vehículo de carga se desarrolle a una velocidad máxima de cuarenta (40) kilómetros por hora y no requerirá la presencia de vehículo acompañante. En vías urbanas la velocidad máxima será de veinte (20) kilómetros por hora y requerirá de la presencia de un (1) vehículo acompañante que circule adelante del vehículo de carga cuando la vía es de un (1) sentido de circulación y de dos (2) vehículos acompañantes, uno que circule adelante del vehículo de carga y el otro atrás cuando la vía es de dos (2) sentidos de circulación. Tanto para carreteras o vías urbanas el vehículo que realice el transporte deberá contar con avisos o señales colocados uno en la parte delantera y otro en la posterior del vehículo, visibles y en buen estado, cuyo texto advierta: "Peligro Carga Ancha", de las características fijadas en el artículo 7° de la presente resolución.

2. Para el transporte de cargas extradimensionada con un ancho superior a tres (3,0) metros e inferior o igual a tres coma tres (3,3) metros, se requerirá que el operador esté previamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte y se hará siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en el artículo 8° del Capítulo 11 de la presente resolución.

3. Para el transporte de cargas extradimensionada con un ancho superior a tres coma tres (3,3) metros e inferior o igual a tres coma seis (3,6) metros, se requerirá que el operador esté previamente inscrito en un registro de operadores de este tipo de transporte que llevará el Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte y se hará siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en el artículo 8° del Capítulo II de la presente resolución.

4. La autorización para transportar carga extradimensionada con un ancho superior a los 3,6 metros se hará siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en los artículos 9° y 10 de la presente resolución.

C. Altura

Los permisos que autoricen el transporte de carga extradimensionada cuya altura supere los 4.40 metros, se expedirán siguiendo los procedimientos y requisitos fijados en los artículos 9° y 10 de la presente resolución.

Parágrafo. Los permisos que se expidan por las autoridades competentes, de acuerdo con lo estipulado en el presente artículo, no autorizarán el tránsito por las vías rurales en horario nocturno (entre las 18:00 horas y las 6:00 horas del día siguiente). En el caso de vías urbanas, se podrá autorizar el tránsito nocturno, siempre y cuando la vía se cierre para el tránsito de otros vehículos, lo cual se hará por tramos de tal forma que cause el menor traumatismo y en este caso, será necesaria la aprobación previa por parte de la autoridad de tránsito correspondiente de un Plan de Manejo de Tránsito.

Artículo 7. Señalización de los vehículos. Los avisos o señales a que se hace referencia en el artículo 6° tendrán las siguientes características y serán de uso obligatorio durante la circulación:

Dimensiones. Para los avisos delanteros 1.00 metros de largo por 0.50 metros de altura y para los traseros 1.50 metros de largo por 0.60 metros de altura.

Colores: Fondo amarillo y letras y orla negras.

Número de avisos. Un aviso en los vehículos que transportan la carga que estará colocado en la parte trasera del vehículo o de la carga, en un lugar plenamente visible a los usuarios de la vía que transiten en el mismo sentido de circulación del vehículo de carga, debidamente anclado de tal forma que no permita su movilidad o desprendimiento.

En el caso en que se requiera el uso de vehículos acompañantes tipo utilitario (camperos o camionetas), estos también tendrán un aviso con el mismo texto y tamaño. El vehículo que

acompaña adelante del vehículo de carga llevará el aviso en un lugar plenamente visible por los usuarios de la vía en el sentido contrario a su circulación, ubicado en la parte superior o en su parte delantera debidamente anclado de tal forma que no permita su movilidad o desprendimiento; el vehículo acompañante en la parte de atrás deberá llevar el aviso en un lugar plenamente visible por los usuarios de la vía que transitan en el mismo sentido de circulación de este, ubicado en la parte superior o trasera, debidamente anclado de tal forma que no permita su movilidad o desprendimiento.

Material. Los avisos serán fabricados en un material rígido que no permita, deformación por el movimiento de los vehículos o por el aire al pegar sobre el mismo y que garantice su estabilidad en el vehículo. Su impresión se hará sobre lámina reflectiva amarilla tipo 1, o de características superiores, de acuerdo con lo señalado en la Norma Técnica Colombiana 4739-Láminas retrorreflectivas para el control del tránsito.

Texto. “Peligro Carga larga”. “Peligro Carga ancha”. “Peligro Carga Extralarga”. “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 Artículo 1 Resolución 4193 de 2007.** 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.

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;

d) Relación de vehículos, equipos modulares, semirremolques o remolques del equipo de transporte destinado a la prestación del servicio, indicando sus características, placas, dimensiones, número de ejes, número de llantas, homologaciones y demás información pertinente;

e) Copia de los siguientes documentos correspondientes a cada vehículo de carga que se registre para el transporte: Catálogo o copia del plano del vehículo, licencia de tránsito, seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) vigente como mínimo hasta la fecha límite del permiso, tarjeta de Registro Nacional de Remolques, Semirremolques, Multimodulares y similares (en los casos en que aplique);

f) Demostrar que posee un Departamento de Ingeniería y Seguridad Vial con capacidad técnica que permita evaluar, diagnosticar y garantizar el manejo seguro y ambiental de las cargas, con el fin de proteger la infraestructura vial y garantizar la movilidad segura por las vías por las cuales se va a transitar, para lo cual deberá anexar el organigrama de la empresa, la parte pertinente del manual de funciones y los cargos y nombres de los profesionales de dicho departamento habilitados para ejercer dichas funciones de conformidad con las leyes vigentes, lo cual podrá ser verificado en cualquier momento por la autoridad que otorgue el permiso;

g) Demostrar que a cualquier título dispone, como mínimo, del siguiente equipo especializado, personal técnico y auxiliar.

Equipos modulares (plataformas hidráulicas).

Un (1) tractocamión.

Equipos accesorios tales como: vehículos acompañantes (escortas), equipo de luces, equipo de emergencia, prevención (con mínimo linternas, banderas y paletas cumpliendo especificaciones del manual de Señalización Vial), y sistemas de comunicación de dos vías, que garanticen la seguridad vial en la operación. Los equipos accesorios se exceptúan cuando el grupo acompañante para el tránsito y la seguridad vial sea contratado con una empresa privada que dentro de sus objetivos se encuentre la prestación de servicios de asesoría y consultoría en materia de transporte y su infraestructura o la prestación de servicios de seguridad vial, caso en el cual estos requisitos los debe cumplir esta última empresa.

Personal técnico y auxiliar acompañante (señaleros y orientadores del tránsito), con las características contempladas en el literal a) del artículo 16, quienes deberán portar durante todo el recorrido además de lo establecido en el Código Nacional de Tránsito, elementos de seguridad vial como chalecos reflectivos, paletas, banderas y linternas cumpliendo las especificaciones del Manual de Señalización Vial. Se exceptúan cuando el grupo acompañante para el tránsito y la seguridad vial sea contratado con una empresa privada de las características contempladas en el inciso anterior, caso en el cual estos requisitos los debe cumplir esta última empresa;

h) Constitución de la Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, por el valor que determine la autoridad competente en salarios mínimos mensuales legales vigentes, (s.m.m.l.v), a favor del Instituto Nacional de Vías o el Instituto Nacional de Concesiones, del departamento, distrito, municipio y de terceros, para responder por el pago de daños o perjuicios que se ocasionen a la vía o a las estructuras de la misma o a terceros, por razón u ocasión del permiso concedido o por la Interrupción del tránsito o por la inadecuada operación, expedida por una compañía aseguradora reconocida por la Superintendencia Bancaria. Una vez presentado el original de la Póliza de Garantía, junto con su recibo de pago total por parte del interesado, la dependencia u oficina correspondiente la revisará, en caso de no existir requerimientos, la aprobará. La garantía deberá otorgarse por el valor determinado en el literal f) del artículo 10 de la presente resolución y con una vigencia igual al tiempo del permiso y tres (3) meses más.

La garantía anterior deberá presentarse a la entidad que otorgue el permiso, una vez esta haya estudiado y determinado que cumple con todos los demás requisitos establecidos. Dicha garantía deberá renovarse antes de su vencimiento, so pena de revocarse automáticamente el permiso otorgado;

i) Dar estricto cumplimiento, a las condiciones para la operación y de seguridad contempladas en el capítulo IV de la presente resolución.

Parágrafo. Las condiciones y requisitos previstos en el presente artículo podrán tener un tratamiento excepcional, en los casos en los cuales el transporte de la carga indivisible extradimensionada, sea necesario por razones de fuerza mayor, caso fortuito, o para superar emergencias o desastres naturales, plenamente declaradas, por las respectivas autoridades nacionales, departamentales, distritales o municipales.

Artículo 10. Procedimiento para otorgar los permisos para el transporte de carga indivisible extradimensionada con formalidades plenas. Una vez presentada la solicitud con la totalidad de la documentación que se establece en el artículo 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.

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.

Parágrafo Transitorio. Adicionado por la Resolución 2020 3040019395, artículo 1º. A los interesados cuyos permisos otorgados por el Instituto Nacional de Vías expiren o hayan expirado durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, se les otorgará un nuevo permiso bajo las mismas condiciones del permiso inicial, por una única vez y por un término de seis (6) meses.

Para el efecto, el interesado deberá presentar ante el Instituto Nacional de Vías la respectiva solicitud; cumplir con el requisito prescrito en el literal h) del artículo 13 de la presente resolución, referente a la constitución de la Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, y cancelar los derechos de permiso correspondientes, de acuerdo con lo señalado en la Resolución número 03 de 2006, o en la norma que la modifique, adicione o sustituya en un término no superior a tres (3) días hábiles a la solicitud de pago.

En ningún caso, el nuevo permiso implicará la adición o modificación de rutas ni del equipo de transporte previamente autorizado.

Parágrafo Transitorio 2. Adicionado por la Resolución 2021 3040022145 , artículo 1º. A los titulares de los permisos otorgados en virtud del parágrafo transitorio del presente artículo cuyos permisos expiren o hayan expirado, se les podrá otorgar un nuevo permiso bajo las mismas condiciones del permiso inicial, por una única vez y por un término de tres (3) meses. Para el efecto, el interesado deberá presentar ante el Instituto Nacional de Vías la respectiva solicitud; cumplir con el requisito prescrito en el literal h) del artículo 13 de la presente resolución, referente a la constitución de la Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, y cancelar los derechos de permiso correspondientes, de acuerdo con lo señalado en la Resolución 03 de 2006, o en la norma que la modifique, adicione o sustituya en un término no superior a tres (3) días hábiles a la solicitud de pago. En ningún caso el nuevo permiso implicará la adición o modificación de rutas ni del equipo de transporte previamente autorizado.

Artículo 13. Requisitos generales. Para el otorgamiento de los permisos de carga de que trata el artículo 11 de la presente resolución, deberá presentarse una solicitud escrita ante la autoridad competente según este sea para transitar por las vías a cargo de la nación, los departamentos, las áreas metropolitanas, distritos o municipios, que contenga los siguientes documentos:

- a) Certificado de Cámara de Comercio sobre la existencia y representación legal de la empresa solicitante del transporte, con fecha de expedición no mayor a 45 días hábiles respecto de su radicación;
- b) Copia de la resolución del Ministerio de Transporte por medio de la cual otorga la habilitación como Empresa de Transporte. Se exceptúa este requisito cuando el transporte sea realizado en vehículos particulares de la empresa dueña de la carga;
- c) Estudio técnico (antigüedad no mayor de tres (3) meses), elaborado por una persona natural con título de ingeniero en transporte y vías o de ingeniero civil, con matrícula profesional vigente o por una persona jurídica cuya actividad corresponda a estudios de ingeniería de transporte y vías o ingeniería civil, en cuyo caso deberá estar avalado por un ingeniero en transporte y vías o un ingeniero civil, con matrícula profesional vigente, con experiencia en estructuras y pavimentos, que contenga como mínimo: Relación de los puentes localizados en la ruta que utilizará el equipo de transporte y las previsiones y precauciones especiales que deban tomarse por parte del beneficiario del permiso para la protección de dichas estructuras, determinación que las cargas a transportar junto con el equipo de transporte o modular propuesto no causa daños estructurales anormales en las estructuras de los puentes y en el pavimento y que el peso máximo por eje de los vehículos o modulares propuestos no superan el peso o carga máximo por eje autorizado por las autoridades competentes para la circulación por las vías.

Para el otorgamiento de permisos de carga indivisible extrapesada o indivisible extrapesada y extradimensionada a la vez, la persona natural o la persona jurídica (a través de un ingeniero en transporte y vías o un ingeniero civil) en representación de la empresa solicitante, deberá demostrar en el estudio técnico que las sobrecargas a aplicar sobre el pavimento no causan daño a estas estructuras y no producen reducción anormal de su vida útil.

Los ingenieros que elaboren los estudios o los avalen deberán demostrar experiencia certificada en estructuras de puentes y pavimentos.

En todos los puentes que tengan en la fecha de la operación, calificación igual o superior a 4, según el Sistema de Administración de Puentes Sipucol del Invías, es decir, las estructuras que por su estado de deterioro no puedan, soportar cargas extrapesadas y que representen peligro para el transportador como para la estructura, o en aquellos que haya determinado el Invías o la autoridad responsable de la administración de la red vial por razones de seguridad, el beneficiario del permiso a través de un ingeniero en transporte y Vías o un ingeniero civil, deberá mediante la utilización de equipos convencionales medir en el centro de la luz antes, durante y después de la operación, las deflexiones inmediatas y sus recuperaciones de acuerdo con la metodología

que para el efecto tiene previsto el Invías. Las deflexiones en campo serán tomadas en presencia de un ingeniero en Transportes y Vías o Civil o de un funcionario técnico de la entidad administradora de la red vial para que verifique en terreno que estas no superan las máximas admitidas, de lo cual deberá quedar constancia escrita.

Para el caso de las vías a cargo de la Nación, sean estas concesionadas o no, los registros deben ser avalados por el administrador vial o concesionario de la vía, según el caso, para lo cual el transportador dará aviso de la realización del transporte con 48 horas de anticipación a la Dirección Territorial correspondiente o al Concesionario de la vía, según sea el caso. El original de estos registros deberá ser enviado a la Subdirección de Apoyo Técnico del Instituto Nacional de Vías, por el administrador vial o por el concesionario. La información que arroje la toma de datos deberá ser retroalimentada por el Invías para conocer el estado real de los puentes;

d) **Modificado Artículo 1 Resolución 4193 de 2007.** 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.

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;

d) Relación de vehículos, equipos modulares, semirremolques o remolques del equipo de transporte destinado a la prestación del servicio, indicando sus características, placas, dimensiones, número de ejes, número de llantas, homologaciones y demás información pertinente;

e) Copia de los siguientes documentos correspondientes a cada vehículo de carga que se registre para el transporte: Catálogo o copia del plano del vehículo, licencia de tránsito, seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) vigente como mínimo hasta la fecha límite del permiso, tarjeta de Registro Nacional de Remolques, Semirremolques, Multimodulares y Similares (en los casos en que aplique);

f) Demostrar que posee un Departamento de Ingeniería y Seguridad Vial con capacidad técnica que permita evaluar, diagnosticar y garantizar el manejo seguro y ambiental de las cargas, con el fin de proteger la infraestructura vial y garantizar la movilidad segura por las vías por las cuales se va a transitar, para lo cual deberá anexar el organigrama de la empresa, la parte pertinente del manual de funciones y los cargos y nombres de los ingenieros de dicho Departamento que estén habilitados por la ley para el desempeño de dichas actividades, lo cual podrá ser verificado

en cualquier momento por la autoridad que otorgue el permiso y en el caso de encontrarse incumplimiento, el permiso otorgado se revocará en forma inmediata;

g) Demostrar que a cualquier título dispone, como mínimo, del siguiente equipo especializado, personal técnico y auxiliar.

Equipos modulares (plataformas hidráulicas).

Un (1) tractocamión.

Equipo de apoyo, como sobre puentes y aditamentos.

Equipos accesorios tales como: Vehículos acompañantes (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 orientadores del tránsito), quienes deberán portar durante todo el recorrido además de lo establecido en el Código Nacional de tránsito, elementos de seguridad vial como chalecos, reflectivos, paletas, banderas y linternas cumpliendo las especificaciones del Manual de Señalización Vial.

h) Constitución de la Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, por el valor que determine la autoridad competente en salarios mínimos mensuales legales vigentes, (s.m.m.l.v), a favor del Instituto Nacional de Vías o el Instituto Nacional de Concesiones, del departamento, distrito, municipio o de terceros, para responder por el pago de daños o perjuicios que se ocasionen a la vía o a las estructuras de la misma o a terceros, por razón u ocasión del permiso concedido o por la interrupción del tránsito o por la inadecuada operación, expedida por una compañía aseguradora reconocida por la Superintendencia Bancaria. Una vez presentado el original de la Póliza de Garantía, junto con su recibo de pago total por parte del interesado, la dependencia u oficina correspondiente la revisará, en caso de no existir requerimientos, la aprobará. La garantía deberá otorgarse por el valor determinado en el literal g) del artículo 14 de la presente resolución y con una vigencia igual al tiempo del permiso y tres (3) meses más.

La garantía anterior deberá presentarse a la entidad que otorgue el permiso, una vez esta haya estudiado y determinado que cumple con todos los demás requisitos establecidos. Dicha garantía deberá renovarse antes de su vencimiento, so pena de revocarse automáticamente el permiso otorgado;

i) Dar estricto cumplimiento a las condiciones para la operación y de seguridad contempladas en el capítulo IV de la presente resolución.

Parágrafo 1. La autoridad competente para la expedición del permiso podrá basarse en los estudios técnicos aportados para otros permisos y en este caso no será necesario presentar un nuevo estudio por parte de los peticionarios, siempre y cuando las condiciones de los nuevos permisos solicitados sean de las mismas características y condiciones técnicas o de menores requerimientos para el cual se hizo el estudio en posesión de la entidad y esta considere que las condiciones de la infraestructura vial a utilizar no han variado.

Parágrafo 2. El estudio técnico de que trata el literal c) del presente artículo, podrá elaborarse individualmente por cada empresa o de manera conjunta por parte de las empresas interesadas en el otorgamiento de los permisos. Igualmente, el estudio podrá hacerse para una única ruta o para un grupo de rutas a utilizar.

Parágrafo 3. Las condiciones y requisitos previstos en el presente artículo podrán tener un tratamiento excepcional, en los casos en los cuales el transporte de la carga indivisible extrapesada e indivisible extrapesada y extradimensionada a la vez, sea necesario por razones de fuerza mayor, caso fortuito, o para superar emergencias o desastres naturales, plenamente declaradas, por las respectivas autoridades nacionales, departamentales, distritales o municipales.

Artículo 14. Procedimiento para otorgar los permisos para el transporte de carga indivisible extrapesada e indivisible extrapesada y extradimensionada a la vez. Una vez presentada la solicitud con la totalidad de la documentación que se establece en el artículo 13, la entidad competente de acuerdo a la jurisdicción, a través de la dependencia u oficina correspondiente, procederá a su estudio y trámite para la aprobación o negación del permiso, mediante acto administrativo debidamente motivado, en un plazo no mayor de quince (15) días hábiles, contados a partir de la fecha de recibo de la documentación, surtiéndose el siguiente procedimiento:

a) Las solicitudes deberán ser recibidas por parte de la dependencia u oficina designada por cada entidad competente, la cual en el momento de ser presentada por, el peticionario, verificará que la documentación esté completa y debidamente diligenciada y si no lo está, no se recibirá, salvo que se insista por parte del interesado, en cuyo caso se dejará constancia del hecho;

b) La entidad estudiará la solicitud y una vez cumpla con todos los requisitos establecidos en la presente resolución otorgará el permiso y procederá a su notificación, conforme a las normas legales que rigen la materia;

c) En el caso de negar el permiso, se explicarán las causas o razones en las que se fundamenta la negativa. Si dentro de los tres (3) días siguientes a la notificación de la negativa, se subsanan las causas que la motivaron, esta se resolverá, sin que se entienda como una nueva solicitud;

d) Dentro del acto administrativo que otorgue el permiso, la entidad competente, incluirá los datos de la constitución de la Póliza de Garantía de Responsabilidad Civil Extracontractual, contemplada en el literal h) del artículo 13;

e) La entidad estudiará la solicitud y una vez cumpla con todos los requisitos establecidos en la presente resolución, el 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.

Condiciones para la operación y condiciones de seguridad

Artículo 15. Condiciones para la operación. Para los permisos contemplados en la presente resolución la empresa poseedora del permiso y los conductores de los vehículos deberán cumplir lo siguiente:

A) Para permisos contemplados el numeral 3 del literal A) y en los numerales 2 y 3 del literal B) del artículo 6°, la empresa poseedora del permiso otorgado en forma electrónica deberá comunicar a la dependencia u oficina correspondiente de la entidad competente, como mínimo con cuatro (4) horas hábiles de antelación a iniciación de cada operación de desplazamiento que se vaya a realizar al amparo del permiso especial conferido.

El conductor del vehículo de carga amparado en el permiso otorgado deberá llevar consigo durante todo el recorrido además de los documentos legales establecidos en las normas de tránsito y transporte para la circulación normal de vehículos de carga por las vías, los siguientes documentos:

a) Original o fax de la aprobación del respectivo permiso, aprobado por la autoridad competente de acuerdo a la jurisdicción de la infraestructura vial por la cual se está transitando;

b) Documento original que acredite el peso de la carga que transporta expedido por el generador de la carga (empresa oficial o privada, o persona natural o jurídica) y el Peso Bruto Vehicular del equipo de transporte expedido por la persona natural o jurídica poseedora del permiso, para el control en la vía por parte de las autoridades competentes.

B) Para los permisos contemplados en los artículos 9° y 11 de la presente resolución la empresa poseedora del permiso deberá comunicar a la dependencia u oficina correspondiente de la entidad competente, como mínimo con dos (2) días hábiles de antelación a la fecha de iniciación de cada operación de desplazamiento que se vaya a realizar al amparo del permiso especial conferido, anexando la siguiente información:

a) Características y tipo de carga que se pretende movilizar;

b) Período en que realizará el transporte, el número de días durante los cuales se utilizará la vía, los horarios en que se llevará a cabo el transporte y la ruta que recorrerá indicando el kilometraje total, anexando mapa con el recorrido;

c) Documento original que acredite el peso de la carga que transporta expedido por el generador de la carga (empresa oficial o privada, o persona natural o jurídica) y el Peso Bruto Vehicular del equipo de transporte expedido por la persona natural o jurídica poseedora del permiso, para el control en la vía por parte de las autoridades competentes.

El conductor del vehículo de carga amparado en el permiso otorgado deberá llevar consigo durante todo el recorrido además de los documentos legales establecidos en las normas de tránsito y transporte para la circulación normal de vehículos de carga por las vías, los siguientes documentos:

a) Original o fotocopia autenticada de la aprobación del respectivo permiso, aprobado por la autoridad competente de acuerdo a la jurisdicción de la infraestructura vial por la cual se está transitando;

b) Documento original que acredite el peso de la carga que transporta expedido por el generador de la carga (empresa oficial o privada, o persona natural o jurídica) y el Peso Bruto Vehicular del equipo de transporte expedido por la persona natural o jurídica poseedora del permiso, para el control en la vía por parte de las autoridades competentes.

Artículo 16. Condiciones de seguridad. En la realización del transporte de carga indivisible, extradimensionada, extrapesada o extrapesada y extradimensionada a la vez, consideradas en los artículos 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;

b) Los equipos de transporte de carga indivisible, extrapesada o extradimensionada no podrán cargarse o descargarse en los carriles de circulación de la vía, ni viajar en caravana, con el objeto de no afectar la movilidad normal por, dicha vía, evitar, las congestiones y los accidentes de tránsito. Estos equipos deberán movilizarse en las vías rurales conservando entre ellos distancias superiores a un (1) kilómetro;

c) Los permisos que se expidan de conformidad con lo estipulado en el presente artículo, no autorizarán el tránsito nocturno (entre las 18:00 horas y las 6:00 horas del día siguiente) en las vías rurales;

d) Para todos los casos durante la circulación, se deberá dotar de avisos, señales y dispositivos luminosos de peligro a los equipos de transporte de carga y a los vehículos acompañantes los cuales además deberán estar dotados de un dispositivo luminoso tipo baliza, de acuerdo con las características fijadas en el artículo 7° de la presente resolución;

e) Para la operación del transporte amparado en permiso de carga indivisible, extrapesada, o extradimensionada y extrapesada a la vez, la persona natural o la persona jurídica (a través de un ingeniero en transporte y vías o un ingeniero civil) en representación de la empresa solicitante deberá medir las deflexiones de la superficie del pavimento, mediante la utilización de equipos convencionales y en los puentes las deflexiones inmediatas y sus recuperaciones de acuerdo con la metodología que para el efecto tiene previsto el Invías. Si los resultados de esta medición indican deformaciones que superen las admisibles o que no sean recuperables o que sean desfavorables para la estabilidad del pavimento o de las estructuras de los puentes, el transporte de la carga se suspenderá en forma inmediata sin perjuicio de la operación normal para el resto del tránsito y la poseedora del permiso procederá a estudiar un sistema o alternativa diferente de transporte.

Cuando por causa del transporte se detecte un colapso parcial o total de las estructuras de los puentes, la empresa a quien se le otorgó el permiso deberá realizar los reforzamientos necesarios de tal manera que las estructuras queden en condiciones aptas para continuar su uso;

f) En el caso en que la empresa poseedora del permiso requiera acometer trabajos sobre la infraestructura vial a utilizar, la autoridad competente encargada de la administración de la red vial impartirá el visto bueno previo a tales trabajos, así como el recibo a satisfacción de los mismos. Una vez vencido el permiso otorgado para el transporte, las obras que se realicen podrán hacer parte del mejoramiento de las especificaciones de la vía, para lo cual las mejoras pasarán a ser propiedad de la Nación, Instituto Nacional de Vías, Nación, Instituto Nacional de Concesiones o del respectivo Ente Territorial, sin que estas entidades deban hacer compensación alguna por tal concepto;

g) En el caso en que la empresa poseedora del permiso requiera el acompañamiento de la autoridad competente de control en la vía para casos de cierre parcial o total o restricción del tránsito en puentes o en tramos de la vía, determinados en el Plan de Seguridad Vial y Manejo de Tránsito o por alguna circunstancia no prevista, podrá solicitar el apoyo de estas autoridades con un tiempo mínimo de 8 horas de anticipación a la operación por estos lugares con excepción

a los casos de imprevistos o emergencias, en los cuales se hará en el mismo momento en que se requiera;

h) Cualquier daño o perjuicio que se ocasione a la infraestructura vial de propiedad de la Nación, Instituto Nacional de Vías, Nación, Instituto Nacional de Concesiones, de los Entes Territoriales o de terceros, por razón u ocasión del permiso concedido, deberá ser subsanado por el beneficiario del permiso en el término fijado por la autoridad competente encargada de la administración de dicha infraestructura, "sin que se supere un término mayor de treinta (30) días. Para tal efecto la entidad encargada de la administración de la vía realizará los trabajos de acuerdo con las especificaciones técnicas y contractuales vigentes con cargo a la empresa beneficiaria del permiso, quien deberá cancelar por anticipado el valor de los mismos;

i) No deberá interrumpirse el tránsito en los sectores de vías a utilizar por el beneficiario del permiso, por causas imputables a dicha autorización. En el caso de resultar indispensable la suspensión del tránsito con el objeto de adecuar las vías a utilizar o de reparar las que hubiesen resultado afectadas, debe solicitarse autorización para el cierre de la vía, previa y oportunamente a la autoridad nacional, departamental, metropolitana, distrital o municipal encargada de la administración de la red vial y una vez obtenida esta, el beneficiario del permiso, con la debida anticipación, dará a conocer a los usuarios de la vía la información sobre el cierre de esta por los medios de comunicación más usuales de tales usuarios. Los gastos que ello ocasione serán por cuenta de la persona o empresa a quien se le haya concedido el permiso;

j) La velocidad máxima de operación de los vehículos de transporte de cargas indivisibles extradimensionadas y/o extrapesadas será de 30 kilómetros por hora en vías rurales y 20 kilómetros por hora en vías urbanas, con excepción de los que transportan carga larga que sobresalga por la parte trasera del vehículo entre dos (2) y tres (3) metros que será de 40 kilómetros por hora en vías rurales y 20 kilómetros por hora en vías urbanas y los que sobresalga menos de dos (2) metros por la parte trasera del vehículo los cuales podrán transitar a las velocidades máximas permitidas en las normas legales y en las indicadas a través de señales de tránsito. Para carga extradimensionada con ancho entre dos coma seis (2,6) y tres coma seis (3,6) metros, 40 kilómetros por hora en vías rurales y 20 kilómetros por hora en vías urbanas.

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 la 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. **Modificado Artículo 1 Resolución 1794 de 2007.** 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340522611 de 2021.
“En este orden de ideas, para el tránsito de los vehículos especiales automotores y no

automotores de carga por el territorio nacional es obligatorio contar con el permiso para el transporte de cargas indivisibles,

extrapesadas y extradimensionadas, conforme a los requisitos señalados en la Resolución 4959 de 2006 expedida por el Ministerio de Transporte. Por otro lado, en lo que se refiere a restricciones de movilidad de este tipo de vehículos, el artículo 6 y el literal c) del artículo 16 del mencionado acto, indican una prohibición horaria respecto de su circulación enmarcada entre las 18:00 p.m. y las 06:00 a.m.; no obstante, si el permiso le fue otorgado y no establece restricción alguna se entendería que, conforme a lo preceptuado en el literal b) artículo 15 de la pluricitada Resolución 4959 de 2006 el transportador deberá comunicar el número de días en que utilizará la vía, los horarios en que se llevara a cabo el transporte y la ruta con kilometraje total y con mapa del recorrido”.

Concepto MT-20241341201471 de 2024.

“Es preciso señalar que, en atención a lo dispuesta en la Resolución Única Compilatoria en Materia de Tránsito, se consideran vehículos especiales automotores y no automotores de carga, aquellos que sobrepasan los límites máximos de dimensiones y pesos y/o cuya configuración no se encuentra establecida en las Resoluciones 4100 de diciembre 28 de 2004 y 2888 del 14 de octubre de 2005, o las normas que la modifiquen o sustituyan, destinados al transporte de cargas indivisibles, ya sean extradimensionadas y/o extra pesadas, por lo tanto, se deben verificar las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad, para lo cual su vehículo fue homologado”.

Legislación Complementaria: Ley 1955 de 2019

Artículo 120. Permisos especiales y temporales de vehículos combinados de carga (VCC). El Instituto Nacional de Vías concederá permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años, para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga, de conformidad con los criterios técnicos y jurídicos, determinados por el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, relativos a la seguridad vial, infraestructura, movilidad y logística. Tales permisos se concederán por el Instituto Nacional de Vías hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga siempre y cuando los estudios técnicos determinen su viabilidad.

Cuando el permiso verse sobre vías concesionadas, se deberá contar con el concepto previo de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Reglamentación: Resolución MT-20213040062005 de 2021

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto. Fijar los criterios técnicos y jurídicos para la expedición de los permisos especiales, individuales o colectivos y temporales, para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga, por parte del Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente resolución aplica a aquellos generadores de carga, mediante la utilización de vehículos propios o vehículos recibidos en arrendamiento financiero o renting y empresas de transporte de carga habilitadas que requieran solicitar el permiso para la circulación de Vehículos Combinados de Carga (VCC) para el transporte público o privado de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, y a las autoridades competentes del sector transporte.

Artículo 3. definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente resolución se tendrán en cuenta las definiciones establecidas en las Resoluciones 4100 de 2004 y 2546 del 4 de julio de 2018 del Ministerio de Transporte, y en las NTC 4788- 1 del 2011 y 4788-2 del 2012.

criterios técnicos y jurídicos para el otorgamiento del permiso

Artículo 4. criterios técnicos de los vehículos. Para la expedición de los permisos temporales a que se refiere la presente resolución, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS deberá tener en cuenta que los vehículos que se utilicen para dicha clase de transporte cumplan con los siguientes criterios técnicos:

1. Los Vehículos Combinados de Carga (VCC), a los que les sea exigible, deben dar cumplimiento a los elementos de seguridad activa y pasiva, conforme con lo establecido en la Resolución 3752 del 2015 del Ministerio de Transporte, o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

2. El conjunto acoplado debe constar de un (1) vehículo clase tractocamión como unidad tractora, y de dos (2) o más remolques o semirremolques o una combinación de estos, según las configuraciones que autoriza el Anexo 1, que hace parte integral de la presente resolución. En ningún caso podrá conformarse con más de cinco (5) remolques o semirremolques o una combinación de estos. Como unidad tractora no podrá utilizarse maquinaria agrícola o industrial.

3. Los Vehículos Combinados de Carga (VCC), cuyo tránsito sea autorizado en el marco de la presente resolución, deberán emplear llantas de carretera, no podrán tener elementos, púas, cadenas o cualquier otro elemento metálico incrustado o sobrepuesto en la llanta, o que tengan características de llantas tipo NHS que alteren la durabilidad del pavimento o formen surcos sobre el mismo. Todas las llantas de un mismo vehículo deben conservar las mismas especificaciones de dimensiones, índice de carga e índice de velocidad.

4. Todos los enganches de los Vehículos Combinados de Carga (VCC) deberán ser del Tipo A, B o C/H.

5. El eje tándem y tridem del tractocamión, y los ejes de los semirremolques o remolques deben tener doble llanta o sencilla, siempre y cuando se dé cumplimiento a los límites de peso por eje establecidos en la Resolución 4100 de 2004 o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

6. Todos los neumáticos de un mismo eje o conjunto de ejes deberán tener las mismas especificaciones técnicas en términos de dimensiones y capacidad de carga.

7. Para hacer visible el vehículo a todos los actores viales como mínimo debe contar con:

7.1. Luces demarcadoras en la cabina.

7.2. Luces de día permanentes.

7.3. Luces direccionales.

7.4. Luces de reversa en la pared trasera de la cabina.

7.5. Cintas retrorreflectivas conforme a lo dispuesto en las Resoluciones 538 de 2013 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y 1572 del 2019 del Ministerio de Transporte o las que las modifiquen, adicionen, o sustituyan.

8. Para asegurar la visibilidad del conductor de tal manera que pueda controlar el entorno y detectar la presencia de los demás actores de la vía, así como advertir de maniobras a adelantar durante la operación, el vehículo debe contener como mínimo, los siguientes:

8.1. Espejos al cofre (capó).

8.2. Espejo “banquetero” y Espejos laterales con espejos secundarios convexos.

9. Con el fin de disminuir el riesgo y mitigar las consecuencias de una colisión los remolques y semirremolques deben contar con:

9.1. Dispositivos antiempotramiento o dispositivo de protección trasera contra el empotramiento, consistente en un travesaño y en elementos de conexión a los largueros del bastidor o a otros elementos de la estructura del vehículo. Los extremos laterales del travesaño no deberán estar curvados hacia atrás ni presentar ningún borde cortante hacia el exterior.

9.2. Sistemas de protección lateral en el remolque o semirremolque, con el fin de evitar el efecto Venturi sobre los demás actores de la vía.

9.3. Dispositivo electrónico de control de estabilidad para vehículos modelo 2023 en adelante.

9.4. Airbags en la cabina del tractocamión para vehículos modelo 2023 en adelante.

9.5. Sistema de pesaje a bordo en cabina de pesos por eje y peso bruto vehicular (PBV).

10. Ninguno de los semirremolques deberá superar los trece (13) metros de longitud, y los remolques no podrán exceder los diez (10) metros de longitud.

A los Vehículos Combinados de Carga (VCC) cuyos remolques o semirremolques superen dichas longitudes, que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución hubiesen obtenido un permiso y/o cuenten con un permiso vigente, les podrá ser otorgado el permiso, siempre y cuando la configuración vehicular no supere los 56,9 metros de longitud. En todo caso, no se podrá seguir otorgando permisos a nuevos Vehículos Combinados de Carga (VCC) cuyos remolques o semirremolques cuenten con longitudes superiores a las previstas en este numeral.

11. Las configuraciones de los Vehículos Combinados de Carga (VCC) corresponderán exclusivamente a las establecidas en la tabla 1 del Anexo 1 que hace parte integral de la presente resolución, siempre y cuando la distancia entre ejes independientes (tándem, tridem y/o eje sencillo) sea como mínimo de 2.50 m, medida desde el centro de los ejes más próximos, y una cantidad no máxima de nueve (9) ejes, las cuales serán aplicables para cualquier tipo de carga.

Para el transporte de carga agrícola podrán utilizarse las configuraciones para carga agrícola descritas en la tabla 2 del Anexo 1 que hace parte integral de la presente resolución, siempre y cuando la distancia entre ejes independientes (tándem, tridem y/o eje sencillo) sea como mínimo de 2.50 m, medida desde el centro de los ejes más próximos, y una cantidad no máxima de diecisiete (17) ejes, siempre y cuando tales configuraciones sean adecuadas a las condiciones geométricas, topográficas y de volúmenes de tránsito de la vía para la cual se solicita el permiso.

12. Las dimensiones máximas autorizadas para la configuración de los Vehículos Combinados de Carga (VCC) que se señalan en la tabla 1 del Anexo 1 de la presente resolución son las descritas en la tabla 3 del referido anexo. Las dimensiones máximas

autorizadas para la configuración de los Vehículos Combinados de Carga (VCC) para el transporte de carga agrícola son las descritas en la tabla 4 del mismo anexo.

13. El Peso bruto total combinado máximo autorizado para los Vehículos Combinados de Carga (VCC) y Vehículos Combinados de Carga (VCC) para el transporte de carga agrícola, es el señalado en la tabla 5 del Anexo 1 de la presente resolución.

14. Sistemas de amortiguación o suspensión neumática para vehículos modelo 2023 en adelante.

15. Las carrocerías permitidas para los Vehículos Combinados de Carga (VCC) serán únicamente las correspondientes a:

15.1 Portacontenedor.

15.2 Planchón – Plataforma.

15.3 Botellero.

15.4 Furgón.

15.5 Estacas.

15.6 Carbonera.

15.7 Cañero.

Parágrafo 1. Por el término de veinte (20) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución, para el transporte de carga agrícola con Vehículos Combinados de Carga (VCC), podrán usarse llantas agrícolas que no cumplan con un ancho de banda de rodadura cuyo labrado tenga un área de caucho igual o superior al 65% del área total de la banda, caso en el cual el solicitante debe declarar todas las placas de los vehículos que van a circular con llantas agrícolas durante el periodo de la autorización de los remolques y semirremolques que van a operar en esa condición, y suministrar para cada vehículo el índice de velocidad de la llanta correspondiente que debe ser la máxima velocidad a la cual puede transitar durante la operación, conforme a la tabla 1 del Anexo 3 que hace parte integral de la presente resolución.

Vencido el término anteriormente señalado, todos los Vehículos Combinados de Carga (VCC) que transporten carga agrícola podrán transitar con llantas agrícolas siempre que se cumpla con un ancho de banda de rodadura cuyo labrado tenga un área de caucho igual o superior al 65% del área total de la banda y que el vehículo de tracción posea llanta camionera. Así mismo, el solicitante deberá suministrar para cada vehículo el índice de velocidad de la llanta correspondiente que debe ser la máxima velocidad a la cual puede transitar durante la operación, conforme a la tabla 1 del Anexo 3 que hace parte integral de la presente resolución.

En todo caso, todas las llantas de un mismo vehículo deben conservar las mismas especificaciones de dimensiones, índice de carga e índice de velocidad.

Parágrafo 2. Los vehículos combinados de carga modelo 2023 en adelante deberán contar con dispositivo electrónico de control de estabilidad, airbags en la cabina del tractocamión y suspensión neumática.

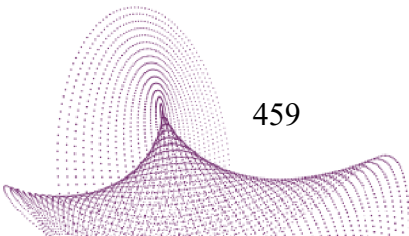
Parágrafo 3. A partir del 1 de abril de 2022 los vehículos combinados de carga que transporten productos agrícolas deberán utilizar un vehículo clase tractocamión, y quedará prohibido el uso de maquinaria agrícola como unidad tractora.

Parágrafo Transitorio. Parágrafo adicionado por el art. 1, Resolución 20233040057375 de 2023. <El texto adicionado es el siguiente> Por el término de seis (6) años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente edición, los vehículos combinados de carga podrán utilizar como unidad tractora vehículos clase volqueta, siempre y cuando estas unidades tractoras haya obtenido el permiso con anterioridad a la expedición de la Resolución número 20213040062005 de 2021. Cumplido este plazo, los Vehículos Combinados de Carga (VCC) que transporten productos agrícolas deberán utilizar como unidad tractora un vehículo clase tractocamión

Artículo 5. Criterios para el otorgamiento del permiso. Para el otorgamiento del permiso de carga en Vehículos Combinados de Carga (VCC), el Instituto Nacional de Vías - INVIAS deberá verificar que el peticionario cumpla además con las siguientes condiciones:

1. El solicitante deberá ser el generador de la carga que utilice vehículos propios, o vehículos recibidos en arrendamiento financiero o renting o una empresa de transporte automotor de carga legalmente constituida y debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte, para lo cual deberá allegar copia de la resolución del Ministerio de Transporte por medio de la cual otorga la habilitación. Se exceptúa este requisito cuando el transporte sea realizado por el generador de la carga.
2. Plano en planta y perfil en donde de manera clara y completa se representen cada una de las configuraciones vehiculares, en escala adecuada, con todas las dimensiones de los vehículos que conforman las combinaciones, indicando la descripción, el número de ejes (líneas de rotación) tanto de la unidad tractora como de la(s) unidad(es) halada(s) por ella, las presiones de inflado de los neumáticos, la distancia entre ejes (líneas de rotación) longitudinal y transversal, presiones de contacto, así como la localización y numero de llantas y todas las medidas longitudinales y transversales. De acuerdo con información técnica del equipo, indicar la carga máxima por rueda y por línea de rotación del conjunto vehicular que movilizará la carga, de manera que no ocasione un daño anormal al pavimento y puentes, con relación al efecto que producen las configuraciones vehiculares establecidas en la Resolución 4100 de 2004, o aquella que la modifique, adicione o sustituya.
3. Indicar la siguiente información detallada sobre cada uno de los Vehículos Combinados de Carga (VCC):
 - 3.1. Peso Bruto Total Combinado, discriminando los pesos del conjunto vehicular y de la carga a transportar.
 - 3.2. Distribución de la carga sobre los diferentes ejes (Líneas de rotación) y sobre cada llanta de cada uno de los ejes en el caso de que la carga no se reparta de manera uniforme sobre la línea de rotación.
 - 3.3. Relación de vehículos, equipos, semirremolques o remolques para los cuales se solicita autorización, destinados a la prestación del servicio, indicando las placas, longitud total, y peso bruto vehicular, para lo cual se deberá diligenciar la siguiente tabla:

EQUIPOS	
Placa del Tractocamión	
Placa del remolque	
Placa del Semirremolque	
Longitud total del VCC	
Peso Bruto Total Combinado del VCC	



3.4. Copia de los siguientes documentos correspondientes a cada vehículo de carga que se registre para el transporte: Licencia de Tránsito, Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente y la tarjeta de Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.

4. Relación de las rutas por las cuales se pretende transitar con los Vehículos Combinados de Carga (VCC), utilizando su nombre y códigos de la nomenclatura del Instituto Nacional de Vías - INVIAS.

5. Estudio técnico de pavimentos de una antigüedad no mayor de seis (6) meses, contados a partir de la radicación de la solicitud de permiso, de carácter teórico, referente al impacto y/o factor daño ocasionado en las estructuras de pavimentos de los Vehículos Combinados de Carga (VCC), sobre las rutas o corredores para las que solicitan autorización para transitar, que contenga los aspectos señalados en el Anexo Técnico 4 que hace parte integral de la presente resolución.

6. Estudio técnico de puentes con una antigüedad no mayor a seis (6) meses, contados a partir de la radicación de la solicitud de permiso, respecto del impacto de las estructuras de puentes de los Vehículos Combinados de Carga (VCC) sobre las rutas o corredores que se soliciten, que contenga como mínimo los aspectos señalados en el Anexo Técnico 4 que hace parte integral de la presente resolución.

7. Documento que contenga un Plan de Seguridad Vial y de Manejo de Tránsito con una antigüedad no mayor de seis (6) meses contados a partir de la radicación de la solicitud de permiso, que contenga las medidas especiales para garantizar la circulación segura de los vehículos combinados de carga por las rutas o corredores por las que se pretenda transitar, que contenga como mínimo los aspectos señalados en el Anexo Técnico 4 que hace parte integral de la presente resolución.

8. Documento con el Plan de Inspecciones visuales periódicas que se deben realizar cada seis (6) meses durante la vigencia del permiso a cada uno de los puentes por donde se movilizarán los Vehículos Combinados de Carga (VCC).

9. Programa de Limpieza de Neumáticos previo al ingreso a las vías de la Red Vial Nacional.

Parágrafo 1. Cuando el permiso verse sobre vías nacionales concesionadas, se deberá contar con el concepto de viabilidad previo por parte de la Agencia Nacional de Infraestructura.

Una vez otorgado el permiso, el beneficiario del mismo deberá informar a la concesión correspondiente del inicio de la operación.

Parágrafo 2. Todos los estudios relacionados en el presente artículo deben ser elaborados y suscritos por un experto cuya actividad corresponda a la ingeniería de transporte o civil, con experiencia certificada mínimo de ocho (8) años en cada una de las áreas especializadas.

Parágrafo 3. Los estudios técnicos relacionados en el presente artículo pueden ser elaborados y presentados en conjunto entre varias empresas, siempre y cuando se trate de las mismas rutas o corredores por los que se solicita permiso y se analicen las condiciones que prevé la presente resolución frente a la operación, seguridad.

Parágrafo 4. Las rutas nacionales por las cuales podrán transitar los Vehículos Combinados de Carga (VCC) serán las que considere el Instituto Nacional de Vías - INVIAS aptas para el tránsito de los vehículos de acuerdo con las características y condiciones de las vías, así como de las características de los vehículos. Para estos efectos, tendrán en cuenta criterios como tipo de vía, ancho de carril, los radios de giro de la vía, la pendiente longitudinal, tráfico vehicular de la vía, capacidad de las estructuras y puentes, peraltes, entre otras condiciones de la vía.

CAPITULO IV Licencia de tránsito

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

Comentario del Editor:

El contenido de esta disposición deberá ser interpretado en consonancia con lo previsto por el Parágrafo del Artículo 6 de la Ley 2251 de 2022, en el cual se establece que “Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por

cumplida la obligación de portar los documentos como: (...) licencia de tránsito (...) mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico”.

Instrucción Administrativa:

Circular MT-20221010000601 de 2022

2.2. Objetivo y alcance de las orientaciones

El objetivo del presente documento es orientar a las diferentes autoridades respecto de cómo los habitantes del territorio cumplen la obligación de portar los documentos del asunto, en concordancia con disposiciones legales tales como la Ley 527 de 1999 y el Decreto-Ley 19 de 2012.

El presente documento no tiene el alcance de ordenar la virtualización de los documentos del asunto. Solamente se emiten orientaciones para coordinar a las diferentes autoridades en cuanto a la interpretación y aplicación de las normas vigentes, para efectos del control en vía realizado en su respectiva jurisdicción.

2.3. Fundamentos fácticos y jurídicos de las orientaciones.

2.3.1. Obligación de portar los documentos y presentarlos en los procedimientos de control, en cabeza del conductor.

En la normatividad de tránsito terrestre existen obligaciones positivas, de hacer, impuestas a los conductores de los vehículos. Específicamente están obligados a portar la licencia de tránsito del vehículo y la licencia de conducción.

En consecuencia, en los procedimientos de control en vía el conductor tiene la obligación

de presentar a los agentes de tránsito los documentos señalados en el anexo Manual de Infracciones, título 1, capítulo 5 de la Resolución 3027 de 2010:

“Previamente a la imposición del comparendo, la autoridad de control procede a requerir al presunto infractor la presentación de los documentos tanto del conductor como del vehículo para lo cual el presunto infractor debe inmediatamente presentar en forma obligatoria los documentos en original, así:

- Cédula de ciudadanía, tarjeta de identidad o pasaporte según sea el caso.*
- Licencia de conducción.*
- Licencia de tránsito.*
- Seguro obligatorio de accidentes de tránsito, SOAT.*
- Certificado de revisión técnico-mecánica y de gases.”*

Se desprende de lo anterior que la legislación vigente coloca en cabeza del conductor del vehículo la obligación de portar los documentos, así como de presentar los documentos en caso de un procedimiento de control en vía.

2.3.2. Alcance del verbo “portar”.

Una vez establecido que es obligación del ciudadano portar los documentos, se procede a establecer cómo se cumple con esa acción de “portar”.

Al respecto, hay por lo menos cuatro argumentos que permiten concluir que se cumple con esa obligación portando y presentando los documentos en físico, o portando y presentando la información que reposa en el RUNT:

(i) En primer lugar, “portar” no es sinónimo de llevar en físico.

La palabra portar no se encuentra definida en la legislación, por lo cual debe interpretarse en su sentido natural y obvio (C. Civ., art. 28). En ese sentido, la Real Academia Española de la Lengua Española RAE indica que el verbo portar significa “tener algo consigo o sobre sí”. Entonces, portar no significa que se lleve en físico.

(ii) En segundo lugar, cuando en la normatividad se ha querido que se lleve un documento físico, así se ha señalado expresamente.

A modo de ejemplo, para la tarjeta de control para el servicio público de transporte en la modalidad individual se previó que se debe portar “en la parte trasera de la silla del copiloto la tarjeta de control debidamente laminada” (D. 1079/2015, art. 2.2.1.3.8.13). Aunque el anterior ejemplo se refiere a un documento de transporte, evidencia cómo en la normatividad se exige de forma expresa el porte en físico del documento cuando así se ha querido. Por el contrario, no se estableció en la normatividad de forma explícita que la licencia de conducción o la licencia de tránsito se deban portar en físico.

(iii) En tercer lugar, los mensajes de datos derivados de la consulta en línea y en tiempo real en el RUNT deben recibir el mismo tratamiento que un documento físico consignado en un papel y debe otorgársele la misma eficacia jurídica. Tanto el documento físico, como el mensaje de datos, son considerados originales frente a la ley.

Al respecto, el artículo 6 de la Ley 527 de 1999 estableció que “cuando cualquier norma requiera que la información conste por escrito, ese requisito quedará satisfecho con un mensaje de datos, si la información que éste contiene es accesible para su posterior consulta. Lo dispuesto en este artículo se aplicará tanto si el requisito establecido en

cualquier norma constituye una obligación, como si las normas prevén consecuencias en el caso de que la información no conste por escrito (...).”

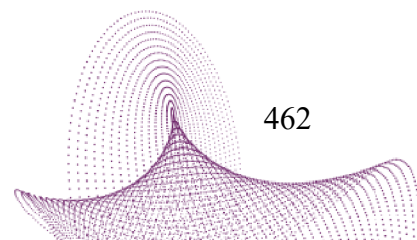
Lo anterior corresponde al principio de los equivalentes funcionales, conforme al cual “los documentos electrónicos están en capacidad de brindar similares niveles de seguridad que el papel y, en la mayoría de los casos, un mayor grado de confiabilidad y rapidez, especialmente con respecto a la identificación del origen y el contenido de los datos, siempre que se cumplan los requisitos técnicos y jurídicos plasmados en la ley” (C. Const., C-662/2000; C-831/2001).

Considerando que la información de los documentos del asunto se encuentra en los registros del Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT (L. 769/2002, art. 8), entonces cuando el conductor presente a la autoridad que lo requiera el documento (licencia de conducción o licencia de tránsito) con la información que reposa en el RUNT, debe recibir el mismo tratamiento que cuando presente el documento en físico.

(iv) En cuarto lugar, la ley permite que para los procedimientos administrativos se haga uso de la información que reposa en la base de datos de otras entidades, como lo es la base de datos puesta en funcionamiento por el Ministerio de Transporte, a través del Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

La licencia de tránsito del vehículo y la licencia de conducción son documentos públicos (L. 769/2002, arts. 1, 53, par. 1). La información de esos documentos reposa en el RUNT. Por lo tanto, para el procedimiento administrativo se puede hacer uso de la información que reposa en esa base de datos, que ha sido puesta en funcionamiento por parte del Ministerio de Transporte (D. 19/2012, art. 9).

En cualquier caso, conforme a lo determinado en la normatividad de tránsito terrestre, la carga de portar y presentar la información es del conductor, siendo éste quien deberá evidenciar ante el agente de tránsito la existencia y vigencia de los documentos, bien sea acudiendo a la consulta en línea y en tiempo real de la información que reposa en el RUNT o con el documento en físico.



2.3.3. Protección de bienes jurídicos tutelados por el régimen de tránsito terrestre.

Las orientaciones acá dispuestas son consistentes con la normatividad vigente y, además, protegen los bienes jurídicos que amparan el régimen de tránsito terrestre, especialmente la vida y la seguridad de las personas. Así las cosas, se debe enfatizar sobre las orientaciones realizadas en la presente circular lo siguiente:

(i) Las orientaciones no modifican las obligaciones en cabeza de los conductores: se mantiene la exigencia de contar con la licencia de conducción y la licencia de tránsito.

(ii) Las orientaciones no afectan la posibilidad de realizar control en vía: las orientaciones se limitan a señalar la posibilidad de que el control de esos requisitos se realice con la

información que reposa en el RUNT. Lo anterior materializa el principio de celeridad, al incentivar el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones para los procedimientos de control en vía (L. 1437/2011, art. 3, núm. 13).

En adición, lo anterior puede conllevar a que se liberen recursos humanos para que los agentes de tránsito puedan perseguir otras conductas tipificadas en la ley de tránsito terrestre y en la ley de transporte, tal como lo relacionado con el transporte ilegal.

(iii) Todo lo anterior materializa, además, el derecho de las personas a relacionarse con las autoridades por cualquier medio tecnológico o electrónico disponible en la entidad o integrados en medios de acceso unificado a la administración pública (L. 2080/2021, art. 1)."

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340146301 de 2024. *"...es válida la consulta a través del RUNT, de conformidad con lo expuesto en la Circular No. 20221010000601 del 3 de enero de 2022, por lo que al cumplir con lo establecido en la*

Ley 2251 de 2022, y circular citadas en el presente escrito, la autoridad de Tránsito, debe acatar lo establecido en la referida normatividad".

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-221631 de 2009 y MT-26961 de 2011: *"Para efectos del registro inicial de un vehículo automotor es procedente la presentación de la copia de la factura de compra ya que a la luz del artículo 2 del*

Decreto 1165 de 1996 "... la entrega de la copia de la factura suple la obligación de entregar el original en los términos del artículo 617 del Estatuto Tributario".

Factura de compra en el país de origen y licencia de importación.

Recibo de pago de impuestos.

Certificado de inscripción ante el RUNT.

Artículo 36. Elaboración. El formato de la licencia de tránsito será único nacional, y será definido por el Ministerio de Transporte antes de los 60 días posteriores a la

sanción de esta ley y en el mismo se incluirá al menos la información determinada en el artículo 38 de este código.

Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de tránsito, se incluirán un código de barras bidimensional y un holograma de seguridad¹²².

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Artículo 6.1.1.3. La “Ficha Técnica de la Licencia de Tránsito”, que se encuentra en el Anexo 55, hará parte de la presente resolución.

Artículo 6.1.1.4. 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 3.1.9.1.4 de la “Ficha Técnica de la Licencia de Tránsito”, establecido en el Anexo 55, de la presente resolución.

Artículo 6.1.1.5. Licencia de Tránsito. **Adicionado Resolución MT-20243040024575 de 2024.** Modifíquese la información de la leyenda “IDENTIFICACIÓN” del numeral 3.2.1.2. “Textos o personalizar en el anverso” de la ficha técnica de la licencia de tránsito adoptada mediante el artículo 6.1.1.3 de la presente resolución, en el sentido de incluir en la sexta línea la sigla PTT, el cual quedará así:

“-La leyenda: IDENTIFICACIÓN. (Letra Arial, negrilla, 4 puntos).

Distancia (x=66 mm+/- 0,5mm) (y= 46,4 mm+/-0,5mm).

El número del documento de identificación estará ubicado a continuación de la leyenda identificación, anteponiendo el tipo de documento (tipo de letra Arial negrilla, 7 puntos).

- CC. Para Cédula de ciudadanía.
- NIT. Para identificación de persona jurídica.
- CE. Para Cédula de Extranjería.
- NUIP: Para identificación de menores de edad.
- PAS: Para identificación a partir del pasaporte.
- PPT: Para identificación a partir del permiso por protección temporal.

El número de identidad no llevará puntos. Ej. CC 71777222.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Artículo 6.1.4.1. Objeto. La “Ficha Técnica de las Especies Venales Tarjeta de Registro de Remolques y Semirremolques y Tarjeta de Registro de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada” que se encuentra en el Anexo 58, la cual hará parte de la presente resolución.

Artículo 6.1.4.2. Tarjeta de Registro de remolque y semirremolque y de maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada. **Adicionado Resolución MT-20243040024575 de**

¹²² La Resolución 172 de 2007 fija un consecutivo nacional para la asignación de Series de Licencias de Tránsito a los diferentes Organismos de Tránsito del País.

2024. En lo relacionado a la Tarjeta de Registro de Remolque, Semirremolque y Tarjeta de Registro de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada de conformidad a lo determinado en la ficha técnica, deberá utilizarse la sigla “PPT” en las casillas identificación del propietario o locatario seguida del correspondiente número de identificación.

Reglamentación: Resolución 20223040045295 de 2022

Duplicado licencia de tránsito, tarjeta de registro y placa de vehículo

Artículo 5.3.9.1. **Modificado Artículo 28 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para solicitar el duplicado de la licencia de tránsito o tarjeta de registro y de la placa de un vehículo ante los organismos de tránsito, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación del formato de solicitud de trámite. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito requiere al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado.
2. Validación del SOAT e infracciones de tránsito. El Organismo de Tránsito validará en el sistema RUNT la existencia del SOAT y que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito, de conformidad con lo dispuesto en el Sistema Integrado de Multas e Infracciones de Tránsito (SIMIT).
3. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El Organismo de Tránsito valida en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por concepto de derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del Organismo de Tránsito.
4. Otorgamiento del duplicado del documento y/o del permiso por pérdida o deterioro de la placa. El Organismo de Tránsito procede en línea y tiempo real a generar y entregar el duplicado de la licencia de tránsito o tarjeta de registro. Cuando el duplicado solicitado es de la placa del vehículo, el Organismo procede a expedir el permiso de tránsito por pérdida o deterioro de la placa, con vigencia de treinta (30) días, renovable por un término igual. Transcurrido máximo los 60 días, el Organismo de Tránsito deberá hacer entrega de las placas duplicadas, contra entrega de las placas deterioradas cuando esta sea la causal que originó la solicitud.
5. Otorgamiento del duplicado del documento por cambio del componente sexo o documento de identidad. Cuando se presente una actualización de la información de inscripción ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) por cambio del componente sexo o documento de identidad, conforme al procedimiento dispuesto en el artículo 5.1.4. de la presente resolución, el ciudadano que tenga la calidad de propietario de un vehículo, remolque y/o semirremolque, podrá solicitar ante el Organismo de Tránsito correspondiente, la expedición del duplicado de la licencia de tránsito o tarjeta de registro, ajustado según corresponda; guardando el procedimiento descrito en los numerales 1, 2 y 3 del presente artículo, solicitud que deberá ser atendida dentro de los dos (2) días hábiles siguientes contados a partir de la radicación de la solicitud.

Artículo 5.3.9.2. Duplicado. Entiéndase que el duplicado de un documento es la copia fiel de este o escrito original, de idénticas características tanto en su forma como en su contenido y con la misma validez, esto es la reproducción exacta del original.

Cuando se trate de duplicado por cambio del componente sexo o documento de identidad establecidos en el artículo 5.1.4., de la presente resolución, se entenderá como copia fiel del documento o escrito original, de idénticas características en su forma, con modificación únicamente en los datos concernientes al cambio previsto, teniendo la misma validez que el original.

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.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado, Sección Primera, Sentencia del 29 de agosto de 2024. “Al respecto, se debe señalar que conforme se desprende del artículo 2° de la Ley 769 de 6 de julio de 2002, la matrícula es el procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito y en ella se consignan las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario. La matrícula genera efectos vinculantes para su titular no sólo en relación con el ámbito de movilidad del mismo, sino que además respecto del derecho de dominio y la propiedad sobre el vehículo. Por su parte, y a la luz de la misma normatividad, el registro terrestre automotor

comprende el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se debe inscribir todo acto, 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 terceros²³. El registro inicial de un vehículo se puede 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 (...)”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Proceso de Homologación Virtual a Través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)

Artículo 4.3.2.1. Objeto. La presente sección tiene por objeto reglamentar el proceso de homologación virtual para vehículos de transporte público y particular de carga, público de pasajeros y mixto; remolques y semirremolques; a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo. Los vehículos a los que se refiere la presente sección incluyen los carrozados, el chasis con motor y la carrocería adquiridos individualmente para conformar un vehículo automotor completo nuevo.

Lo dispuesto en la presente sección, no es aplicable a las solicitudes de vehículos ambulancias y de transporte masivo por ser procesos de homologación que no requieren de un formato de ficha técnica de homologación.

Artículo 4.3.2.2. Ámbito y alcance de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente sección rigen en todo el territorio nacional y serán aplicables a todas las empresas del sector automotriz que se dediquen a la importación, fabricación, ensamble y distribución de vehículos, chasis o carrocería para el transporte público y particular de carga, público de pasajeros y mixto; remolques y semirremolques.

Artículo 4.3.2.3. Acceso al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Previo a la solicitud de homologación virtual, el importador, ensamblador o fabricante de chasis, vehículo o carrocería, deberá inscribirse en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) como persona natural o jurídica.

Parágrafo. Para diligenciar la ficha técnica de homologación en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el usuario autorizado deberá contar con firma digital que cumpla con las características y atributos de que trata la Ley 527 de 1999 o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

Artículo 4.3.2.4. Procedimiento para la homologación. Realizado el pago de la tarifa del trámite establecida en el artículo 4.3.2.6. de la presente resolución, el interesado en realizar la homologación de vehículos de transporte público y particular de carga, público de pasajeros y mixto; remolques y semirremolques, deberá solicitarla a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), cargando los documentos exigidos para el proceso por cada vehículo a homologar, conforme a lo indicado en los anexos: Anexo 42 “Guía para el diligenciamiento de la solicitud de estudio de ficha técnica de homologación” y Anexo 43 “Adjuntos de la solicitud de estudio de ficha técnica de homologación”, los cuales hacen parte de la presente resolución.

Al finalizar el proceso de registro, el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) asignará el correspondiente número de solicitud y el número de la ficha técnica de homologación.

El Grupo de Homologaciones de la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte, en un plazo de quince (15) días hábiles contados a partir del registro de la solicitud, verificará el cumplimiento de los requisitos y aprobará la ficha técnica de homologación, a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Una vez la solicitud haya sido revisada y aprobada por el Ministerio de Transporte, se generará de forma automática la ficha técnica de homologación en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la cual estará firmada digitalmente por el solicitante y por el Subdirector de Transporte del Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1. En caso de que no se cumplan los requisitos para la aprobación de la ficha técnica de homologación, el Grupo de Homologaciones de la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), requerirá al solicitante la información faltante o su corrección y este contará con el término de un (1) mes contado a partir de la fecha del recibo del requerimiento, para completarla o corregirla. Una vez vencido el plazo sin que el solicitante aporte o corrija la información requerida, se configurará el desistimiento tácito de la solicitud y se marcará dicho desistimiento en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Los solicitantes podrán consultar el estado del trámite de las fichas técnicas de homologación en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo 2. Los importadores, ensambladores o fabricantes de chasis, vehículo o carrocería deberán disponer y mantener vigente el servicio de firma digital centralizada que permita la realización de este proceso ante las entidades de certificación digital acreditadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) y que puedan interoperar con el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Artículo 4.3.2.5. Responsabilidad. Las empresas del sector automotriz que se dediquen a la importación, fabricación, ensamble y distribución de vehículos o carrocería objeto de la presente sección, serán responsables de la veracidad de la información consignada en el sistema de Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Artículo 4.3.2.6. Tarifas para la expedición de la ficha técnica de homologación. Para la expedición de la ficha técnica de homologación por el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el interesado deberá cancelar la tarifa señalada para el respectivo trámite en la Resolución número 20213040048735 de 2021 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

El usuario deberá hacer la liquidación de la tarifa en línea en la página web del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y el pago podrá realizarlo mediante consignación bancaria o en línea, a través de pago PSE.

Parágrafo. Los pagos de las tarifas a las que se refiere el presente artículo solo podrán ser utilizados para una solicitud, conforme al procedimiento señalado en el artículo 4.3.2.4., de la presente resolución.

Artículo 4.3.2.7. Acceso a la información. El sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) deberá estar disponible permanentemente y permitir al Ministerio de Transporte y/o quien este determine, el acceso en línea y tiempo real, así como el suministro, sin ningún costo, de la información, base de datos y reportes que requiera.

Parágrafo 1. El sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) deberá permitir a los organismos de tránsito, el acceso en línea y tiempo real y sin ningún costo a la información relacionada con las fichas técnicas de homologación mediante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) o servicios web.

Parágrafo 2. Todos los organismos de tránsito deben realizar la consulta de la información correspondiente a las fichas técnicas de homologación en línea, en virtud de la racionalización de trámites establecida en el Decreto ley número 2106 de 2019, y no podrán exigir su presentación en físico.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340942911 de 2021.

“Los vehículos que transiten en el territorio colombiano, por las vías públicas o privadas abiertas al público, deben cumplir las condiciones de homologación con las que fueron comercializados y registrados;

de manera que, las fichas de homologación (...) deben contener o señalar el servicio de transporte para el cual fueron homologados los respectivos vehículos”.

Reglamentación: Resolución MT-20243040038565 de 2024

Homologación vehículos triciclos o tricimóviles

Artículo 4.3.4.1. Objeto. La presente sección tiene por objeto reglamentar la homologación de los vehículos clase triciclo o tricimóvil no motorizado y tricimóvil con pedaleo asistido, para la prestación del servicio público de pasajeros y establecer disposiciones relacionadas con los elementos de protección, características y dispositivos de estos vehículos.

Artículo 4.3.4.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente sección rigen en todo el territorio nacional, para las empresas que se dediquen a la importación, fabricación, ensamble y distribución de vehículos triciclos y/o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros y los propietarios de este tipo de vehículos, que deban realizar la homologación en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo. La presente sección no será aplicable a triciclos, tricimóviles no motorizados o tricimóviles con pedaleo asistido, destinados al transporte de carga.

Artículo 4.3.4.3. Definiciones. Para la correcta aplicación e interpretación de la presente Sección, además de las definiciones contempladas en la Ley 769 de 2002 y la Resolución número 3256 de 2018 o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, se tendrán en cuenta las siguientes:

Ancho del asiento: Dimensión transversal útil de la silla.

Ancho del vehículo: Dimensión transversal total de un vehículo, excluyendo los espejos exteriores.

Altura del asiento: Distancia vertical medida entre el piso o plataforma del vehículo hasta el plano superior del asiento.

Altura del espaldar: Es la distancia vertical medida desde la altura del asiento hasta el punto más alto del espaldar.

Altura del suelo a estribo: Distancia vertical medida entre la superficie de la vía y la parte superior del estribo.

Bocina: Dispositivo mecánico o electrónico que emite señales acústicas.

Estribo: Primer escalón para subir a un vehículo.

Masa en orden de marcha: Se determina midiendo la masa del vehículo sin carga listo para su uso normal, incluyendo la masa del conductor, sin incluir la masa de los pasajeros y en el caso de un vehículo de propulsión eléctrico, las baterías de propulsión.

Parachoques: Pieza o aparato que se lleva, en la parte delantera y trasera, para amortiguar los efectos de un choque.

Pedaleo Asistido. Apoyo al esfuerzo muscular del conductor mientras pedalea.

Potencia Nominal Continua: Es la potencia mecánica de accionamiento que puede suministrar un motor de forma continua sin que los componentes se sobrecalienten o sufran daños.

Artículo 4.3.4.4. Características Técnicas de los triciclos y tricimóviles. Las características técnicas de los vehículos clase triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, son los señalados en el Anexo 74 “Características Técnicas de Triciclos y Tricimóviles para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros”, el cual hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 4.3.4.5. Procedimiento para la homologación. El interesado en realizar la homologación de vehículos carrozados de transporte público clase triciclo o tricimóvil no motorizado y tricimóvil con pedaleo asistido, deberá seguir el proceso de homologación virtual a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), establecido en la Sección 2 del Capítulo 3 del Título 4 de la presente resolución o la norma que la modifique, adicione o sustituya, cumpliendo con lo señalado en el Anexo 74 “Características Técnicas de Triciclos y Tricimóviles para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros” y adjuntando los siguientes documentos:

1. Catálogo y/o ficha de las especificaciones técnicas expedida por el fabricante.
2. Planos del diseño a escala en formato DWG acotado en milímetros.
3. Estudios de distribución de pesos.
4. Certificado por parte del fabricante del vehículo donde se indique la velocidad máxima y la capacidad de arranque en pendiente.

Parágrafo 1. El Grupo de Homologaciones y Avalúos de la Subdirección de Transporte, podrá realizar visitas de inspección a los importadores, fabricantes, ensambladores y/o distribuidores,

con el objetivo de verificar que los vehículos a homologar se ajustan al diseño registrado en la solicitud de homologación.

Parágrafo 2. En el término de dos (2) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente sección, el operador del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) deberá realizar los ajustes necesarios en el sistema de homologación en línea para la aplicación de lo dispuesto en la presente sección.

Artículo 4.3.4.6. Responsabilidad del propietario y de la empresa de transporte. El propietario y la empresa de transporte a la que se vincule el vehículo triciclo o tricimóvil no motorizado o tricimóvil con pedaleo asistido, son responsables de mantener las condiciones originales del vehículo entregadas por el importador, fabricante, ensamblador y/o distribuidor, lo cual será verificado por la autoridad de transporte competente en la jurisdicción en la cual se presta el servicio”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Trámites para Vehículos de Servicio Público y Particular de Carga

Procedimiento de Registro Inicial de Vehículos Nuevos de Servicio Público y Particular de Carga de más 10.500 Kilogramos y Reglamenta el Procedimiento para Aplicar al “Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga”

Artículo 5.6.1.1. Objeto. Las disposiciones de la presente sección tienen por objeto reglamentar el procedimiento de registro inicial de vehículos nuevos de servicio público y particular de carga, determinar las condiciones y reglamentar el procedimiento para aplicar al “Programa de modernización del parque automotor de carga”.

Instrucción Administrativa:

Circular MT 20234000000607 de 2023

“1. EXPEDICIÓN CERTIFICADOS DE TRADICIÓN. Los Certificados de Tradición que expidan todos los Organismos de Tránsito del país para los vehículos de carga, deben contener como mínimo la información señalada en la Resolución 20223040045295 del cuatro (4) de agosto de dos mil veintidós (2022) (...).

Sobre el particular es importante señalar que en los casos en los que se evidencien cambios de servicio y/o transformaciones, es necesario que se incluya la información detallada de la fecha en la que se realizaron y los documentos que soportaron dichos cambios.

2. EXPEDICION DE COPIAS DE EXPEDIENTES. Teniendo en cuenta que para adelantar los procesos de modernización y normalización de los vehículos de carga, en algunos casos, se requiere la expedición de copias de los expedientes de los automotores, es

indispensable que las mismas sean expedidas, observando los procedimientos y plazos señalados en la Ley 1755 de 2015 “Por medio de la cual se regula el Derecho Fundamental de Petición y se sustituye un título del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo” e incluyendo la totalidad de folios útiles que contenga la respectiva carpeta. En el evento en que el organismo de tránsito no cuente con la carpeta o expediente, ya sea por pérdida, hurto, imprevistos derivados de incendios, terremotos o inundaciones, deberá adelantar la reconstrucción del expediente, de conformidad con lo previsto en el artículo 5.7.7 de la Resolución 20223040045295 del cuatro (4) de agosto de dos mil veintidós (2022).

3. CORRECCION DE INFORMACION REGISTRADA EN EL SISTEMA RUNT. Considerando que la normatividad vigente establece que para poder acceder a las diferentes alternativas que contempla el programa de modernización del parque

automotor de carga y para adelantar la normalización del registro inicial de los vehículos con omisión en la matrícula, se debe verificar que no existan inconsistencias en la información registrada en el sistema RUNT y que en varios casos, se requiere corregir dicha información, es necesario que los Organismos de Tránsito efectúen las correcciones, observando igualmente los plazos señalados en la Ley 1755 de 2015 y el procedimiento contemplado en la Resolución 20203040006765 del veintitrés (23) de junio de dos mil veinte (2020), "Por la cual se establece el procedimiento unificado para corregir y completar la información migrada o registrada en el sistema RUNT, de las características de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga".

4. ATENCION DE TRAMITES Con fundamento en los principios del debido proceso, responsabilidad, transparencia, publicidad, coordinación, eficacia, economía y celeridad, que deben orientar las actuaciones administrativas de los servidores públicos, es importante que para adelantar todos los trámites que por competencia le corresponde realizar a los Organismos de Tránsito y en especial los relacionados con los vehículos de carga, se disponga en todo momento de las personas y de los recursos físicos y técnicos requeridos para tal fin. De igual manera, se recomienda que al momento de aplicar la normatividad que regula la materia del Registro vehicular, se evite

exigir documentos y trámites que no consagra la Ley, ni los reglamentos, "por ejemplo, requerir la presentación física de la Revisión Técnica de la DIJIN y/o el Certificado expedido por la Entidad Desintegradora, para la cancelación de la matrícula de los vehículos de carga postulados al programa de modernización," los cuales en virtud del numeral 6 del artículo 5.6.1.3.3 de la Resolución compilatoria 20223040045295 del cuatro (4) de agosto de dos mil veintidós (2022), no es necesario allegar, sino que se deben validar a través del sistema RUNT, al igual que para las demás alternativas que contempla dicho programa. Teniendo en cuenta lo expuesto y con el fin de garantizar el adecuado desarrollo de los programas de modernización y normalización del parque automotor de carga, les agradezco su colaboración con el fin de que se cumpla a cabalidad lo preceptuado en la normatividad vigente, lo cual sin duda redundará en beneficio de todos los usuarios del servicio en el país. Ahora bien, en el evento de tenerse conocimiento de casos en los cuales no se observa lo previsto en las normas citadas, el Ministerio de Transporte procederá a dar traslado a las autoridades competentes, con fundamento en lo preceptuado en el artículo 13 de la Ley 1755 de 2015 y en los artículos 8 al 12 de la Ley 2050 del 12 de agosto de 2020, que establece las sanciones aplicables a los Organismos de Tránsito".

Artículo 5.6.1.2. Ámbito de aplicación. La presente sección aplica para los vehículos de transporte terrestre automotor de servicio público y particular de carga de más de 10.500 kilogramos, con excepción de los vehículos mencionados en el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.7.7.2 del Decreto número 1079 de 2015, modificado por el artículo 2 del Decreto número 1120 de 2019.

Los vehículos con peso bruto vehicular menor o igual a 10.500 kilogramos, o exceptuados en el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.7.7.2 del Decreto número 1079 de 2015, deberán someterse para su registro inicial a lo dispuesto en la Resolución número 12379 de 2012¹²³ o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 5.6.1.3. Modificado Artículo 1 Resolución MT-20223040065295 de 2022. Definiciones. Para efectos de lo dispuesto en la presente Sección se deberán tener en cuenta las siguientes definiciones:

¹²³ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

Pérdida total: Se deberá entender por pérdida total los casos en que el chasis sufrió un daño tal que técnicamente es imposible la recuperación del vehículo, ya sea por haber sufrido accidente, por motín, sedición, asonada o incineración. En todos los casos deberá hacerse el respectivo reconocimiento físico del automotor.

Vehículo operativo: Es aquel vehículo de servicio público o particular de carga que cuenta con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y Revisión Técnico Mecánica y de emisiones contaminantes por un periodo no inferior a dos (2) años, continuos o discontinuos, durante los nueve (9) años anteriores a la fecha de postulación.

Vehículo no operativo: Es aquel vehículo de servicio público o particular de carga que no cuenta con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y Revisión Técnico Mecánica y de emisiones contaminantes por un periodo no inferior a dos (2) años, continuos o discontinuos, durante los nueve (9) años anteriores a la fecha de postulación.

Autorización de registro inicial de los vehículos de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga por pago del 15%

Artículo 5.6.1.1.1. Ingreso de vehículos de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga por pago del 15% del valor comercial del vehículo sin incluir el IVA. La autorización para el registro inicial de los vehículos nuevos nacionales o importados de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular superior a 10.500 kilogramos, podrá hacerse mediante el pago del 15% del valor comercial del vehículo sin incluir el IVA. El cálculo del 15% del valor comercial del vehículo sin incluir el IVA, debe efectuarse sobre el vehículo de carga completo, o el chasis con motor y la carrocería, adquiridos individualmente para conformar un vehículo automotor completo nuevo de transporte de carga de más de 10.500 kilogramos de peso bruto vehicular.

Parágrafo. Se encuentran exceptuadas del pago del 15% las carrocerías que contempla el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.7.7.2 del Decreto número 1079 de 2015, modificado por el artículo 2 del Decreto 1120 de 2019.

Artículo 5.6.1.1.2. Modificado Artículo 1 Resolución 20243040064105 de 2024. Consignación de valor del pago del 15%. Una vez se implemente el Patrimonio Autónomo constituido mediante Contrato de Fiducia Mercantil, celebrado por el Ministerio de Transporte de conformidad con lo establecido en el artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, modificado por el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023, el solicitante deberá realizar la consignación del valor de que trata el artículo 5.6.1.1.1., de la presente resolución, en el Banco y cuenta que señale el Comité Fiduciario del Patrimonio Autónomo que administre los recursos del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (FOPAT), información que será comunicada mediante Circular expedida por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte y publicada en la página web de la entidad.

En el caso de importación directa, el valor del cálculo del 15%, debe efectuarse sobre la base del valor de aduana mencionado en la Declaración de Importación del vehículo de carga, Así mismo, en caso de moneda extranjera, el pago debe calcularse con base en la Tasa Representativa del Mercado del día correspondiente a la fecha de levante.

Parágrafo. El porcentaje del valor del pago mencionado en el presente artículo se ajustará de acuerdo con las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

Artículo 5.6.1.1.3. Modificado Artículo 2 Resolución 20243040064105 de 2024. Procedimiento para realizar el registro inicial. Para obtener la autorización de registro inicial de un vehículo nuevo nacional o importado de servicio público o particular de transporte terrestre automotor de carga, por el mecanismo de pago del 15%, el interesado deberá registrar la solicitud a través del sistema Runt, ingresando el número de VIN del vehículo nuevo con el cual el sistema verificará

que exista el registro por parte del importador y arrojará las especificaciones y características de identificación del vehículo: clase, marca, modelo, línea, carrocería, número de motor, número de chasis, número de identificación vehicular (VIN), clase de servicio, número de ficha(s) técnica(s) de homologación, número de ejes y peso bruto vehicular.

En caso de que no exista información asociada al número de identificación vehicular (VIN) digitado, el sistema rechaza la solicitud. Si por el contrario las validaciones son exitosas el sistema solicitará la información del propietario: Nombre / razón social, número de documento que lo identifica y correo electrónico. En caso de que el solicitante sea persona jurídica, deberá estar inscrito en Cámara de Comercio, lo cual se verificará por el Ministerio de Transporte a través del Registro Único Empresarial y Social (RUES).

Para los vehículos adquiridos bajo la modalidad de leasing se desplegarán los campos para ingresar la información tanto de la entidad financiera como del (los) locatario(s).

El sistema Runt habilitará la plataforma para que el peticionario pueda cargar, los siguientes documentos:

1. Factura de compra del vehículo completo o factura del chasis más factura de la carrocería.
2. Fotocopia legible del documento de identificación del solicitante o del representante legal.
3. Declaración de Importación.
4. Fotocopia legible de la consignación efectuada.

El Grupo de Reposición Integral de Vehículos del Ministerio de Transporte, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al cargue de los documentos, verificará a través del sistema Runt, que la consignación del 15% del valor comercial del vehículo sin incluir el IVA, con base en los reportes de la Entidad Fiduciaria encargada de la administración de los recursos del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (FOPAT), corresponda con el valor de la factura de compra del vehículo y en caso de importaciones directas se verificará con la factura de venta y la declaración de importación. Adicionalmente contrastará las características técnicas y de identificación del vehículo nuevo con las registradas en dicho sistema y con las consignadas en la declaración de importación cargada al sistema Runt por el solicitante y con las fichas técnicas de homologación correspondientes.

En caso de encontrar inconsistencias en la documentación o el valor consignado, se requerirá al ciudadano a través del correo electrónico registrado en la solicitud, para que subsane lo correspondiente a través del sistema Runt, dentro de los términos de la Ley 1437 de 2011.

Realizadas las validaciones, el Grupo de Reposición Integral de Vehículos del Ministerio de Transporte, a través del sistema Runt, autorizará el registro inicial del vehículo nuevo a favor del propietario a más tardar al día hábil siguiente a la realización de la validación y automáticamente se generará comunicación al propietario mediante el correo electrónica indicada en la solicitud.

Artículo 5.6.1.1.4. Registro inicial. Para efectos de registro inicial por pago del 15% del valor comercial del vehículo sin incluir el IVA definido en el artículo 2.2.1.7.7.2 del Decreto 1079 de 2015 modificado por el artículo 2 del Decreto 1120 de 2019, los Organismos de Tránsito solamente podrán efectuar el registro inicial de vehículos de servicio particular o público de transporte terrestre automotor de carga previa expedición de la autorización en el Sistema RUNT, por parte del Grupo de Reposición Integral de Vehículos del Ministerio de Transporte.

Artículo 5.6.1.1.5. Intransferibilidad. La Autorización de Registro Inicial será intransferible y, por lo tanto, no se podrá realizar ninguna clase de cesión ni comercialización de la misma, y solo se otorgará a la persona que registre en la factura, excepto cuando sea a favor de leasing con opción de compra y el locatario sea la persona que realizó la postulación.

Para el caso del registro inicial de vehículos adquiridos por un establecimiento bancario o compañía de financiamiento y destinado a ser objeto de un contrato de arrendamiento financiero o leasing se deberá dar cumplimiento a lo establecido en la Resolución número 366 de 2013 del Ministerio de Transporte, o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Artículo 5.6.1.1.6. Control ingreso de vehículos. Con el fin de ejercer un control sobre el ingreso de vehículos por el mecanismo de pago del 15%, el Ministerio de Transporte, a través del Sistema RUNT, llevará el registro de todas las autorizaciones expedidas por el Grupo de Reposición Integral de vehículos del Ministerio de Transporte y de los vehículos que efectivamente ingresen con base en este mecanismo.

Modernización del Parque Automotor de Carga

Artículo 5.6.1.2.1. Alternativas del Programa de Modernización. Con el fin de incentivar la modernización del parque automotor de carga, los propietarios de vehículos de transporte terrestre automotor de servicio público y particular de carga de más de 10.500 kilogramos definidos en el ámbito de aplicación de la presente norma podrán acceder a las siguientes alternativas del “Programa para la Modernización del Parque Automotor de Carga”, así:

a) Alternativas de reconocimiento económico.

1. Reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total con fines de reposición.
2. Reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total sin fines de reposición.
3. Reconocimiento económico de vehículos no operativos por desintegración física total sin fines de reposición.

b) Alternativas de reposición sin reconocimiento económico.

1. Reposición por desintegración física total sin reconocimiento económico.
2. Reposición por pérdida o destrucción total.
3. Reposición por hurto.

Parágrafo. Los beneficios de cada una de las alternativas establecidas en el presente artículo, se consolidan en el Anexo 51 “Alternativas de Reconocimiento Económico y Alternativas de Reposición sin Reconocimiento Económico”, el cual hace parte de la presente resolución.

Alternativas de Reconocimiento Económico

Artículo 5.6.1.3.1. **Modificado Artículo 1 Resolución MT-20243040001165 de 2024.** Condiciones para el reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total con fines de reposición. Para efectos de obtener el sesenta por ciento (60%) o noventa por ciento (90%) del reconocimiento económico de un vehículo operativo de carga por desintegración física total con fines de reposición, el propietario del vehículo deberá postularlo, a través del sistema RUNT.

La atención de las postulaciones estará sujeta a la disponibilidad de recursos para el reconocimiento económico y se resolverán en orden cronológico, previa validación de cumplimiento de las condiciones del vehículo y de propiedad que se detallan a continuación:

1. Condiciones del vehículo.

a) Estar registrado en el Registro Nacional Automotor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en estado “Activo” y como servicio público.

- b) Ser un vehículo operativo, esto es, contar con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y Revisión Técnico Mecánica y de emisiones contaminantes por un periodo no inferior a dos (2) años, continuos o discontinuos, durante los nueve (9) años anteriores a la fecha de postulación, requisito que se validará a través del sistema RUNT.
- c) No estar postulado en ninguna otra solicitud de normalización ni de reposición.
- d) Estar libre de todo gravamen o afectación jurídica que limite la libre disposición del vehículo.
- e) Tener un Peso Bruto Vehicular (PBV), superior a 10.500 kilogramos y estar así registrado en el sistema RUNT.
- f) No corresponder a los vehículos contemplados en el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.7.7.2 del Decreto número 1079 de 2015, modificado por el artículo 2 del Decreto número 1120 de 2019.
- g) Que a partir del 1 de enero de 2008 el vehículo no haya sido objeto de modificación en sus características por cambio de tipo de carrocería de volqueta, mezcladoras (mixer), compactadores o recolectores de residuos sólidos o blindados para transporte de valores a vehículo de carga.
- h) Poseer a la fecha de postulación una antigüedad igual o superior a veinte (20) años, contados a partir de la fecha de matrícula del vehículo.

2. Condiciones de propiedad.

Que el peticionario sea propietario de máximo tres (3) vehículos de carga, de más de 10.500 kilogramos, salvo las excepciones previstas en el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.7.7.2., del Decreto número 1079 de 2015, modificado por el artículo 2 del Decreto número 1120 de 2019.

Artículo 5.6.1.3.2. Reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total sin fines de reposición. Para efectos de obtener el 100% del reconocimiento económico de un vehículo operativo de carga por desintegración física total sin fines de reposición, el propietario del vehículo deberá postularlo a través del sistema RUNT.

Las postulaciones estarán sujetas a la disponibilidad de recursos para el reconocimiento económico y se resolverán en orden cronológico de la postulación, previa validación por el sistema RUNT del cumplimiento de las condiciones del vehículo y de propiedad establecidos en el artículo 5.6.1.3.1. de la presente resolución.

Artículo 5.6.1.3.3. Procedimiento para el reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total. Para efectos de realizar el reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total, con o sin fines de reposición, se deberá adelantar el siguiente procedimiento:

1. Revisión de consistencia de la información. El propietario del vehículo a desintegrar para efectos de reconocimiento económico, previo a la postulación, verificará la información consignada en la Licencia de Tránsito con la registrada en el sistema RUNT, a través de la consulta de vehículos por placa dispuesta en la página web <http://www.runt.com.co> y las características físicas del automotor.

Si evidencia que hay diferencias entre la información de la Licencia de Tránsito, la registrada en el sistema RUNT, y/o las características físicas del vehículo, así como la existencia de acto de limitación, o gravamen a la propiedad del vehículo que impida la realización del proceso, o sanción ejecutoriada que impiden la realización de trámites de tránsito, se deberán corregir o subsanar ante el Organismo de Tránsito donde se encuentra registrado el vehículo.

En cualquiera de los casos, cuando el vehículo no se encuentre registrado en el sistema RUNT, el propietario solicitará al Organismo de Tránsito donde se encuentra registrado el vehículo, la migración de la información al sistema RUNT. El organismo contará con un plazo de tres (3) días hábiles, contados a partir de la petición para atender la solicitud. El incumplimiento de la anterior obligación dará lugar a las respectivas acciones administrativas y disciplinarias a que haya lugar por parte de las autoridades competentes.

2. Modificado Artículo 2 Resolución 20243040001165 de 2024. Solicitud. Culminada la revisión de consistencia de la información el propietario diligenciará a través del sistema RUNT, el formulario de postulación del vehículo a desintegrar, seleccionando la opción de reconocimiento económico del cien por ciento (100%), sin fines de reposición, o del sesenta por ciento (60%) si la reposición se hace con vehículos de tecnologías convencionales (diésel o gasolina), o del noventa 90%, si la reposición se hace con vehículos que operen con tecnologías limpias o bajas emisiones, tales como: vehículos eléctricos, a gas natural o híbridos, de acuerdo a lo previsto en el Anexo 52 “Reconocimiento Económico”, de la presente resolución.

El propietario no podrá cambiar la alternativa de postulación una vez haya desintegrado su vehículo.

En el evento en que se desee hacer cambio de alternativa de postulación, previo a la desintegración, el propietario deberá solicitar la despostulación en el sistema RUNT y generar una nueva postulación, a través de dicho sistema.

3. Validación de condiciones y consistencia de información. A través del sistema RUNT se validará la información registrada en el formulario de postulación.

Si el vehículo cumple las condiciones establecidas en el artículo 5.6.1.3.1. de la presente resolución y la información registrada en el formulario de postulación del vehículo es consistente, el sistema automáticamente asignará un número consecutivo de identificación de la solicitud a través del formulario precitado e informará la aceptación al correo electrónico indicado por el propietario en la solicitud, quedando en estado “Solicitud exitosa”. Sin embargo, no se dará inicio al trámite hasta tanto exista asignación presupuestal.

De no cumplirse con los requisitos anteriormente señalados, el sistema no permitirá la postulación e indicará las razones por las cuales no se permitió, con el propósito de que el interesado pueda realizar una nueva postulación.

Una vez aceptada la postulación, el peticionario deberá cargar la certificación bancaria, fotocopia del documento de identificación y diligenciar el formulario único de beneficiario.

4. Asignación presupuestal. El Sistema RUNT, automáticamente y de acuerdo con los recursos disponibles para el “Programa para la Modernización del Parque Automotor de Carga”, genera la asignación presupuestal a cada solicitud y vía correo electrónico informa al peticionario para que inicie el proceso de desintegración física total con, o sin fines de reposición de conformidad con la normatividad vigente.

5. Desintegración. En el curso del proceso de desintegración, la DIJÍN, o entidad que el Ministerio de Transporte determine y la entidad desintegradora validará la información dentro del trámite que les corresponde y, en el caso de que se detecten inconsistencias, el peticionario deberá desistir de la postulación haciendo uso de la opción que está habilitada en el sistema RUNT, realizar las correcciones correspondientes y formular una nueva postulación.

6. Cancelación de la matrícula. Una vez surtido el trámite de desintegración, el propietario del vehículo procederá a solicitar la cancelación de la matrícula por desintegración física total con fines de reconocimiento económico o reposición y reconocimiento económico ante el Organismo de Tránsito en el cual se encuentre matriculado el vehículo desintegrado, cumpliendo con los

requisitos establecidos en la Resolución número 12379 de 2012¹²⁴, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, con excepción de la entrega de las placas y de la presentación del Certificado de la DIJÍN y de la entidad desintegradora, los cuales se verificarán a través del Sistema RUNT.

Presentada la solicitud, verificado el cumplimiento de los requisitos y validada por el sistema RUNT la existencia del certificado de desintegración física total del vehículo objeto de cancelación, el Organismo de Tránsito procederá, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, a realizar la cancelación de la matrícula mediante acto administrativo, indicando que la misma se realiza a solicitud del propietario con fines de reconocimiento económico o reposición y reconocimiento económico y registrando la cancelación en el RUNT.

Parágrafo. El propietario del vehículo podrá desistir de la postulación en cualquier momento antes de la desintegración física del vehículo, por medio de la opción habilitada en el sistema RUNT.

Artículo 5.6.1.3.4. Autorización del registro inicial con reconocimiento económico de vehículos por desintegración física total con fines de reposición. Una vez cancelada la matrícula del vehículo objeto de reposición, el sistema RUNT habilitará la plataforma para que el peticionario pueda solicitar la autorización de registro inicial del vehículo nuevo de carga, ingresando la siguiente información:

- a) La placa del vehículo desintegrado, cuya matrícula fue cancelada por desintegración física total con fines de reposición y reconocimiento económico.
- b) Tipo, número de documento de identificación y nombre completo del propietario del vehículo desintegrado.
- c) Especificaciones y características de identificación del vehículo nuevo: clase, marca, modelo, línea, número de motor, Número de Identificación Vehicular (VIN), clase de servicio, número de ficha (s) técnica (s) de homologación y número de ejes.
- d) Para el caso que corresponda, las características básicas de la carrocería, es decir, tipo, y Ficha Técnica de Homologación, la cual debe estar aprobada para el respectivo chasis.

Cargada la información, el Ministerio de Transporte, validará dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, a través del sistema RUNT que el vehículo a reponer cuenta con certificado de desintegración física total y la matrícula cancelada, que las características técnicas y de identificación del vehículo nuevo a registrar concuerdan con las consignadas en el sistema RUNT por los importadores, ensambladores y con las fichas técnicas de homologación.

Surtida la etapa anterior, el Ministerio de Transporte expedirá, a través del sistema RUNT, la autorización del registro inicial del vehículo nuevo, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes del vencimiento del plazo de validación.

En el caso de que el vehículo nuevo, presentado por el propietario o beneficiario de la reposición, sea objeto de un contrato de arrendamiento financiero-leasing, o arrendamiento operativo, el sistema RUNT deberá permitir el registro del locatario o arrendatario.

La autorización del registro inicial del vehículo nuevo será personal e intransferible, excepto cuando sea a favor de leasing con opción de compra y el locatario sea la persona que realizó la postulación.

Artículo 5.6.1.3.5. Expedición del certificado de cumplimiento de requisitos de transporte público o particular de carga (CREICARGA). Para los casos de desintegración física total con

¹²⁴ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

reconocimiento económico y con fines de reposición, los propietarios de máximo dos (2) vehículos de transporte, público o particular, de carga podrán acceder al beneficio de exención del Impuesto sobre las Ventas (IVA), en la reposición de vehículos automotores de carga, adquiriendo vehículos completos o individualmente el chasis con motor y su carrocería para conformar un vehículo completo nuevo, para servicio público o particular de transporte de carga de más de 10.5 toneladas de Peso Bruto Vehicular, de acuerdo a lo establecido en el artículo 477 del Estatuto Tributario.

Artículo 5.6.1.3.6. Reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total del ciento por ciento (100%) sin fines de reposición. Una vez se encuentre cancelada la matrícula del vehículo por desintegración física total, el Ministerio de Transporte, a través del sistema RUNT, generará el acto administrativo, soporte para el pago del ciento por ciento (100%) del valor del incentivo económico establecido en el Anexo 52 “Reconocimiento Económico”, el cual hace parte de la presente resolución.

El pago se realizará dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la expedición del acto administrativo soporte para el pago, en la cuenta indicada por el solicitante, siempre y cuando exista disponibilidad en el Programa Anual de Caja.

Parágrafo 1. Para efecto de reconocimiento económico, el procedimiento es el establecido en el artículo 5.6.1.3.3. de la presente resolución.

Parágrafo 2. **Modificado Artículo 3 Resolución 20243040064105 de 2024.** Los montos indicados en el Anexo 52 de la Resolución 20222040045295 del 4 de agosto de 2022, modificado por el artículo 4° de la Resolución número 20243040001165 del 16 de enero de 2024, el cual hace parte integral de la misma, serán actualizados automáticamente en el sistema Runt, a partir del 1° de enero del año 2028, teniendo en cuenta la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC), del año inmediatamente anterior, previa evaluación del Ministerio de Transporte, sobre el avance del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga y de la disponibilidad de recursos de la Subcuenta de Modernización de Transporte de Carga Pesada, del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico.

Artículo 5.6.1.3.7. Reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total del sesenta por ciento (60%) con fines de reposición. Una vez cancelada la matrícula del vehículo por desintegración física total, con fines de reconocimiento económico y reposición, y registrada la matrícula del nuevo vehículo, el Ministerio de Transporte a través del sistema RUNT, generará el acto administrativo, soporte para el pago del sesenta por ciento (60%) del valor del incentivo económico establecido en el Anexo 52 “Reconocimiento Económico”, el cual hace parte de la presente resolución.

El monto del reconocimiento económico por desintegración física total con fines de reposición y reconocimiento económico del 60% directamente al propietario del vehículo desintegrado dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la expedición del acto administrativo soporte para el pago, en la cuenta indicada por el solicitante, siempre y cuando exista disponibilidad en el Programa Anual de Caja.

Parágrafo 1. Para efecto de reconocimiento económico, el procedimiento es el establecido en el artículo 5.6.1.3.3. de la presente resolución.

Parágrafo 2. **Modificado ARTÍCUO 2 Resolución MT-20243040001165 de 2024.** Cuando el vehículo nuevo que ingresa en reposición bajo esta alternativa corresponda a vehículos que operen con tecnologías limpias o bajas emisiones, tales como: vehículos eléctricos, a gas natural o híbridos, el Ministerio de Transporte generará el acto administrativo, soporte para el pago por el noventa por ciento (90%) del valor del incentivo económico, establecido en el Anexo 52 “Reconocimiento Económico”, el cual hace parte de la presente resolución.

Parágrafo 3. En esta opción el propietario que cumpla los requisitos podrá ser acreedor del beneficio tributario previsto en el artículo 477 del Estatuto Tributario, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 5.6.1.3.8. **Modificado Artículo 3 Resolución MT-20223040065295 de 2024.** Condiciones para el reconocimiento económico de vehículos no operativos por desintegración física total sin fines de reposición. Para efectos de obtener el 40% de reconocimiento económico de un vehículo no operativo de carga por desintegración física total sin fines de reposición, el propietario del vehículo lo postulará a través del sistema RUNT.

La atención de las postulaciones que cumplan los requisitos, estará sujeta a la disponibilidad de recursos para el reconocimiento económico y se resolverán en orden cronológico de la postulación, previa validación del cumplimiento de los requisitos que se detallan a continuación:

1. Condiciones del vehículo:

a) Estar registrado en el Registro Nacional Automotor del Registro único Nacional de Tránsito (RUNT), en estado “Activo” y como servicio público.

b) Ser un vehículo no operativo, es decir, no contar con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y Revisión Técnico Mecánica y de emisiones contaminantes por un periodo no inferior a dos (2) años, continuos o discontinuos, durante los nueve (9) años anteriores a la fecha de postulación, requisito que se validará a través del sistema RUNT.

c) No estar postulado en ninguna otra solicitud de normalización ni de reposición.

d) Estar libre de todo gravamen o afectación jurídica que limite la libre disposición del vehículo.

e) Tener un Peso Bruto Vehicular (PBV), superior a 10.500 kilogramos y estar así registrado en el sistema RUNT.

f) No corresponder a los vehículos rígidos de las carrocerías que contempla el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.7.7.2 del Decreto número 1079 de 2015, modificado por el artículo 2 del Decreto número 1120 de 2019.

g) Que a partir del 1 de enero de 2008 el vehículo no haya sido objeto de modificación en sus características por cambio de tipo de carrocería de volqueta, mezcladoras (mixer), compactadores o recolectores de basura o blindados para transporte de valores a vehículo de carga.

h) Poseer a la fecha de postulación una antigüedad igual, o superior a veinte (20) años, contados a partir de la fecha de matrícula del vehículo.

2. Condiciones de propiedad:

Que el peticionario sea propietario de máximo tres (3) vehículos de carga, de más de 10.500 kilogramos, salvo las excepciones previstas en el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.7.7.2 del Decreto número 1079 de 2015, modificado por el artículo 2 del Decreto número 1120 de 2019.

Artículo 5.6.1.3.9. Procedimiento para el reconocimiento económico de vehículos no operativos por desintegración física total sin fines de reposición. Para efectos de realizar el reconocimiento económico de vehículos no operativos de carga por desintegración física total sin fines de reposición, se deberá adelantar el siguiente procedimiento:

1. Revisión de consistencia de la información. El propietario del vehículo a desintegrar para efectos de reconocimiento económico, previo a la postulación, verificará la información

consignada en la Licencia de Tránsito con la registrada en el sistema RUNT, a través de la consulta de vehículos por placa dispuesta en la página web <http://www.runt.com.co> y las características físicas del automotor. Si evidencia que hay diferencias entre la información de la Licencia de Tránsito, la registrada en el sistema RUNT y/o las características físicas del vehículo, así como la existencia de acto de limitación o gravamen a la propiedad del vehículo que impida la realización del proceso o sanción ejecutoriada que impiden la realización de trámites de tránsito, se deberán subsanar ante el Organismo de Tránsito donde se encuentra registrado el vehículo.

En cualquiera de los casos, cuando el vehículo no se encuentre registrado en el sistema RUNT, el propietario solicitará al Organismo de Tránsito donde se encuentre registrado el vehículo la migración de la información, para lo cual contará con un plazo de tres (3) días hábiles, contados a partir de la petición. El incumplimiento de la anterior obligación dará lugar a las respectivas acciones administrativas y disciplinarias a que haya lugar por parte de las autoridades competentes.

2. Solicitud. Culminada la revisión de consistencia de la información el propietario diligenciará, a través del sistema RUNT, el formulario de postulación del vehículo de carga no operativo a desintegrar con reconocimiento económico del 40%, sin fines de reposición.

El propietario no podrá cambiar la alternativa de postulación una vez haya desintegrado su vehículo.

En el evento que se desee que hacer cambio de alternativa de postulación, previo a la desintegración, el propietario deberá solicitar la despostulación en el sistema RUNT y generar una nueva postulación a través de dicho sistema.

3. Validación de condiciones y consistencia de información. A través del sistema RUNT, se validará la información registrada en el formulario de postulación. Si el vehículo cumple las condiciones establecidas en el artículo 5.6.1.3.8. de la presente resolución y si la información registrada en el formulario de postulación del vehículo es consistente, el sistema automáticamente asignará un número consecutivo de identificación de la solicitud e informará la aceptación al correo electrónico indicado por el propietario en el formulario, quedando en estado “Solicitud exitosa”, sin embargo, no se dará inicio al trámite hasta tanto exista asignación presupuestal.

De no cumplirse con los requisitos anteriormente señalados, el sistema rechazará la postulación, indicando las razones específicas, con el propósito de que el interesado pueda realizar una nueva postulación.

Una vez aceptada la postulación, el peticionario deberá cargar la certificación bancaria, fotocopia del documento de identificación y el formulario único de beneficiario debidamente diligenciado.

4. Asignación presupuestal. El Sistema RUNT automáticamente y de acuerdo con los recursos disponibles para el “Programa para la Modernización del Parque Automotor de Carga”, genera la asignación presupuestal a cada solicitud y vía correo electrónico informa al peticionario para que inicie el proceso de desintegración física total sin fines de reposición de conformidad con la normatividad vigente.

5. Desintegración. En el curso del proceso de desintegración, la DIJÍN, o entidad que el Ministerio de Transporte determine y la entidad desintegradora validará así mismo la información dentro del trámite que les corresponde y, en el caso de que se detecten inconsistencias, el peticionario deberá desistir de la postulación haciendo uso de la opción que está habilitada en el sistema RUNT, realizar las correcciones correspondientes y formular una nueva postulación.

6. Cancelación de la matrícula. Una vez surtido el trámite de desintegración, el propietario del vehículo procederá a solicitar la cancelación de la matrícula por desintegración física total con fines de reconocimiento económico y sin fines de reposición, ante el Organismo de Tránsito en el cual se encuentre matriculado el vehículo desintegrado, cumpliendo con los requisitos establecidos en la Resolución número 12379 de 2012¹²⁵, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, con excepción de la entrega de las placas y de la presentación del Certificado de la DIJÍN y de la entidad desintegradora, los cuales se verificarán a través del Sistema RUNT.

Presentada la solicitud, verificado el cumplimiento de los requisitos y validada por el sistema RUNT la existencia del certificado de desintegración física total del vehículo objeto de cancelación, el Organismo de Tránsito procederá, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, a realizar la cancelación de la matrícula, indicando que la misma se realiza a solicitud del propietario con fines de reconocimiento económico y sin fines de reposición.

Parágrafo. El propietario del vehículo podrá desistir de la postulación en cualquier momento antes de la desintegración física del vehículo, por medio de la opción habilitada en el sistema RUNT.

Artículo 5.6.1.3.10. Reconocimiento económico de vehículos no operativos por desintegración física total sin fines de reposición del cuarenta por ciento (40%). Una vez cancelada la matrícula del vehículo por desintegración física total con reconocimiento económico y sin fines de reposición, el Ministerio de Transporte, a través del sistema RUNT generará el acto administrativo, soporte para el pago del cuarenta por ciento (40%) del valor del incentivo económico previsto en el Anexo 52 “Reconocimiento Económico”, el cual hace parte de la presente resolución.

El pago se realizará dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la expedición del acto administrativo, en la cuenta indicada por el peticionario, siempre y cuando exista disponibilidad en el Programa Anual de Caja.

Parágrafo 1. Para efecto de reconocimiento económico, el procedimiento es el establecido en el artículo 5.6.1.3.9. de la presente resolución.

Artículo 5.6.1.3.11. Acceso a reconocimiento económico. Durante la vigencia de este programa, los propietarios de vehículos de transporte terrestre automotor de servicio público y particular de carga de más de 10.500 kilogramos podrán acceder a un máximo de tres reconocimientos económicos bajo cualquiera de las alternativas establecidas en la presente subsección.

Alternativas para Reposición de Vehículo de Transporte Terrestre Automotor de Carga sin Reconocimiento Económico

Artículo 5.6.1.4.1. Condiciones para la reposición mediante desintegración física total o por pérdida total o destrucción total. Para efectos de la reposición de un vehículo público o particular de carga por desintegración física total o pérdida total o destrucción total, el propietario deberá postularse a través del sistema RUNT.

Para los eventos de pérdida total o destrucción total se requiere que los hechos hayan ocurrido con posterioridad al 1 de octubre de 2012.

La atención de las postulaciones se resolverá en orden cronológico de postulación, previa validación de cumplimiento de los requisitos que se detallan a continuación:

a) Estar registrado en el Registro Nacional Automotor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y en estado “Activo” y como servicio público o particular.

¹²⁵ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 DE 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

- b) No estar postulado en ninguna otra solicitud de normalización ni de reposición.
- c) Estar libre de todo gravamen o afectación jurídica que limite la libre disposición del vehículo.
- d) Tener un Peso Bruto Vehicular (PBV), superior a 10.500 kilogramos y estar así registrado en el sistema RUNT.
- e) No corresponder a los vehículos rígidos de las carrocerías que contempla el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.7.7.2 del Decreto número 1079 de 2015, modificado por el artículo 2 del Decreto número 1120 de 2019.
- f) Que a partir del 1 de enero de 2008 el vehículo no haya sido objeto de modificación en sus características por cambio de tipo de carrocería de volqueta, mezcladoras (mixer), compactadores o recolectores de basura o blindados para transporte de valores a vehículo de carga.

Artículo 5.6.1.4.2. Procedimiento para la reposición mediante desintegración física total o por pérdida total o destrucción total. Para efectos de realizar la reposición mediante desintegración física total o por pérdida total o destrucción total, se deberá adelantar el siguiente procedimiento:

1. Revisión de consistencia de la información. El propietario del vehículo a desintegrar para efectos de reposición, previo a la postulación, verificará la información consignada en la Licencia de Tránsito con la registrada en el sistema RUNT, a través de la consulta de vehículos por placa dispuesta en la página web <http://www.runt.com.co> y las características físicas del automotor. Si evidencia que hay diferencias entre la información de la Licencia de Tránsito, la registrada en el sistema RUNT y/o las características físicas del vehículo, así como la existencia de acto de limitación o gravamen a la propiedad del vehículo que impida la realización del proceso o sanción ejecutoriada que impiden la realización de trámites de tránsito, se deberán subsanar ante el Organismo de Tránsito donde se encuentra registrado el vehículo.
2. Solicitud. Culminada la revisión de consistencia de la información el propietario diligenciará a través del sistema RUNT, el formulario de postulación del vehículo a desintegrar con fines de reposición.

En el caso de pérdida total por accidente de tránsito, el informe policial de accidente de tránsito elaborado por la autoridad de tránsito, o de policía que conoció los hechos, deberá encontrarse registrado en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT).

En los casos de motín, sedición, incineración o asonada, la certificación deberá ser expedida por el Comandante de Distrito de la Policía Nacional de la jurisdicción de la ocurrencia de los hechos o del Ejército que opera en la zona. En esta certificación se hará constar el lugar, fecha, hora, el motivo específico que causó el daño y las características del vehículo.

El Comandante de Distrito de la Policía Nacional, o del Ejército deberá remitir dentro de las 24 horas siguientes al conocimiento de los hechos, las certificaciones de destrucción del vehículo por motín, sedición, incineración o asonada a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, quien las registrará en el sistema RUNT.

En los casos citados de accidente de tránsito, motín, sedición, incineración o asonada se debe contar además con el concepto técnico y el respectivo registro fotográfico, sobre el daño que amerita la declaratoria de la pérdida total, emitido por perito de la compañía aseguradora, si el vehículo estaba asegurado, en caso contrario, por perito nombrado por la autoridad de tránsito de la jurisdicción donde haya ocurrido el hecho. El soporte correspondiente debe ser cargado al sistema RUNT por la compañía aseguradora o por el Organismo de Tránsito de la jurisdicción donde ocurrió el hecho, según el caso.

3. Validación de condiciones y consistencia de información. A través del sistema RUNT, se validará la información registrada en el formulario de postulación. Si el vehículo cumple las condiciones establecidas en el artículo 5.6.1.4.1. de la presente resolución y si la información registrada en el formulario de postulación del vehículo es consistente, el sistema automáticamente asignará un número consecutivo de identificación de la solicitud e informará la aceptación al correo electrónico indicado por el propietario en el formulario, quedando en estado “Solicitud exitosa”.

De no cumplirse con los requisitos anteriormente señalados, el sistema rechazará la postulación, indicando las razones específicas, con el propósito de que el interesado pueda realizar una nueva postulación.

4. Desintegración. En el curso del proceso de desintegración, la DIJÍN, o entidad que el Ministerio de Transporte determine y la entidad desintegradora validará así mismo la información dentro del trámite que les corresponde y, en el caso de que se detecten inconsistencias, el peticionario deberá desistir de la postulación haciendo uso de la opción que está habilitada en el sistema RUNT, realizar las correcciones correspondientes y formular una nueva postulación.

5. Cancelación de la matrícula. Una vez surtido el trámite anterior, el propietario del vehículo procederá a solicitar la cancelación de la matrícula por desintegración física total con fines de reposición o por pérdida total o destrucción total con fines de reposición ante el Organismo de Tránsito en el cual se encuentre matriculado el vehículo desintegrado, cumpliendo con los requisitos establecidos en la Resolución número 12379 de 2012¹²⁶, o la que la modifique, adicione o sustituya, con excepción de la entrega de las placas y de la presentación del Certificado de la DIJÍN y de la entidad desintegradora, los cuales se verificarán a través del Sistema RUNT.

Presentada la solicitud, verificado el cumplimiento de los requisitos y validada por el sistema RUNT la existencia del certificado de desintegración física total del vehículo objeto de cancelación, el Organismo de Tránsito procederá, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, a realizar la cancelación de la matrícula.

Parágrafo. Para los casos de desintegración física total con fines de reposición, con excepción de los desintegrados por pérdida total o destrucción total, el propietario podrá ser acreedor del beneficio tributario previsto en el artículo 477 del Estatuto Tributario, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 2. Adicionado por la Resolución 2023 3040017145, artículo 34. Para efectos de la solicitud de que trata el numeral 2 del presente artículo, en caso de reposición de un vehículo público o particular de carga por desintegración física total por pérdida total o destrucción total en accidente de tránsito, el requisito del Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) se entenderá cumplido con los documentos a los que haya lugar a partir de lo establecido en el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021 y en el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022.”

Artículo 5.6.1.4.3. Autorización de registro inicial del vehículo nuevo. Una vez realizado el proceso de cancelación de la matrícula del vehículo objeto de reposición, el sistema RUNT habilitará la plataforma para que el peticionario pueda solicitar la autorización de registro inicial del vehículo nuevo de carga, ingresando la siguiente información:

- a) La placa del vehículo desintegrado, cuya matrícula fue cancelada por desintegración física total con fines de reposición.
- b) Tipo, número de documento de identificación y nombre del propietario del vehículo.

¹²⁶ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

c) Especificaciones y características de identificación del vehículo nuevo: clase, marca, modelo, línea, número de motor, Número de Identificación Vehicular (VIN), clase de servicio, número de ficha (s) técnica (s) de homologación y número de ejes.

Para el caso que corresponda, las características básicas de la carrocería, es decir, tipo y Ficha Técnica de Homologación, la cual debe estar aprobada para el respectivo chasis.

Cargada la información, el Ministerio de Transporte, validará dentro de los tres (3) días siguientes, a través del sistema RUNT que el vehículo a reponer cuenta con certificado de desintegración física total, o que tiene la matrícula cancelada por pérdida total o destrucción total, que las características técnicas y de identificación del vehículo nuevo a registrar concuerdan con las cargadas al sistema RUNT por los importadores, ensambladores y con las fichas técnicas de homologación.

Surtida la etapa anterior, el Ministerio de Transporte expedirá a través del sistema RUNT, la autorización del registro inicial del vehículo nuevo, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes del vencimiento del plazo de validación.

En el caso de que el vehículo nuevo, presentado por el propietario o beneficiario de la reposición sea objeto de un contrato de arrendamiento financiero-leasing o arrendamiento operativo, el sistema RUNT deberá realizar el registro del locatario o arrendatario en dicho sistema RUNT.

Artículo 5.6.1.4.4. Expedición del certificado de cumplimiento de requisitos de transporte público o particular de carga (CREICARGA). Para los casos de desintegración física total con fines de reposición, que no sea por pérdida total o destrucción total, el propietario de máximo dos (2) vehículos de transporte, público o particular, de carga podrán acceder al beneficio de exención del Impuesto sobre las Ventas (IVA), en la reposición de vehículos automotores de carga, adquiriendo vehículos completos o individualmente el chasis con motor y su carrocería para conformar un vehículo completo nuevo, para servicio público, o particular de transporte de carga de más de 10.5 toneladas de Peso Bruto Vehicular, de acuerdo a lo establecido en el artículo 477 del Estatuto Tributario, o aquel que lo modifique, adicione o sustituya.

Artículo 5.6.1.4.5. Condiciones para la autorización para el registro inicial por reposición por hurto. Los vehículos de servicio público o particular de carga que hayan sido objeto de hurto, cuyos hechos hubieren ocurrido con posterioridad al 1 de octubre de 2012, siempre y cuando haya transcurrido un (1) año, contado desde la fecha del hurto y no se haya encontrado el vehículo, según certificación expedida por la Fiscalía que adelanta la investigación de los hechos, podrán ser objeto de reposición.

Si el automotor hurtado es recuperado antes del año, no procede la reposición del mismo y se podrá solicitar su rematrícula, de conformidad con lo establecido en la Resolución número 12379 de 2012¹²⁷, o en la norma que la modifique, adicione o sustituya. En este caso, se requerirá igualmente la autorización del Ministerio de Transporte para efectuar la rematrícula, la cual se expedirá y registrará en el sistema RUNT, una vez el Ministerio de Transporte verifique con la Fiscalía correspondiente la orden de entrega definitiva del vehículo y la revisión técnica expedida por la DIJÍN o entidad que determine el Ministerio.

Si el automotor hurtado es recuperado después de transcurrido un (1) año, contado desde la fecha de la ocurrencia del hurto y habiéndose hecho uso del derecho de reposición del mismo, quien ostente la calidad de propietario al momento de la recuperación del vehículo, solamente podrá solicitar la rematrícula, siempre y cuando se acredite el cumplimiento del procedimiento y requisitos establecidos en la presente resolución para el ingreso de vehículos en reposición mediante desintegración física total sin reconocimiento económico.

¹²⁷ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

En el caso de vehículos asegurados, la transferencia de la propiedad del vehículo hurtado a la compañía de seguros, exigida para el pago de la respectiva indemnización, no traslada a esta los derechos para el ingreso por reposición, los cuales se conservarán en cabeza del titular del derecho de propiedad del vehículo al momento del hurto. Una vez el propietario haya realizado el traspaso del vehículo a la compañía aseguradora, esta deberá a solicitud de parte o de oficio, y habiendo transcurrido como mínimo un (1) año desde la ocurrencia del hurto, solicitar la cancelación de la matrícula del vehículo ante el Organismo de Tránsito en el cual se encuentra matriculado.

Las condiciones del vehículo y el procedimiento a seguir para el registro inicial por reposición de un vehículo de transporte terrestre de servicio público o particular de carga hurtado, son:

- a) Estar en el Registro Nacional Automotor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), y en estado cancelado con motivo de “reposición por hurto”.
- b) No estar postulado en ninguna otra solicitud de normalización ni de reposición.
- c) Estar libre de todo gravamen o afectación jurídica que limite la libre disposición del vehículo.
- d) Tener un Peso Bruto Vehicular (PBV), superior a 10.500 kilogramos y estar así registrado en el sistema RUNT.
- e) No corresponder a los vehículos rígidos de las carrocerías que contempla el parágrafo 1 del artículo 2.2.1.7.7.2 del Decreto 1079 de 2015, modificado por el artículo 2 del Decreto 1120 de 2019.
- f) Que a partir del 1 de enero de 2008 el vehículo no haya sido objeto de modificación en sus características por cambio de tipo de carrocería de volqueta, mezcladoras (mixer), compactadores o recolectores de basura o blindados para transporte de valores a vehículo de carga.

Artículo 5.6.1.4.6. Procedimiento para solicitar la reposición por hurto. El propietario del vehículo hurtado, previo a la postulación, deberá asegurarse que el mismo se encuentra en estado cancelado con motivo de “reposición por hurto”, conforme a lo establecido en la Resolución número 12379 de 2012¹²⁸, o la norma que lo adicione, modifique o sustituya, consultando por placa en la página de internet <http://www.runt.com.co>.

1. Solicitud de reposición por hurto. Para la autorización de registro inicial del vehículo nuevo de carga, en reposición del vehículo hurtado, cuya matrícula fue cancelada, el peticionario debe ingresar la siguiente información en el sistema RUNT:

- a) Número de placa del vehículo que fue objeto de hurto, cuya matrícula fue cancelada.
- b) Tipo, número de documento de identificación y nombre del propietario del vehículo.
- c) Dirección, teléfono y correo electrónico del solicitante.
- d) Denuncia del hurto.
- e) Certificación de la no recuperación expedida por la Fiscalía que haya adelantado la investigación del hurto.

2. Validaciones de información. Previa solicitud del Ministerio de Transporte, el Organismo de Tránsito cargará en el sistema RUNT, la carpeta del vehículo, junto con el Certificado de Tradición e Historial de propietarios actualizados, indicando si dicho automotor fue objeto de alguna modificación.

¹²⁸ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

La Fiscalía registrará la constancia de no recuperación del vehículo hurtado y la DIJÍN, o entidad que el Ministerio de Transporte determine, certificará que los guarismos de identificación del vehículo corresponden a la clase, modelo y marca del vehículo objeto de hurto.

Con base en la información presentada, y habiéndose verificado y validado por parte del Ministerio de Transporte que la información se ajusta a los requerimientos exigidos, a través del sistema RUNT, se le informará al propietario la culminación satisfactoria del proceso.

3. Autorización de registro inicial. Una vez informada la culminación satisfactoria del proceso, se habilitará la plataforma RUNT para que el peticionario pueda solicitar la autorización de registro inicial del vehículo nuevo de carga, ingresando la siguiente información:

- a) La placa del vehículo hurtado, cuya matrícula fue cancelada por reposición por hurto.
- b) Tipo, número de documento de identificación y nombre del propietario del vehículo.
- c) Especificaciones y características de identificación del vehículo nuevo: clase, marca, modelo, línea, número de motor, Número de Identificación Vehicular (VIN), clase de servicio, número de ficha (s) técnica (s) de homologación y número de ejes.
- d) Para el caso que corresponda, las características básicas de la carrocería, es decir, tipo, marca, línea y Ficha Técnica de Homologación, la cual debe estar aprobada para el respectivo chasis.

El sistema RUNT validará que las características del vehículo nuevo a registrar concuerdan con las cargadas al sistema por los importadores, ensambladores y con las fichas técnicas de homologación.

Verificados los documentos y hechas las validaciones, el Ministerio de Transporte, expedirá a través del RUNT, la autorización del registro inicial del vehículo nuevo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes al registro de la solicitud.

Parágrafo 1. Hasta tanto se implementen los procedimientos que permitan a través del sistema RUNT, el registro en línea de la información generada por la Fiscalía y la DIJÍN, así como el cargue de la carpeta del vehículo por parte del Organismo de Tránsito, el Ministerio de Transporte a través del Grupo de Reposición Integral de Vehículos, realizará las validaciones correspondientes con dichas entidades.

Parágrafo 2. A partir del 24 de octubre de 2019, los propietarios de los vehículos que hayan sido objeto de hurto, deberán dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho, comunicar por escrito o por correo electrónico y aportar la denuncia al Organismo de Tránsito donde se encuentre registrado el vehículo, para que dentro de los tres (3) días siguientes registre la novedad que el vehículo fue hurtado en el RUNT.

Artículo 5.6.1.4.7. Temporal. Para los hechos ocurridos (desintegración física total, pérdida total, destrucción total y hurto), en vigencia de la Resolución número 3253 de 2008 y normas posteriores en que no haya sido posible adelantar el trámite de reposición en vigencia de las mismas, debido a investigaciones o procesos judiciales adelantados por la Fiscalía u otro despacho judicial, el propietario del vehículo o la persona a quien está ceda el derecho deberá radicar la solicitud directamente en el Ministerio de Transporte dirigida al grupo de Reposición Integral de Vehículos con la documentación que la norma vigente en el momento de los hechos señalaba.

Otras Disposiciones para la Aplicación del “Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga” Reposición

Artículo 5.6.1.5.1. Equivalencias para la reposición. En las diferentes alternativas reguladas en la presente sección, que conlleve el registro inicial de un vehículo nuevo de servicio público o particular de transporte terrestre automotor de carga, por reposición de otro, ambos con Peso Bruto Vehicular (PBV), superior a diez mil quinientos (10.600) kilogramos, se tendrán en cuenta las siguientes equivalencias:

a) Si el vehículo a registrar corresponde a la misma configuración del vehículo a reponer, la equivalencia será de uno a uno, independientemente de la capacidad de carga de ambos vehículos;

b) Si el vehículo a registrar es de configuración superior a la del vehículo a reponer, se deberá aplicar la siguiente tabla:

Configuración a registrar, según la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte, o la norma que la modifique, adicione o derogue	Configuración a reponer según la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, adicione o derogue	Cantidad
3S	2S	1
	4	1
	3	1
	2	2
2S	4	1
	3	1
	2	2
4	3	1
	2	2
3	2	2

c) Si el vehículo a registrar es de configuración menor a la del vehículo a reponer, la equivalencia será de uno a uno, independientemente de la capacidad de carga de ambos vehículos.

Adicionalmente se debe efectuar el registro en el mismo servicio del vehículo desintegrado.

Artículo 5.6.1.5.2. Paz y salvo de empresas. Para adelantar la cancelación de la matrícula de vehículos de servicio público de carga o cualquiera de los trámites de tránsito a estos vehículos asociados, los Organismos de Tránsito no exigirán paz y salvo de la empresa de transporte.

Artículo 5.6.1.5.3. Certificado de tradición. Los Certificados de Tradición que expidan los Organismos de Tránsito para todos los efectos previstos en la presente sección no podrán tener fecha de expedición superior a 16 días al momento de que se presenten al trámite respectivo y, deberán contener como mínimo la siguiente información:

- Características actuales del vehículo, indicando placa, marca, clase, línea, configuración, año modelo, número de ejes, peso bruto vehicular, número de motor, número de chasis y/o serie.
- Todos los traspasos de la propiedad del vehículo desde su matrícula inicial.
- Transformaciones y/o modificaciones realizadas al vehículo desde su matrícula inicial, teniendo en cuenta que las realizadas a partir de la entrada de operación del RUNT deben estar registradas en dicho sistema.
- Traslados de cuenta del vehículo.
- Cambio de características de identificación del vehículo.
- Cambio de servicio del vehículo.
- Regrabación del número de motor y/o el chasis.
- Gravámenes, limitaciones a la propiedad, especificando si han sido levantados.
- Todas las anotaciones realizadas en el registro que afecten el derecho de propiedad o las características físicas o de identificación del automotor.

Parágrafo. Las repotenciaciones que se registren, sobre los vehículos de transporte público de carga que sean objetos de reposición vehicular y/o reconocimiento económico, deberán cumplir

con los requisitos establecidos en la Resolución número 2602 de 2002 del Ministerio de Transporte, o aquellas que las modifique, adicione o sustituya y reposarán en la carpeta contentiva de antecedentes que se encuentra en el Organismo de Tránsito respectivo, de lo contrario no podrán ser certificadas por dicho organismo.

Artículo 5.6.1.5.4. Registro de información. Las entidades públicas o privadas descritas en la presente sección, deberán cumplir con las condiciones técnicas y tecnológicas requeridas de operación, en su calidad de actores del RUNT, y cargar en el Sistema RUNT la información y certificados del ámbito de su competencia.

Los postulados al programa tendrán acceso a la información de registro del trámite de modernización en el Sistema RUNT, para el seguimiento del estado de su solicitud.

Artículo 5.6.1.5.5. Cesión de derechos. Para los casos de reposición por pérdida total, destrucción total y hurto, el titular de la autorización del registro inicial del vehículo nuevo podrá ceder este derecho suscribiendo un contrato de cesión de derechos, firmado por el cedente y por el cesionario autenticado ante notario público. El contrato de cesión deberá cargarse al sistema RUNT para hechos ocurridos con posterioridad al 1 de octubre de 2012 y para los eventos de que trata el artículo 5.6.1.4.7., de la presente resolución, se deberá radicar en el Ministerio de Transporte, junto con los demás documentos que allí se indican.

Artículo 5.6.1.5.6. Transitorio de postulaciones anteriores al 30 de junio de 2019. Para las postulaciones realizadas a los procesos de reconocimiento económico y reposición con reconocimiento económico presentadas con anterioridad al 30 de junio de 2019, que fueron rechazadas en virtud de lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.7.14 del Decreto 1079 de 2016 modificado por el Decreto 1120 de 2019, por la imposibilidad de asignación presupuestal al 30 de junio de 2019 y que aparecen en el sistema RUNT en estado “cancelado”, se les dará prioridad en la postulación para alguna de las alternativas de este programa, siempre y cuando se postule a través del sistema RUNT hasta el 24 de noviembre de 2019 y cumpla las condiciones establecidas en la presente reglamentación.

El sistema RUNT validará el cumplimiento de las condiciones establecidas para la alternativa a la que se postule y en caso de ser favorables el sistema RUNT priorizará las nuevas postulaciones, de acuerdo al orden cronológico de presentación de las mismas.

Artículo 5.6.1.5.7. Transitorio de desintegración física total. En el proceso de desintegración física total de los vehículos de que trata la presente sección, se continuarán aplicando los procedimientos establecidos en los artículos 5.8.7.1. al 5.8.7.5. de la presente resolución, en lo referente a la revisión del vehículo por la DIJÍN, entrega de documentos del vehículo automotor a la entidad desintegradora, la entrega y recepción del vehículo automotor, la desintegración física total del vehículo y al certificado de desintegración física total.

Artículo 5.6.1.5.8. **Adicionado Artículo 4 Resolución MT-20223040065295 de 2024.** Condiciones y requisitos para acceder al programa de modernización. Además de las condiciones y requisitos establecidos en la presente Sección, para acceder a las diferentes alternativas del programa de modernización, el Ministerio de Transporte a través del Grupo de Reposición Integral de Vehículos, verificará la consistencia de la información, los trámites y las correcciones de información realizados en el sistema RUNT, por los organismos de tránsito para los vehículos postulados, durante los últimos 20 años anteriores a la fecha de postulación, con el objetivo de establecer que se hayan cumplido los requisitos exigidos en la normatividad vigente para cada trámite, específicamente en cuanto a registro inicial, cambios de servicio, transformaciones y correcciones de información en dicho periodo y que exista consistencia en la información registrada en el sistema RUNT, el Certificado de Tradición, la Licencia de Tránsito, los soportes allegados con la postulación a través de dicho sistema y las características básicas de los automotores, según la marca, línea, clase y configuración.

Para efecto de las verificaciones y validaciones se tendrán en cuenta los documentos que se deben cargar en el sistema RUNT, de acuerdo a la funcionalidad establecida en el mismo, así como la información contenida en las diferentes bases de datos de que disponga el Ministerio de Transporte y de los documentos que sean aportados por otras entidades tales como, los organismos de tránsito, la DIAN, la DIJIN, las casas fabricantes, entre otras, a las cuales sea necesario acudir.

En caso que en las validaciones se determine que no se cumplió con el total de los requisitos establecidos para los diferentes trámites y correcciones adelantados para los vehículos, o que en la información existen inconsistencias que no es posible subsanar, se rechazará la postulación indicándose la razón de la misma, a través del sistema RUNT.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022, Adicionada Artículo 5 Resolución MT-20223040065295 de 2022.

Modificación de la postulación inicial y cesión de derechos de reposición

Artículo 5.6.1.6.1. Modificación de la postulación inicial. Autorizar la modificación de la postulación inicial al programa de modernización del parque automotor de carga, presentada a través del sistema RUNT así:

1. Por el término de tres (3) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la resolución que adiciona la presente Subsección, para las postulaciones realizadas a partir del 24 de octubre de 2019.
2. Por el término de un (1) año contado a partir de la entrada en vigencia de la resolución que adiciona la presente Subsección, para las postulaciones realizadas en vigencia de las Resoluciones números 7036 de 2012 y 332 de 2017 del Ministerio de Transporte.

La modificación de la postulación podrá realizarse inclusive, si la matrícula del vehículo ya se encuentra cancelada.

Parágrafo. Vencido el término señalado en el numeral 1 del presente artículo, únicamente se podrá solicitar la modificación de la alternativa de postulación antes de efectuarse la desintegración del vehículo, caso en el cual, el propietario deberá desistir de la postulación inicial en el sistema RUNT y generar una nueva postulación a través de dicho sistema.

Artículo 5.6.1.6.2. Procedimiento para la modificación de la postulación inicial. Durante los términos indicados en el artículo 5.6.1.6.1 de la presente Subsección, los propietarios de los vehículos de carga, que presentaron la postulación inicial al programa de modernización del parque automotor de carga a partir del 24 de octubre de 2019 o en vigencia de las Resoluciones números 7036 de 2012 y 332 de 2017, interesados en la modificación de la postulación deberán seguir el siguiente procedimiento:

1. Postulaciones realizadas al programa de modernización del parque automotor de carga realizadas a partir del 24 de octubre de 2019. Los propietarios de los vehículos postulados en la alternativa de reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total con fines de reposición, de conformidad con lo previsto en la presente Sección y que la misma haya sido aceptada, podrán solicitar mediante comunicación escrita a través del canal de radicación de la página web del Ministerio de Transporte, la modificación de la postulación por la alternativa de reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total sin fines de reposición. El pago del incentivo económico corresponderá al vigente a la fecha de la postulación inicial.

Los propietarios de los vehículos postulados a la alternativa de reconocimiento económico de vehículos no operativos por desintegración física total sin fines de reposición, de conformidad

con lo previsto en la presente Sección y que la misma haya sido aceptada, podrán solicitar mediante comunicación escrita a través del canal de radicación de la página web del Ministerio de Transporte, la modificación de la postulación por la alternativa de reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total sin fines de reposición, siempre y cuando en el momento de la postulación inicial, el automotor haya cumplido con los requisitos establecidos en la presente sección para ser considerados como vehículo operativo. El pago del incentivo económico corresponderá al vigente a la fecha de la postulación inicial.

2. Postulaciones realizadas en vigencia de las Resoluciones 7036 de 2012 o 332 de 2017 del Ministerio de Transporte. Los propietarios de los vehículos que fueron postulados en virtud de las Resoluciones 7036 de 2012 o 332 de 2017 en la alternativa de desintegración física total con fines de reposición y reconocimiento económico, podrán solicitar mediante comunicación escrita a través del canal de radicación de la página web del Ministerio de Transporte, el pago del incentivo económico vigente al momento de la postulación inicial, desistiendo de la reposición del respectivo automotor.

El Grupo de Reposición Integral de Vehículos del Ministerio de Transporte, en el término de cinco (5) días hábiles, contados a partir de la fecha de la radicación de la solicitud de modificación, verificará que se cumplan las condiciones antes descritas, que exista disponibilidad de recursos para asumir el cambio del monto del reconocimiento económico y comunicará mediante oficio suscrito por el Coordinador del Grupo de Reposición Integral de Vehículos al concesionario del sistema RUNT, La aceptación de la modificación de la postulación, para que se efectúen los ajustes correspondientes en el sistema, tanto en la postulación como en el motivo por el cual se registraron en el sistema RUNT los diferentes documentos asociados al proceso, por la DIJIN, la entidad desintegradora y el organismo de tránsito, de tal forma que coincidan con la nueva alternativa de postulación aceptada.

El sistema RUNT deberá realizar et ajuste en la asignación presupuestal, y en el certificado de disponibilidad presupuestal (CDP), en caso que proceda, para que se continúe con et trámite respectivo de acuerdo con la norma vigente al momento de la postulación inicial.

De no cumplirse con las condiciones antes descritas, el Grupo de Reposición Integral de Vehículos del Ministerio de Transporte negará la solicitud mediante comunicación escrita, indicando las razones específicas por la cual se niega.

Artículo 5.6.1.6.3. Cesión de derechos de reposición del vehículo postulado. Durante los términos indicados en el artículo 5.6.1.6.1. de la presente Subsección, los propietarios de los vehículos postulados en la alternativa de reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total con fines de reposición a partir del 24 de octubre de 2019 o a la alternativa de desintegración física total confines de reposición y reconocimiento económico en vigencia de las Resoluciones números 7036 de 2012 y 332 de 2017 del Ministerio de Transporte, podrán ceder los derechos de reposición del vehículo postulado para el ingreso de un nuevo automotor o para la normalización del registro inicial de un vehículo con omisión en la matrícula. En ambos casos no existirá ningún tipo de reconocimiento económico y deberá cumplir con las equivalencias establecidas en el Decreto número 1079 de 2015 y las condiciones señaladas en la Sección 3 del Capítulo 6 del Título 5 de la presente resolución o en las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan.

El propietario deberá presentar la solicitud mediante comunicación escrita a través del canal de radicación de la página web del Ministerio de Transporte adjuntando el contrato de cesión de derechos con reconocimiento de firmas ante notario público, tanto del cedente como del cesionario y la manifestación expresa del desistimiento del correspondiente reconocimiento económico.

El Grupo de Reposición Integral de Vehículos del Ministerio de Transporte en el término de cinco (5) días hábiles, contados a partir de la fecha de radicación de la solicitud, verificará que se

cumplan las condiciones antes descritas y comunicará mediante oficio suscrito por el Coordinador del Grupo de Reposición Integral de Vehículos al concesionario del sistema RUNT, la cesión de derechos, para que se efectúen los ajustes correspondientes, en el sistema tanto en la postulación, como en el motivo con el cual se registraron en el sistema RUNT los diferentes documentos asociados al proceso, por la DIJIN, la entidad desintegradora y el organismo de tránsito, de tal forma que coincidan con la cesión de derechos.

El sistema RUNT deberá realizar el ajuste en la asignación presupuestal y en el certificado de disponibilidad presupuestal (CDP), en caso que proceda, para que se continúe con el trámite respectivo de acuerdo con la norma vigente al momento de la postulación inicial.

De no cumplirse con las condiciones antes descritas, el Grupo de Reposición Integral de Vehículos del Ministerio de Transporte negará la solicitud mediante comunicación escrita, indicando las razones específicas por la cual se niega.

Registro Inicial de Vehículos al Servicio Público y Particular de Transporte Terrestre Automotor de Carga por Reposición o Caucción Clase Volqueta, Mezcladoras (Mixer), Vehículos Compactadores o Recolectores de Residuos Sólidos y Blindados para el Transporte de Valores

Artículo 5.6.2.1. Para el ingreso de vehículos nuevos al Servicio Público y Particular de Transporte Terrestre Automotor de Carga rígidos clase volqueta, mezcladoras (mixer), vehículos compactadores o recolectores de residuos sólidos y blindados para el transporte de valores, no se exigirá el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 2.2.1.7.7.1 al 2.2.1.7.7.8 del Decreto número 1079 de 2015, relacionado con el mecanismo de reposición por desintegración física total o caucción.

Artículo 5.6.2.2. Los vehículos rígidos a que hace referencia el artículo 5.6.2.1., deben ser registrados en la respectiva Licencia de Tránsito, según el caso, como clase volqueta, mezcladoras (mixer), vehículos compactadores o recolectores de residuos sólidos y blindados para el transporte de valores y no podrán efectuar transformaciones, modificaciones, cambios de servicio o de clase del vehículo bajo ninguna circunstancia.

Artículo 5.6.2.3. Los vehículos a los que se refiere esta sección no podrán ser objeto de Certificación de Cumplimiento de Requisitos para registro inicial de vehículos de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga por reposición, por desintegración física total o condiciones excepcionales, de conformidad con la Resolución número 3253 de 2008 y las normas que la modifiquen o sustituyan.

Procedimiento de Normalización de la Matrícula para Vehículos de Servicio Particular y Público de Transporte de Carga Que Prestan Omisiones en su Registro Inicial

Artículo 5.6.3.1. Objeto y ámbito de aplicación. La presente sección tiene por objeto reglamentar el procedimiento de normalización de la matrícula de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presentan omisiones en su registro inicial, matriculados entre el 2 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto número 1347 de 2005 y el 27 de agosto de 2019.

Artículo 5.6.3.2. Mecanismos de normalización. Para subsanar las omisiones presentadas en el registro inicial de un vehículo de servicio particular y público de transporte de carga, el propietario, poseedor o tenedor de buena fe del vehículo podrá:

a) Normalizar por desintegración: Consiste en la posibilidad de que el propietario, poseedor o tenedor de buena fe de un vehículo de servicio público o particular de carga, subsane las omisiones presentadas en su registro inicial, realizando el proceso de desintegración de otro vehículo de transporte de carga del mismo servicio del vehículo a normalizar y que cumpla con las equivalencias establecidas en el artículo 2.2.1.7.7.3 del Decreto 1079 de 2015 modificado por

el artículo 3 del Decreto número 1120 de 2019 o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

b) Normalizar por cancelación del valor de la caución: Consiste en la posibilidad de que el propietario, poseedor o tenedor de buena fe de un vehículo de servicio público o particular de carga, subsane las omisiones presentadas en su registro inicial, cancelando el valor de la caución que debió constituir para el momento de la matrícula del vehículo, debidamente indexada según corresponda, valores que igualmente se aplicarán para los periodos en los cuales no era exigible la caución de acuerdo con el Anexo 53 “Normalización por cancelación del valor de la caución”, de la presente resolución.

Los recursos recibidos por este concepto se destinarán al Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga o el que haga sus veces, el cual será administrado por el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 o en la norma que la modifique, adicione o sustituya.

c) Normalizar con Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR): Consiste en la posibilidad de que el propietario, poseedor o tenedor de buena fe de un vehículo de servicio público o particular de carga, subsane las omisiones presentadas en su registro inicial, utilizando los Certificados de Cumplimiento de Requisitos (CCR) que no hayan sido utilizados con anterioridad para la reposición de un vehículo de transporte de carga.

Artículo 5.6.3.3. Normalización automática. Los vehículos cuyo registro inicial se realizó sin el Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR) o sin la certificación de aprobación de la caución expedida por el Ministerio de Transporte de acuerdo con las normas vigentes para ese momento, y respecto de los cuales, con posterioridad a la fecha de su registro inicial fue expedido el respectivo certificado, el Ministerio de Transporte normalizará automáticamente su registro inicial previo cumplimiento del procedimiento establecido en el artículo 2.2.1.7.7.1.5 del Decreto número 1079 de 2015 modificado por el artículo 5 del Decreto 632 de 2019 o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan. Adicionalmente se modificará la anotación que se haya efectuado en el sistema RUNT, por “Normalizado automático”.

Artículo 5.6.3.4. Condiciones para acceder a la normalización. Para realizar el procedimiento de normalización, por cualquiera de los mecanismos descritos en el artículo 5.6.3.2. de la presente resolución, se deberán cumplir las siguientes condiciones:

a) Que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo a normalizar y el propietario del vehículo a desintegrar estén inscritos en el sistema RUNT.

b) Que el vehículo esté registrado y activo en el sistema RUNT. En caso de que se trate de normalización por desintegración, el vehículo a normalizar y el vehículo a desintegrar deberán estar registrados y activos en el RUNT.

c) Que la matrícula inicial del vehículo a normalizar se haya efectuado entre el 2 de mayo de 2005 y el 27 de agosto de 2019.

d) Que el vehículo a normalizar sea de servicio público o particular de carga.

e) Que se efectúe el pago de \$74.100 pesos, por concepto del derecho de trámite de normalización, valor que se actualizará en los años subsiguientes en la resolución anual de tarifas del RUNT.

f) **Modificado Artículo 1 de la Resolución MT 20243040030995 de 2024.** Que la información consignada en la Licencia de Tránsito, así como las demás características del vehículo coincidan con la registrada en el sistema Runt y con las características físicas del vehículo. En especial, la fecha de matrícula, la clase de vehículo, el tipo de servicio, el número de ejes, la capacidad de

carga y el peso bruto vehicular. Para tal efecto, el propietario, poseedor o tenedor de buena fe del vehículo de transporte de carga a normalizar, deberá consultar por placa dicha información, a través de la página web <http://www.runt.gov.co>, de manera previa a la solicitud de postulación.

En caso de que se encuentren diferencias en la información, deberá solicitarse las correcciones ante el Organismo de Tránsito donde se encuentre registrado el vehículo a normalizar, de acuerdo con los procedimientos establecidos por el Ministerio de Transporte.

Una vez normalizado el vehículo, se podrán efectuar correcciones en la información registrada en el sistema Runt, de conformidad con lo establecido en el artículo 5. 7. 9 de la presente resolución”.

Artículo 5.6.3.5. Procedimiento general. Para la normalización del registro inicial del vehículo se deberá agotar el siguiente procedimiento:

1. Consultado y verificado el cumplimiento de las condiciones señaladas en el artículo 5.6.3.4. de la presente resolución, el propietario, poseedor o tenedor de buena fe del vehículo de carga, deberá registrar la solicitud de normalización a través del sistema RUNT, ingresando a <http://www.runt.com.co/>.

2. Para registrar la solicitud de “Normalización de vehículos de carga”, se deberá ingresar el número de placa del vehículo a normalizar, seleccionando el mecanismo que utilizará para la normalización de acuerdo con lo establecido en el artículo 5.6.3.2. de la presente resolución y deberá cargar en formato PDF, la copia del documento de identidad del solicitante si es persona natural y en caso de persona jurídica, copia del documento de identidad del representante legal y del Certificado de Existencia y Representación Legal.

Si el solicitante es poseedor o tenedor de buena fe, deberá anexar el contrato de compraventa, o el contrato de leasing o cualquier otro contrato de los señalados en el Código de Comercio o Código Civil, mediante el cual se acredite tal calidad, el cual será validado por el Grupo de Reposición Integral de Vehículos del Ministerio de Transporte, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a su presentación.

3. El sistema valida la información y le comunica al solicitante a través del correo electrónico el estado de “Pendiente del pago tarifa RUNT”. El comprobante de pago debe descargarlo por la opción “Mis solicitudes”.

4. Una vez realizado el pago, la solicitud queda en estado “Aceptada”.

Parágrafo 1. El propietario, poseedor o tenedor de buena fe del vehículo de carga podrá consultar el estado de la solicitud en cualquier momento en el sistema RUNT, a través de la opción “Mis solicitudes”.

Parágrafo 2. En todos los casos en que la validación realizada por el sistema RUNT o por el Grupo de Reposición Integral de Vehículos del Ministerio de Transporte sea devuelta, el propietario, el poseedor o tenedor de buena fe será requerido a través del aplicativo del sistema RUNT al correo electrónico registrado en la solicitud de postulación, para que aclare o complemente la documentación dentro del término máximo de un (1) mes, conforme a lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011 o la norma que la adicione, modifique o derogue. De no ser atendido el requerimiento en el tiempo indicado, se entenderá desistida la solicitud al proceso de normalización.

Artículo 5.6.3.6. Procedimiento para la normalización por desintegración. Para utilizar el mecanismo dispuesto en el literal a) del artículo 5.6.3.2. de la presente resolución, se debe tener en cuenta lo siguiente:

1. El sistema RUNT validará que el vehículo objeto de desintegración no se encuentre postulado en otro proceso de normalización o de las alternativas del programa de modernización.
2. El sistema RUNT validará que el vehículo a desintegrar no presenta omisiones en su registro inicial. Para los vehículos a desintegrar cuyo año de matrícula corresponde a alguno de los años sobre los que el Ministerio no haya culminado el proceso de identificación de los Certificados de Cumplimiento de Requisitos (CCR) y las aprobaciones de caución, la validación se realizará directamente por el Grupo Reposición Integral de Vehículos del Ministerio de Transporte en un término de treinta (30) días contados a partir de la solicitud al proceso de normalización.
3. El solicitante deberá desintegrar con fines de normalización, un vehículo de carga, de su propiedad o de un tercero, del mismo servicio del que se normaliza y que cumpla con las equivalencias establecidas en el artículo 2.2.1.7.7.3 del Decreto número 1079 de 2015 o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan; cumpliendo el trámite establecido en la Resolución número 332 de 2017 del Ministerio de Transporte o la norma que la adicione, modifique o sustituya, en cuanto a la desintegración física total del vehículo.
4. En todo caso el trámite de desintegración física total y de cancelación de la matrícula del vehículo que se usará para normalizar deberá adelantarse por parte del propietario del mismo de acuerdo a lo establecido en las Resoluciones números 12379 de 2012¹²⁹ y 332 de 2017 del Ministerio de Transporte o la norma que las adicione, modifique o sustituya.
5. El sistema RUNT validará la cancelación de la matrícula y genera la autorización de normalización, información que se cargará en el Registro Nacional Automotor del vehículo y en el Registro Nacional de Despacho de Carga, modificando el estado a "Normalizado" entendiéndose la misma como el levantamiento de la respectiva anotación de la omisión.

Parágrafo 1. Si el solicitante desea desistir de su proceso de Normalización por Desintegración, solo podrá hacerlo antes de efectuar la desintegración física del vehículo.

Parágrafo 2. En los casos donde el propietario, poseedor o tenedor de buena fe desee utilizar un vehículo que se encuentre en estado postulado para desintegración por reconocimiento económico y/o para fines de reposición, deberá solicitar previamente la cancelación de la postulación, siempre y cuando no se haya efectuado la desintegración.

Artículo 5.6.3.7. Procedimiento de normalización por cancelación del valor de la caución. Para efectos de lo dispuesto en el literal b) del artículo 5.6.3.2. de la presente resolución, el propietario, poseedor o tenedor de buena fe deberá cancelar el valor de la caución que debió constituir para el momento de la matrícula del vehículo debidamente indexada según corresponda, valores que igualmente se aplicarán para los periodos en los cuales no era exigible la caución de acuerdo con el Anexo 53 "Normalización por cancelación del valor de la caución", de la presente resolución.

Adicionalmente deberá tener en cuenta:

1. Aprobada la solicitud, el sistema RUNT generará el recibo de consignación o documento informativo del valor a consignar, con indicación expresa del valor a pagar, el cual debe estar acorde con el Anexo 53 "Normalización por cancelación del valor de la caución", de la presente resolución.
2. **Modificado. Artículo 2 de la Resolución MT 20243040030995 de 2024, Modificado Artículo 4 de la Resolución MT 20243040064105 de 2024.** El solicitante tendrá un plazo máximo de un (1) mes contado desde la expedición del recibo de consignación o documento informativo del valor a consignar, para efectuar el pago en el Banco y cuenta que señale el Comité

¹²⁹ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

Fiduciario del Patrimonio Autónomo que administre los recursos del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (FOPAT) y continuar el procedimiento de normalización, de lo contrario se entenderá desistida la solicitud al proceso de normalización.

La información del Banco y cuenta será comunicada mediante Circular expedida por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte y publicada en la página web de la entidad.

3. Una vez realizado el pago, el solicitante deberá cargar en el sistema RUNT el comprobante de la consignación emitido por el banco donde se realizó el pago.

4. A través del sistema RUNT se validará la consignación efectuada para la aprobación de la solicitud de Normalización por Cancelación del Valor de la Caución y se genera la autorización de normalización, información que se cargará en el Registro Nacional Automotor del vehículo y en el Registro Nacional de Despacho de Carga, modificando el estado a “Normalizado”, entendiéndose la misma como el levantamiento de la respectiva anotación de la omisión.

Parágrafo 1. Si el propietario, poseedor o tenedor de buena fe, desea desistir de su solicitud de normalización por Cancelación del Valor de la Caución, deberá hacerlo a través del sistema RUNT, siempre y cuando no se haya efectuado el pago del valor de la misma.

Parágrafo 2. Los valores de la caución establecidos en el Anexo 53 “Normalización por cancelación del valor de la caución”, de la presente resolución, se actualizarán anualmente a partir del 1 de enero de cada año de acuerdo con el Índice de Precios al Consumidor (IPC) de manera automática por el sistema RUNT.

Parágrafo 3. En caso de haberse efectuado consignación (es) de dinero a la Cuenta Corriente 50000249 del Banco Popular, Código Rentístico 1212-68, para adelantar la normalización por caución del registro inicial de un vehículo, según lo dispuesto en la Resolución número 332 de 2017, y no haberse podido concluir el respectivo proceso de normalización del automotor en vigencia de dicha resolución, los valores consignados se podrán considerar como un abono al valor de la caución que se debe pagar y consignar con fundamento en lo dispuesto en la presente sección.

En tal evento, al recibo de la consignación o el documento informativo del valor a consignar que genere el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se descontará el valor consignado con anterioridad y se deberá efectuar el pago de la diferencia dentro del plazo y en los términos establecidos en el numeral 2 del presente artículo.

Posteriormente, el solicitante deberá cargar en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) los comprobantes de todas las consignaciones realizadas en el banco, las cuales serán validadas para la aprobación de la solicitud de Normalización por Cancelación del Valor de la Caución y la generación de la autorización de la misma.

Artículo 5.6.3.8. Procedimiento de Normalización con Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR). Para efectos de lo dispuesto en el literal c) del artículo 5.6.3.2. de la presente resolución, el propietario, poseedor o tenedor de buena fe, podrá usar los Certificados de Cumplimiento de Requisitos (CCR) que no hayan sido utilizados con anterioridad para la reposición ni normalización de un vehículo de carga, para lo cual, deberá tener en cuenta:

1. El sistema RUNT validará que el vehículo cuya desintegración, hurto o pérdida total que dio origen al Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR), para efectos de reposición, se encuentre registrado con matrícula cancelada y que los hechos que dieron lugar a la cancelación de la matrícula ocurrieron a partir del 1 de octubre de 2012.

2. El sistema RUNT validará que el vehículo desintegrado, hurtado o declarado en pérdida total y que dio origen al Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR) no presenta omisiones en

su registro inicial. Para los vehículos desintegrados, hurtados o declarados en pérdida total cuyo año de matrícula corresponde a alguno de los años sobre los que el Ministerio no haya culminado el proceso de identificación de los Certificados de Cumplimiento de Requisitos (CCR) y las aprobaciones de caución, la validación se realizará directamente por el Grupo Reposición Integral de Vehículos del Ministerio de Transporte en un término de treinta (30) días contados a partir de la solicitud al proceso de normalización.

3. El sistema RUNT validará que el Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR) que se utiliza para la normalización, corresponda a un vehículo del mismo servicio del que se normaliza y que cumpla con las equivalencias establecidas en el artículo 2.2.1.7.7.3 del Decreto 1079 de 2015 modificado por el artículo 5 del Decreto 632 de 2019 o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

4. Cuando el solicitante no sea el titular del Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR), deberá cargar a través del sistema RUNT, el contrato de cesión de derechos debidamente autenticado, con sellos y fechas legibles a fin que el Grupo Reposición Integral de Vehículos del Ministerio de Transporte realice las validaciones del documento en el término máximo de dos (2) meses contados a partir del día siguiente del cargue de dichos documentos.

5. Una vez validada la información, el sistema RUNT genera la autorización de normalización, información que se cargará en el Registro Nacional Automotor del vehículo y en el Registro Nacional de Despacho de Carga, modificando el estado a "Normalizado" entendiéndose la misma como el levantamiento de la respectiva anotación de la omisión.

Parágrafo 1. Para efectos de la presente sección, se entenderá por Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR), la autorización expedida por el Ministerio de Transporte que acredita el derecho de reposición de un vehículo de servicio particular y público de carga por desintegración, hurto o pérdida total y el cual permite el ingreso de un vehículo nuevo de esta modalidad o para adelantar la normalización del registro inicial de otro que presenta omisión, del mismo servicio y que cumpla con las equivalencias establecidas en el artículo 2.2.1.7.7.3 del Decreto número 1079 de 2015 o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

Parágrafo 2. Cuando se trate de Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR), por hurto, para poder hacer uso del mismo, para efectos de normalización, el registro del vehículo hurtado debe tener anotación en el sistema RUNT de "proceso finalizado por hurto".

Parágrafo 3. El vehículo cuya desintegración, hurto o pérdida total dio origen al Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR), no puede estar vinculado a otro proceso de normalización o de reposición.

Artículo 5.6.3.9. Condiciones y procedimiento para la normalización de los vehículos que se encuentran en los casos descritos en el artículo 2.2.1.7.7.1.17 del Decreto 1079 de 2015, adicionado por el artículo 12 del Decreto 632 de 2019. Los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presenten omisiones en el registro inicial, y que hubieren radicado su intención de normalizar de manera escrita ante el Ministerio de Transporte, entre el 3 y el 20 febrero de 2018, podrán subsanar las omisiones presentadas en el registro inicial de los vehículos de transporte de carga, siempre y cuando hubieran acreditado con anterioridad a la entrada en vigencia del Decreto número 632 de 2019, el cumplimiento de cualquiera de los siguientes requisitos:

a) Haber desintegrado otro vehículo de carga que cumpla con las equivalencias establecidas en el artículo 2.2.1.7.7.3 del Decreto número 1079 de 2015 o en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan, o haber desintegrado un camión sencillo.

b) Haber cancelado el valor de la caución que debió constituir para el momento de la matrícula inicial del vehículo, de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 2 de la Resolución número 721 de 2018.

c) Haber hecho uso de un Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR) que no haya sido utilizado con anterioridad para la reposición de un vehículo de carga.

El Ministerio de Transporte, a través del Grupo de Reposición Integral de Vehículos, verificará la información radicada y aprobará, rechazará o requerirá subsanación de la solicitud, en los términos del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo con el fin de aprobar o no la normalización.

Una vez se apruebe la solicitud de normalización, el Ministerio de Transporte modificará el estado del vehículo a “Normalizado” en el sistema RUNT y se cargará el acto administrativo de normalización.

Parágrafo 1. Cuando se trate de la opción descrita en el literal b) del presente artículo, sólo podrá normalizarse hasta un máximo de dos (2) vehículos y el solicitante al momento de presentar la postulación debió acreditar una propiedad mínima de ocho (8) meses.

Parágrafo 2. **Modificado Artículo 4 de la Resolución MT 20243040064105 de 2024.** En caso de requerirse actualización o ajuste del valor de la caución, se le comunicará al peticionario al correo electrónico indicado en la solicitud, quien deberá consignar la actualización o reajuste del valor, en el Banco y cuenta que señale el Comité Fiduciario del Patrimonio Autónomo que administre los recursos del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (FOPAT), dentro de los quince (15) días siguientes al recibo de la comunicación

Artículo 5.6.3.10. Registro de Normalización. El certificado de desintegración física total por normalización, así como la autorización de normalización, deberán inscribirse por el Ministerio de Transporte en el Registro Nacional Automotor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y tendrán que estar contenidas en el Certificado de Libertad y Tradición del Vehículo que expida el organismo de tránsito competente.

Artículo 5.6.3.11. **Modificado Artículo 35 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Plazo. Los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presenten omisiones en el trámite de registro inicial, contarán con el plazo establecido en el Decreto número 260 de 2023, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, para iniciar el respectivo procedimiento de normalización.

Artículo 5.6.3.12. Vencimiento del plazo para normalizar. Vencido el plazo establecido en el artículo 5.6.3.11. de la presente resolución, los vehículos de carga de servicio público o particular que presentan omisiones en su registro inicial que no se hubieren sometido al proceso de normalización, estarán sometidos a las acciones a que haya lugar, y se deberá dar cumplimiento a lo señalado en el artículo 2.2.1.7.7.1.10 del Decreto número 1079 de 2015 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo. Inciso 1 Modificado Artículo 1 Ley 1281 de 2009, Derogado Artículo 276 Ley 1450 de 2011.

Jurisprudencia:

Corte 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 1 de la Ley 1281 de 2008, el cual fue suprimido por la Ley 1450 de 2011.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-34059 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”.*

Concepto MT-194931 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 el registro de vehículos usados y no existe la figura de un registro temporal”.*

Concepto MT-20231340243931 de 2023. *“...el inciso primero del párrafo del artículo 37 de la Ley 769 de 2009, modificado por el artículo 1 de la Ley 1281 de 2009, establecía que solamente se podía realizar el trámite de registro inicial de vehículos nuevos, entendiéndose por éstos, los comercializados durante el año modelo asignado por el fabricante y los dos meses primeros del año siguiente, sin hacer mención al kilometraje de los mismos para considerarse como tal (Nuevos), no obstante, el inciso primero del párrafo del artículo 37 de la Ley 769 de 2022, fue derogado por el artículo 276 de la Ley 1450 de 2011. En ese sentido, lo pretendido por la norma, era que solo se comercializara y registraran vehículos que cumplieran con esa condición, del año modelo*

asignado por el fabricante y los dos primeros meses del año siguiente, indistintamente del kilometraje de los mismos, pues eventualmente, aunque estuvieran en vitrina, antes de la venta y registro, por la movilización de los mismos en puertos, zonas francas o en los mismos concesionarios, ya no se pueden considerar cero kilómetros, sin embargo, no es viable afirmar que si un vehículo automotor reporta en el odómetro más de un 1Km de recorrido se puede considerar como usado. Por su parte, el inciso segundo del párrafo referido establece que “De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado, excepto cuando se trate de vehículos de bomberos, siempre que estos sean donados a Cuerpos de Bomberos oficiales o voluntarios, por entidades extranjeras públicas o privadas y que no tengan una vida de servicio superior a Veinte (20) años...”, de lo que se infiere que la denominación de vehículos usados, refiere a los vehículos que ya estuvieron prestando el servicio para el que fueron diseñados y fabricados en el país de origen o que de manera irregular en el territorio nacional, después de haber sido ensamblados o importados. (...) la referencia de vehículo nuevo, en vigencia del inciso primero del párrafo del artículo 37 de la Ley 769 de 2002, a la fecha derogado, y la referencia de vehículo usado que hace el inciso segundo, vigente, es exclusivamente como requisito para el trámite de registro inicial de vehículos ante los organismos de tránsito. Se reitera, que la prohibición de registro de vehículos usados de que trata el párrafo del artículo 37 la Ley 769 de 2002, y que permite el trámite de registro inicial de vehículos de modelos anteriores al año en que se registra, es una norma que aplica exclusivamente frente al referido trámite, sin embargo, tratándose de la importación de vehículos, además de cumplir con lo establecido en el artículo 6 del Convenio de Complementación en el Sector Automotor, se debe cumplir con la normatividad relacionada con el régimen de aduanas”.

Inciso Modificado Artículo 2 Ley 903 de 2004, Modificado Artículo 1 Ley 1281 de 2009. 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-58188 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”.*

Concepto MT-20191340139181 de 2019. *“... en Colombia, 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. (...) Dado esto, en Colombia solo se autoriza la importación de vehículos nuevos”.*

Concepto MT-20201340493271 de 2020. *“...no existe restricción para matricular un vehículo nuevo, independientemente de la fecha de fabricación y de su comercialización, puesto que la matrícula inicial de vehículos en Colombia no solo se encuentra relacionada*

con el hecho de que el vehículo sea nuevo, sino también que el mismo no haya sido comercializado dentro del año modelo asignado por el ensamblador o fabricante y que no haya sido sometido a registro inicial previamente”.

Concepto MT-20211340833161 de 2021. *“...para matricular un vehículo en Colombia este debe ser nuevo y debe entenderse por vehículo nuevo aquel que no tenga una matrícula o se le haya asignado una placa, situación que se presenta con los vehículos autorizados por la Dian por importación temporal de medios de transporte de turistas, toda vez que de conformidad con los artículos 216 y 218 del Decreto 1156 de 2019 entre los documentos requeridos para adelantar el trámite de la importación temporal es la indicación de entre otros aspectos de la placa del país de matrícula, además estos vehículos son utilizados como medios de transporte de uso privado del turista y serán autorizados en importación temporal, cuando sean conducidos por el turista o lleguen con él”.*

Concepto MT-20231340907511 de 2023. *“En atención a lo expuesto en el parágrafo del artículo 37 de la Ley 769 de 2002, en el que se prohíbe el registro inicial de vehículos usados, debemos indicar que la norma no hace distinción frente a los vehículos que aplica la prohibición, en ese sentido, no es procedente el registro inicial de remolques y semirremolques, aunque se trate de vehículos no automotores”.*

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Artículo 2.3.4.1. Registro de vehículos de propiedad de entidades de derecho público rematados o adjudicados. 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 2.3.4.2. Registro de vehículos de propiedad de entidades de derecho público rematados o adjudicados. 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.

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-20231341145621 y MT-20231340885041 de 2023. “los vehículos que adjudique o remate la DIAN, porque se encontraban en situación de abandono legal o fueron objeto de decomiso, no requieren del requisito de existencia del Certificado de Emisiones por Prueba Dinámica -CEPD-, toda vez, que este es exigido para los vehículos con motor ciclo diésel que se fabriquen, ensamblen o importen al país, condición que no cumplen dichos automotores, sin embargo, será esa entidad la que determine que esos automotores no son un factor de riesgo a la seguridad vial o a la salubridad pública. Es pertinente resaltar que, una vez matriculados dichos vehículos, deben cumplir con las disposiciones de orden legal y

reglamentario para el tránsito en las vías del territorio nacional, en especial, en cuanto a condiciones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes. Ahora bien, tratándose de vehículos de transporte de carga, rematados o adjudicados por la DIAN, aunque deben ser matriculados en el servicio particular conforme a lo dispuesto en el artículo 2.3.4.2 del Decreto 1079 de 2015, si son de un PBV superior 10.500 kilogramos, deben hacerlo por reposición de otro automotor, en atención a lo establecido en el artículo 5.6.1.4.1 de la 20223040045295 de 2022, si son de un PBV superior 10.500 kilogramos, deben hacerlo por reposición de otro automotor, atención a lo establecido en el artículo 5.6.1.4.1 de la 20223040045295 de 2022”.

Artículo 2.3.4.3. Devolución de placas oficiales. Los vehículos de servicio oficial que porten placas de orden público, previo a su registro deberán devolver dichas placas al Ministerio de Transporte.

Artículo 2.3.4.4. Regrabación de chasis de vehículos de propiedad de entidades de derecho público rematados o adjudicados. 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 2.3.5.1. Enajenación a persona natural o jurídica de derecho privado. 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 2.3.5.2. Requisitos para el registro. El registro de los vehículos de que trata el presente Título 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 2.3.5.3. 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 Exteriores¹³⁰.

Artículo 2.3.5.4. Aplicación extensiva. Las disposiciones del Título 4, Parte 3, Libro 2, del presente Decreto, 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 traslativo del derecho de propiedad o dominio.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045275 de 2022

Trámite en Licencia de Tránsito y Licencia de Conducción

Artículo 5.13.1. A partir del 11 de diciembre de 2009, los Organismos de Tránsito sólo podrán expedir las licencias de tránsito y licencias de conducción en las condiciones señaladas en las Resoluciones 1307 y 1940 de 2009.

Artículo 5.13.2. Para dar cumplimiento a lo señalado en el artículo 5.13.1., 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.

Artículo 5.13.3. 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 5.13.2., de la presente resolución.

Artículo 5.13.4 ¹³¹.

Artículo 5.13.5. Para los efectos previstos en los artículos 5.13.1., 5.13.2., y 5.13.3. de la presente resolución, la Concesionaria del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) deberá reportar a la Superintendencia de Transporte dentro de las siguientes 24 horas de conocidos los hechos.

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:

¹³⁰ La Resolución 6705 de 2019 adecúa la reglamentación para la adopción de la ficha técnica de la Placa Única Nacional para vehículos de servicio Diplomático, Consular y de Misiones Especiales acreditadas ante el Gobierno de Colombia y se dictan otras disposiciones.

¹³¹ Esta disposición no se encuentra vigente dado que el plazo allí previsto se encuentra agotado.

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).

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 la

Resolución 20223040045295 de 2022 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.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Impronta de los Vehículos

Artículo 5.3.1.4.1. Modificado Artículo 21 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Identificación de los vehículos. Para realizar la matrícula inicial de un vehículo se podrá presentar certificación expedida por el fabricante o por el ensamblador del vehículo o por el importador, donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN.

Para aquellos vehículos que cuenten con otro tipo de identificación del vehículo como adhesivos, fotoimprontas, código QR entre otros, se podrá aceptar dicha imagen.

Para los trámites diferentes a la matrícula inicial cuyas improntas sea imposible tomar debido al difícil acceso de las mismas, se podrá presentar una certificación de revisión del vehículo realizada y expedida por la Dijín o por una autoridad de policía judicial que por sus facultades y competencias pueda certificar tal situación.

Cuando el trámite se adelante de manera virtual, se podrá aceptar la imagen de las improntas, adhesivos, fotoimprontas o del código QR, entre otros. En los casos en donde se deba presentar certificación expedida por el fabricante, o por el ensamblador del vehículo, o por el importador; o certificación de revisión del vehículo realizada y expedida por la Dijín o por una autoridad de policía judicial, la misma deberá ser anexada a los documentos requeridos, a través de la plataforma tecnológica dispuesta por el Organismo de Tránsito para dicho fin por el Organismo de Tránsito.

Parágrafo 1. La certificación de que trata el presente artículo deberá contener los guarismos de identificación y se expedirá una por cada vehículo automotor para los trámites diferentes a la matrícula inicial.

Parágrafo 2. La no exigencia de las improntas no exonera del cumplimiento de lo dispuesto en la Subsección 3 del presente capítulo.

Parágrafo 3. Lo dispuesto en el presente artículo no será aplicable para el trámite de traspaso unilateral de vehículos adquiridos mediante operaciones de leasing, en las cuales el locatario haya finalizado la obligación de leasing o el contrato que dio origen se encuentre terminado y/o ejercido la opción de compra.

Parágrafo 4. El Ministerio de Transporte reglamentará lo relacionado con la presentación, verificación y almacenamiento de la información de los vehículos codificada en el Código QR.

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: MT-20223040045295 de 2022

Número de Identificación del Vehículo (VIN)

Artículo 5.3.1.3.1. Adoptar las disposiciones y mecanismos internacionales en materia de identificación vehicular establecidas en el Anexo 47 “Normas Técnicas Colombianas NTC 1501 de 2008-11-26, 1502 de 2008-11 26 y 4213 de 1997”, las cuales hacen parte de la presente resolución. 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 5.3.1.3.2. 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 5.3.1.3.3 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 5.3.1.3.3. 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 5.3.1.3.4. 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 5.3.1.3.5. Para la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada se aplicarán en toda su extensión las Normas Técnicas Colombianas NTC 1501, 1502 y 4213.

Artículo 5.3.1.3.6. 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 del 19 de noviembre de 2009.

Artículo 5.3.1.3.7. Transitorio. Aquellos vehículos fabricados, ensamblados e importados para Colombia, sin el Número de Identificación Vehicular - VIN, la obligatoriedad de la presente norma se inicia con los vehículos año modelo 2011, los cuales deben cumplir con las Normas Técnicas Colombianas antes enunciadas.

Artículo 39. Modificado Artículo 199 Decreto-Ley 019 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.

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.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Procedimientos y requisitos para adelantar los trámites ante los organismos de tránsito

Artículo 5.1.1. Modificado Artículo 3 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Objeto. El presente capítulo adopta los procedimientos y determina los requisitos necesarios para adelantar los trámites asociados al Registro Nacional Automotor, Registro Nacional de Remolques y Semirremolques y al Registro Nacional de Conductores ante los organismos de tránsito, por parte de los usuarios de manera presencial y virtual. Por tanto, ningún organismo de tránsito podrá, en la realización de los trámites aquí previstos, exigir requisitos diferentes a los establecidos en el presente capítulo.

Parágrafo 1. Los organismos de tránsito, podrán adelantar los trámites de su competencia, en modalidad presencial o virtual, esta última por medio de las plataformas tecnológicas con que cuentan.

Para tal efecto cada organismo de tránsito dará cumplimiento a la Ley 2052 de 2020, el Decreto 088 de 2022, las directivas Presidenciales sobre la materia, la Resolución número 20223040028675 “Por la cual se adopta el Plan Maestro Nacional de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT)” expedida por el Ministerio de Transporte, o las normas que las modifiquen, adicionen, sustituyan o complementen, cumpliendo los objetivos de la estrategia de Gobierno Digital, en todo caso garantizando la interoperabilidad con el RUNT.

Cuando el organismo de tránsito implemente la virtualidad del trámite, deberá garantizar la radicación de los mismos a través de plataformas tecnológicas, así como la liquidación y el pago a través de pasarelas o medios alternativos de pago. De igual manera, deberá disponer lo pertinente para la entrega de documentos físicos, digitales o electrónicos, según corresponda, generando la trazabilidad de las etapas previstas para la realización del trámite, utilizando mecanismos de seguridad y confianza digital.

En todo caso, el organismo de tránsito deberá garantizar que sea la persona quien decida si realiza el trámite en modalidad presencial o virtualmente.

Parágrafo 2. Asimismo, en concordancia con la estrategia de Gobierno Digital, los organismos de tránsito y el Registro Único Nacional de Tránsito deberán implementar políticas y procedimientos orientados a depurar, capturar, almacenar y reportar datos de calidad conforme a metodologías y lineamientos de calidad de datos como los propuestos en guías técnicas del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y estándares internacionales como el DAMA-DMBOK. De la misma manera, deberán adelantar los procesos de remediación de los datos que han reportado desde los inicios del sistema RUNT o de los expedientes de los distintos registros que a la fecha tienen a su cargo, conforme a los procedimientos que de forma conjunta defina el Ministerio de Transporte, luego del análisis de la calidad de los datos que reposan en el sistema.

Artículo 5.1.2. Modificado Artículo 4 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Proceso de inscripción de personas ante el Registro Único Nacional de Tránsito. Para adelantar los trámites descritos en el presente capítulo ante los organismos de tránsito, es requisito indispensable que las personas naturales o jurídicas se encuentren debidamente inscritas en el sistema RUNT. Este proceso debe ser adelantado en cualquier Organismo de Tránsito del país, Dirección Territorial del Ministerio de Transporte o de manera virtual a través de los canales dispuestos por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de conformidad con los procesos que determine el Ministerio de Transporte.

Para la realización del proceso de inscripción, ante el organismo de tránsito, la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte o en el trámite virtual, se registrará en el sistema RUNT los datos referentes a tipo y número del documento de identidad del usuario, nombres, apellidos, fecha de nacimiento, grupo sanguíneo y RH, sexo, dirección, teléfono fijo y móvil, correo

electrónico, registro de la firma y se realizará la validación y autenticación de identidad del usuario a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo 1. Las personas que residan fuera del país, los representantes legales de las sociedades que soliciten trámites, o quienes no puedan comparecer por sus propios medios, podrán adelantar el proceso de inscripción de personas en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) a través de un tercero mediante contrato de mandato, o utilizando medios tecnológicos dispuestos para el efecto.

Cuando la persona que realiza el trámite resida fuera del país, el tercero deberá aportar el correspondiente contrato de mandato debidamente apostillado o legalizado en Colombia.

Doctrina Administrativa:

Concepto 20211340477671 de 2021. “... si el trámite como es el caso recae sobre un menor de edad, será su representante

legal quien podrá realizar el trámite de inscripción ante el RUNT y no el menor de edad”.

Parágrafo 2. La validación y la autenticación de identidad requerida para la Inscripción del usuario al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y para la realización de cualquiera de los trámites dispuestos en la presente resolución o en norma que la modifique adicione o sustituya, podrá ser realizada de manera virtual, mediante el sistema de autenticación digital dispuesto por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), y conforme a la normatividad que para tal efecto expide la Registraduría Nacional del Estado Civil, y el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3. Toda la información que resulte de la realización de los trámites dispuestos en la presente resolución y que permita la actualización de datos de los usuarios en el sistema RUNT, será reportada directamente a dicho registro sin costo alguno a través de la radicación que de cada trámite se realice; para lo anterior el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) realizará las adecuaciones a que haya lugar con el fin de recibir en debida forma la información que le sea actualizada.

Artículo 5.1.3. **Modificado Artículo 5 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Verificación de la inscripción del usuario en el Sistema RUNT. Para iniciar cualquier trámite asociado con los registros del RUNT, el organismo de tránsito, previa presentación del documento de identidad y la validación y la autenticación de identidad requerida para la Inscripción del usuario al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) conforme lo dispuesto en el artículo 5.1.2. de la presente resolución, confrontará la información con la registrada en el sistema RUNT, confirmando de esta manera que la persona que adelanta el trámite es el mismo que se encuentra inscrito en dicho sistema.

Cuando el trámite se adelante de manera virtual, los organismos de tránsito deberán garantizar que el usuario realice la autenticación de identidad a través del sistema RUNT.

Parágrafo. La verificación, la autenticación de identidad requerida del usuario que realiza el trámite para la Inscripción al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y para la realización de cualquiera de los trámites, podrá ser realizada de forma virtual mediante el sistema de autenticación digital, conforme a lo dispuesto por la Registraduría Nacional del Estado Civil y por el Ministerio de Transporte.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340477021 de 2023. “Para la realización del proceso de inscripción, ante el organismo de tránsito, la Dirección Territorial del Ministerio de

Transporte o en el trámite virtual, se registrará en el sistema RUNT los datos referentes a tipo y número del documento de identidad del usuario, nombres,

apellidos, fecha de nacimiento, grupo sanguíneo y RH, sexo, dirección, teléfono fijo y móvil, correo electrónico, registro de la firma y se realizará la validación y autenticación de identidad del usuario a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Aunado a lo anterior y una vez revisado lo dispuesto en el artículo 5.1.3. de la Resolución única compilatoria en materia tránsito, se interpreta que el mismo tiene una estrecha relación con el artículo 5.1.2 explicado con antelación, en el sentido en que la verificación del usuario para iniciar cualquier trámite asociado al Registro Único Nacional de Tránsito, el organismo de tránsito, previa presentación del documento de identidad y la captura de la huella del usuario, confronta la información con la registrada en el sistema RUNT y confirma que el ciudadano que adelanta el trámite es el mismo que se encuentra inscrito o registrado en este, con el fin de corroborar que el usuario cumplió de conformidad con lo dispuesto en el

artículo 5.1.2 de la citada resolución. (...) con la muerte se extingue la personalidad jurídica, por consiguiente, la persona deja de ser sujeto de derecho. Aquellos derechos que dejó el titular antes de su fallecimiento, se dividen en dos: patrimoniales y extra patrimoniales, los primeros se transmiten a otra u otras personas vivas (herederos y legatarios) y los segundos se extinguen definitivamente. En los que respecta a los derechos familiares y los derechos de la personalidad, se extinguen definitivamente por pertenecer al conjunto de derechos extrapatrimoniales. En lo respectivo a los derechos patrimoniales (Derechos: reales, créditos u obligaciones, inmateriales, hereditarios) pasan a los herederos o legatarios, así las cosas, no es procedente jurídicamente la inscripción de una persona fallecida en el Registro Único de Tránsito – RUNT, dado que la persona dejó de ser sujeto de derecho”.

Artículo 5.1.4. Modificado Artículo 6 Resolución MT-20233040017145 de 2023, Modificado Artículo 1 Resolución MT-20243040024575 de 2024. Proceso de actualización de personas naturales ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) por cambio del componente sexo o documento de identidad. Para la actualización de la inscripción de los datos de persona natural en el sistema RUNT por cambio del componente sexo o documento de identidad, los ciudadanos nacionales o extranjeros, deberán aportar según corresponda, el nuevo documento expedido o certificación expedida por la Registraduría Nacional del Estado Civil o por la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia o Ministerio de Relaciones Exteriores, según el caso, en los siguientes eventos, una vez realizada la validación correspondiente:

1. Cambio de número de cédula de extranjería.
2. Cambio de número de cédula de ciudadanía.
3. Cambio de número de cédula de ciudadanía a cédula de extranjería.
4. Cambio de número de cédula de ciudadanía y datos correspondientes por cambio de componente de sexo.
5. Cambio de cédula de extranjería por cédula de ciudadanía.
6. Cambio de pasaporte por cédula de ciudadanía.
7. Cambio de pasaporte por cédula de extranjería.
8. Cambio de número de cédula y datos correspondientes por reafirmación sexual.
9. Cambio de datos de persona natural respecto de nombres y/o apellidos.
10. Cambio de tarjeta de identidad por cédula de ciudadanía.
11. Cambio de pasaporte por renovación.
12. Cambio del número de pasaporte por el número del Permiso por Protección Temporal (PPT).
13. Cambio del número de cédula de extranjería por el número del Permiso por Protección Temporal (PPT).
14. Cambio de número de cédula de ciudadanía por el número de Permiso por Protección

Temporal (PPT).

15. Cambio de número del permiso por protección temporal (PPT) por cédula de ciudadanía.
16. Cambio de número del permiso por protección temporal (PPT) por cédula de extranjería.

Parágrafo. Para garantizar el acceso a los servicios de tránsito a los usuarios, el Viceministerio de Transporte del Ministerio de Transporte, previa justificación, podrá autorizar al Sistema RUNT realizar los ajustes necesarios y pertinentes, frente a los eventos en los cuales se puede actualizar la inscripción de los datos de persona natural ante RUNT por cambio del componente sexo o documento de identidad de los ciudadanos nacionales o extranjeros, diferentes a los ya establecidos en el presente artículo.

Parágrafo Transitorio. Para garantizar el cambio de documento de los numerales 12 al 16 del presente artículo, la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte y el operador del Sistema de Información Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), deberán establecer un procedimiento temporal para que los organismos de tránsito realicen la solicitud ante la mesa de servicio del operador del RUNT, el cual se aplicará hasta tanto se realicen los ajustes necesarios en el sistema, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación.

Artículo 5.1.5. **Modificado Artículo 7 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Trámites adelantados por una persona jurídica. Cuando quien adelante el trámite ante un organismo de tránsito sea una persona jurídica, el organismo de tránsito deberá verificar a través del RUES el Certificado de existencia y representación legal de la misma, sin que se requiera la presentación física del documento.

Para las personas de derecho público, bastará con la presentación del acto administrativo que contenga la delegación o autorización para la realización de los trámites de que trata en los siguientes capítulos.

Artículo 5.1.6. **Modificado Artículo 8 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Trámites adelantados a través de un tercero. Cuando el trámite o trámites por adelantarse ante un organismo de tránsito se realice a través de un tercero, este deberá estar registrado en el sistema RUNT y para efectos de realizar la gestión deberá presentar el contrato de mandato o poder especial, a través del cual el propietario o titular del derecho le confía la gestión de realizar los trámites a que haya lugar por cuenta y riesgo del mandante. Lo aquí dispuesto aplica independientemente de que el trámite se realice en forma presencial o virtual.

Cuando la persona a realizar el trámite resida fuera del país, el tercero deberá aportar el correspondiente contrato de mandato debidamente apostillado o legalizado en Colombia.

En caso que el trámite sea en representación de un menor de edad, el tercero deberá aportar el documento que lo acredita como representante legal o tutor del menor.

Artículo 5.1.8. **Modificado Artículo 9 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Formato. Se adopta el Anexo 46 “Formato Único de Solicitud de Trámite” de la presente resolución, para la realización de los trámites asociados al Registro Nacional Automotor (RNA) y Registro Nacional de Remolques y Semirremolques (RNRS) que se adelanten ante los organismos de tránsito, el cual puede ser descargado desde la página web del Ministerio de Transporte y del RUNT de manera gratuita para su diligenciamiento físico o de manera digital a través de las plataformas dispuestas por los organismos de tránsito para la realización del trámite en modalidad virtual.

En un mismo “Formato Único de Solicitud de Trámite”, el usuario puede solicitar diversos trámites de manera simultánea, siempre y cuando todos se relacionen con el mismo vehículo. En todo caso, cuando no exista documento soporte para la realización de un trámite, la imagen del código QR; o la certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN; o en

caso de no contar con las anteriores, podrá adjuntar las improntas al formato de solicitud de trámite.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340567811 de 2023.

“... las fotoimprontas son fotografías de las improntas o guarismos de un vehículo, sin embargo, no existe disposición legal o reglamentaria que defina o que establezca las condiciones mínimas que éstas deben cumplir. Ahora bien, en consideración de esta OAJ, las fotoimprontas para su validez, deben tener buena definición en su imagen o ser muy claras, de tal forma que, en una posterior toma fotográfica de las improntas o guarismos, al compararse unas con otras, no genere duda que se

trata de los guarismos originales establecidos por el fabricante para el vehículo sobre el que se pretende realizar un determinado trámite. (...) si bien no existe disposición legal ni reglamentaria que defina las improntas en vehículos implementadas como adhesivos y las condiciones técnicas de las mismas, éstas se encuentran adheridas a los componentes del vehículo, las cuales contienen sus números o códigos únicos de identificación, que en la mayoría de los casos son combinaciones alfa numéricas”.

Cuando se trate de trámites virtuales, el Organismo de Tránsito competente almacenará de forma digital el Formato Único de Solicitud de Trámite en carpeta digital junto con los correspondientes anexos del trámite; si el trámite se hace en forma física se debe almacenar en la respectiva carpeta física para respaldo de la información.

Parágrafo. Cuando por efectos de la realización de un nuevo trámite, quede sin efectos jurídicos una especie venal, como lo son las licencias de tránsito, tarjetas de registro, licencias de conducción, tarjetas de operación y/o placas, el usuario deberá entregarlas al organismo de tránsito correspondiente para someterlas a su destrucción.

En todo caso en el sistema RUNT, una vez autorizado el nuevo trámite y expedida la nueva especie venal, se dejará inactiva la anterior.

Artículo 5.1.9. **Modificado Artículo 10 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Validaciones y verificaciones o confrontaciones. Para el desarrollo de los procedimientos y el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente resolución o en aquella que la modifique, adicione o sustituya, el organismo de tránsito o Dirección Territorial del Ministerio de Transporte únicamente podrá exigir la presentación física de un documento que repose o provenga de otra entidad pública o privada con funciones públicas, cuando dicha entidad no se encuentre en línea a través de interoperabilidad con el Organismo de Tránsito, Dirección Territorial del Ministerio de Transporte o en el sistema RUNT.

En todo caso, la entrega de requisitos documentales para adelantar los trámites se entenderá satisfecha cuando la misma se realice de forma virtual, siempre que estos documentos cumplan los estándares de seguridad dispuestos en las normas vigentes o cuando el contenido de los mismos pueda ser validado por medio de interoperabilidad con la entidad respectiva, por parte del organismo de tránsito o Dirección Territorial del Ministerio de Transporte.

En cuanto a la verificación y validación del pago de impuestos vehiculares, las entidades territoriales podrán adelantar los correspondientes desarrollos para que esta validación se realice de manera automática a través de interoperabilidades, siendo facultativo de cada entidad el realizarla.

Todas las validaciones, verificaciones y confrontaciones que el organismo de tránsito deba realizar de conformidad con los requisitos de cada trámite respecto de la información consignada en el sistema RUNT, las hará a través de interoperabilidad con dicho registro, sea que el usuario

este realizando el trámite de forma presencial o virtual, a partir de la plataforma que el organismo de tránsito tenga dispuesta para tal fin.

En cuanto a la verificación de documentos que reposen en entidades privadas que no sean consideradas como otros actores del RUNT, podrá el organismo de tránsito concertar con estas, servicios de interoperabilidad que permitan la validación y confrontación de los mismos, sin perjuicio que el usuario deba anexarlos conforme a los requisitos propios del trámite que se encuentra adelantando, sea de forma física si está adelantando el trámite de forma presencial, o anexándolos a través de la plataforma dispuesta por el organismo de tránsito para tal fin, si se encuentra adelantando el trámite de forma virtual.

Artículo 5.1.10. **Adicionado Artículo 11 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Reporte de trámite al interesado. Siempre que se realice un trámite en un organismo de tránsito o Dirección Territorial del Ministerio de Transporte, este deberá reportarlo mediante correo electrónico o mensaje de datos al número telefónico registrado en el RUNT del interesado. Tratándose de personas jurídicas, se remitirá a la dirección electrónica reportada en el RUES.

Artículo 5.1.11. **Adicionado Artículo 12 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Certificados de Tradición de manera digital. Los organismos de tránsito deberán implementar las herramientas necesarias para permitir que se puedan expedir los certificados de tradición de los vehículos por medios electrónicos, el sistema que implementen para este efecto deberá permitir solicitar, tramitar y expedir certificados en forma masiva. Para ello, contarán con un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la adición realizada en la presente resolución.

Artículo 5.1.12. **Adicionado Artículo 13 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Errores de digitación. Los errores de digitación que puedan ocurrir en la realización de trámites por parte de los organismos de tránsito o por Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, podrán ser objeto de corrección en el sistema RUNT, sin que para ello deba mediar acto administrativo de revocatoria, toda vez que dicho documento jurídico no corresponde a la realidad de la subsanación. Lo anterior, siempre y cuando el error de digitación no afecte la especie venal o se tengan posteriores trámites.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT- 20241340757951 de 2024:
“De conformidad con lo establecido por la Resolución 20233040017145 de 2023, no se requiere acto administrativo de revocatoria cuando el objeto sea subsanar errores de digitación que puedan ocurrir en la realización de trámites por parte de los organismos de tránsito o por Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte en el sistema Runt, siempre y cuando el error de digitación no afecte la especie

venal o se tengan posteriores trámites. Lo anterior por cuanto, para la mencionada situación, un acto administrativo de revocatoria no corresponde a la realidad de la subsanación, en la medida en que esta figura jurídica solo procede bajo las causales contempladas en el artículo 93 de la Ley 1437 de 2011, mismas que no aplican cuando existen errores meramente de digitación”.

Artículo 5.1.13. **Adicionado Artículo 14 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Especies Venales. Cuando el usuario se encuentre adelantando cualquiera de los trámites dispuestos en la presente resolución de manera virtual, este tendrá la facultad de decidir si asiste de manera presencial al organismo de tránsito para recibir la especie venal que en razón del trámite realizado pudiese resultar, o si solicita la remisión a domicilio y a su cargo, a la dirección que registró en la gestión del trámite.

Artículo 5.1.14. **Adicionado Artículo 15 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Diligenciamiento y cargue requisitos. Cuando el usuario se encuentre adelantando

cualquiera de los trámites dispuestos en la presente resolución de manera virtual, podrá diligenciarlos de manera digital si así lo necesitare y podrá anexar de manera virtual en el formato que lo requiera la plataforma dispuesta por el organismo de tránsito, todos los documentos que den cumplimiento a los requisitos solicitados en la presente resolución para la gestión de los trámites dispuestos en la misma, los cuales en todo caso, deberán ser archivados en la carpeta digital del usuario.

Artículo 5.1.15. Adicionado Artículo 16 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Trámite de cambio de locatario ante el Registro Único Nacional de Tránsito. Para adelantar el cambio de locatario en el sistema de información sobre una operación de leasing, a petición de la entidad financiera, el organismo de tránsito realizará el procedimiento pertinente para actualizar en el Registro Único Nacional de Tránsito el nombre del locatario que figura en el sistema.

El pago de la tarifa al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) por el cambio de locatario, se realizará asimilando la establecida para “Traspaso de propiedad”, que se encuentra en la Resolución número 20223040055235 de 2022 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya, hasta tanto se fije la tarifa correspondiente.

Artículo 5.1.16. Adicionado Artículo 17 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Realización de trámites por ventanillas virtuales. Aquellos Organismos de Tránsito que implementen la realización de trámites virtuales en los que se requiera la identificación de las personas a través del sistema RUNT deberán hacerlo a través de ventanillas virtuales, de acuerdo a lo previsto en la presente resolución.

Para efectos del pago de la tarifa de los trámites virtuales a cargo de los organismos de tránsito, el usuario podrá realizarlo mediante consignación bancaria o en línea, a través de pago por PSE.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022 18, sustituida Resolución MT-20233040017145 de 2023

Matrícula de vehículos automotores, remolques y semirremolques

Artículo 5.3.1.1. Procedimiento y requisitos. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para adelantar la matrícula de un vehículo automotor, remolque o semirremolque ante los Organismos de Tránsito, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación de documentos. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito deberá solicitar al usuario el aporte de los siguientes documentos:

- a. Formato de Solicitud de Trámite debidamente diligenciado.
- b. Factura electrónica de venta.
- c. Certificado individual de aduana y/o la declaración de importación, según el caso.
- d. La imagen del código QR; o certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN; o improntas, según corresponda.

Recibidos los documentos anteriores, el Organismo de Tránsito procederá a verificar, confrontar y validar la información allí contenida, con la información registrada previamente en el sistema RUNT por el importador o ensamblador.

Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite de manera virtual, podrá diligenciar de forma digital el Formato de Solicitud de Trámite a través del sistema dispuesto por el Organismo de Tránsito el cual, a través del sistema RUNT, verificará la autenticación de la identidad realizada de conformidad con lo dispuesto para ello en la presente resolución. El usuario deberá anexar de manera virtual, en el formato requerido por la plataforma tecnológica, los documentos aquí solicitados, los cuales deberán ser archivados en la carpeta digital del usuario.

En cualquier caso, cuando el vehículo es ensamblado en Colombia y el importador y el comercializador es el mismo, se requiere para la matrícula la factura electrónica de venta y el certificado individual de aduana; cuando el importador no es comercializador se requiere la factura electrónica de venta del país de origen y declaración de importación; cuando es de fabricación nacional se requiere la factura electrónica de venta.

2. Confrontada y validada la información, el sistema RUNT procede a preasignar una placa. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, posterior a la validación de los documentos aportados digitalmente y la información correspondiente ante el sistema RUNT, este último realizará preasignación de placa de manera automática.

Posterior a ello, el usuario procederá a realizar el pago del impuesto del vehículo a matricular y a adquirir la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Si en el término de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de la preasignación no se ha culminado el proceso de matrícula, el sistema RUNT libera la placa preasignada para que sea nuevamente asignada a otro vehículo.

La preasignación de la placa no procede para la matrícula de los remolques y semirremolques.

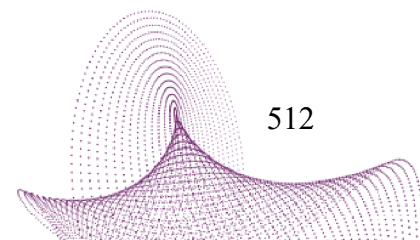
3. Verificación y validación del pago de impuestos, SOAT e infracciones de tránsito. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito validará el pago de impuestos del vehículo con las Entidades Gubernamentales a cargo del mismo, validará en el sistema RUNT la existencia del SOAT vigente para el vehículo que se pretende matricular y verificará a través del sistema RUNT que el propietario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito, de conformidad con lo dispuesto en el Sistema Integrado de Multas e Infracciones de Tránsito (SIMIT).

De conformidad con lo establecido en la Ley 488 de 1998, el Organismo de Tránsito no debe verificar el pago de impuestos, ni SOAT a los remolques y semirremolques, los cuales se encuentran exentos del pago de esta obligación.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1575 de 2012, el Organismo de Tránsito no deberá verificar el pago de impuestos sobre los vehículos registrados a nombre de los Cuerpos de Bomberos, si los mismos se encuentran exentos del pago de esta obligación, por iniciativa del respectivo alcalde, los Concejos Municipales o Distritales.

4. Verificación o validación de la existencia del certificado de emisiones por prueba dinámica y visto bueno por protocolo de Montreal (CEPD). Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito procederá a requerir al usuario y a validar, cuando aplique, la certificación de emisión por prueba dinámica y visto bueno por protocolo de Montreal emitido por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o la entidad en quien este delegue la función mencionada.

Tanto para trámites presenciales como virtuales, este certificado solo será exigido por el Organismo de Tránsito a los vehículos descritos en las normas ambientales y en las condiciones establecidas por estas.



5. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito validará en el sistema RUNT el pago de la tarifa y los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y verificará la realización del pago correspondiente de los derechos a favor del Organismo de Tránsito.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341409161 de 2023.

“...los vehículos requieren ser matriculados para poder transitar en las vías del territorio nacional y cumplir los requisitos que en la misma normatividad se establece, como demostrar que cuenta con licencia de tránsito, Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, que el vehículo se encuentra en óptimas condiciones técnico mecánicas y de emisiones contaminantes, y que cuenta con el respectivo certificado, sin embargo, una vez adquirido el vehículo, el trámite de matrícula es una opción, sí los mismos, no

van a ser destinados para lo que fueron diseñados, fabricados, homologados y comercializados, como es, transitar en las vías del territorio nacional. Es pertinente resaltar, que no existe disposición legal o reglamentaria que establezca de forma expresa que, una vez adquirido el vehículo, ya sea por importación directa o en un concesionario en el país, su propietario está eximido del trámite de matrícula, pues se reitera, la obligación legal de realizar dicho trámite, es como requisito para poder transitar en las vías del territorio nacional”.

Artículo 5.3.1.2. Matrícula de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y mixto. El Organismo de Tránsito, además de lo determinado en el artículo 5.3.1.1. de la presente resolución, verificará y validará el certificado de disponibilidad de capacidad transportadora o concepto de ingreso expedido por la autoridad de transporte competente y la existencia de la carta de aceptación de la empresa que lo vincula. Cuando el sistema RUNT cuente con la autorización digital esta carta no será exigible y la validación la realizará el sistema RUNT de manera automática.

El concepto de ingreso expedido por la autoridad municipal será exigido para los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi y será validado directamente por el Organismo de Tránsito hasta tanto se ingrese la información en el sistema RUNT que permita su validación automática.

La carta de aceptación de la empresa que lo vincula o la autorización digital será exigida para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo, Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, de Pasajeros por Carretera, Especial, de Transporte Automotor Mixto e Individual de pasajeros en vehículo taxi.

Artículo 5.3.1.3. Matrícula de un vehículo clase taxi de servicio individual por reposición. El Organismo de Tránsito, además de lo determinado en el artículo 5.3.1.1. de la presente resolución, a través del sistema RUNT se validará automáticamente que no haya transcurrido más de dos (2) años, contados a partir de la fecha de cancelación de la Licencia de Tránsito del vehículo por reponer y que el vehículo a reponer hubiese tenido tarjeta de operación dentro de los últimos 5 años anteriores a la fecha en que se canceló la licencia de tránsito.

Para los vehículos que se encuentran inmersos en procesos judiciales, el Organismo de Tránsito hará el cálculo de los dos años para reponer una vez se encuentre ejecutoriada la decisión judicial que pone fin al proceso siempre y cuando los términos de la decisión configuren causal de reposición y el conteo de los 5 años, a partir del día que se encuentre ejecutoriada la orden judicial.

La solicitud de reposición del vehículo solo podrá efectuarse directamente por el último propietario registrado del vehículo a reponer, las únicas excepciones para que la reposición se

realice por persona distinta será: i) por el fallecimiento del propietario, en tal caso se tendrá como propietario del derecho a reponer, a quien luego del proceso de sucesión sea adjudicatario del vehículo y ii) cuando el traspaso es realizado por la sociedad de activos especiales SAE, por adjudicación de una autoridad judicial en proceso judicial.

En el evento que haya cambio de servicio de público a particular con fines de reposición, se deberá verificar el cambio de color del vehículo que sale del servicio y que haya permanecido en el servicio público por un término no menor de 5 años, contados a partir de la fecha de expedición de la licencia de tránsito y que en tal caso la autoridad local territorial, en la reglamentación expedida como autoridad de transporte, permita la reposición cuando hay cambio de servicio.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340406501 de 2020.

“...el procedimiento para la Matricula o Registro Inicial del Vehículo ante el organismo de tránsito se realiza por solicitud del vendedor o titular del derecho de dominio del vehículo o del comprador o nuevo titular del derecho de propiedad -en sistema RUNT- del automotor a la autoridad de tránsito, donde se verificará por parte de esta última la acreditación de los requisitos mencionados en el artículo 8 de la Resolución 12379 de 2012¹³². Sin

embargo, es pertinente indicar que la matrícula inicial para la modalidad señalada conlleva dos requisitos adicionales. Primero: el concepto de ingreso expedido por la autoridad municipal, el cual será validado directamente por el organismo de tránsito, y segundo: La existencia de la carta de aceptación de la empresa que lo vincula, la cual será exigida para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor individual de pasajeros en vehículo taxi”.

Artículo 5.3.1.4. Matrícula de vehículos vendidos o donados por misiones diplomáticas. El Organismo de Tránsito, a cambio de la factura electrónica de venta y certificado individual de aduana, verificará y/o validará la autorización de venta expedida por el Ministerio de Relaciones Exteriores, declaración de importación inicial y modificatoria cuando haya lugar o ello.

La declaración de importación modificatoria debe contener como importador al adquirente o donatario del vehículo, salvo que la declaración de importación modificatoria haya sido presentada por el funcionario diplomático que importó el automotor.

Si el vehículo por matricular no fue importado por un funcionario diplomático, organismo internacional, misión diplomática o misión consular, sino que fue adquirido en Colombia, el Organismo de Tránsito verificará y/o validará la autorización de venta o donación otorgada por el Ministerio de Relaciones Exteriores, la factura electrónica de venta y certificado individual de aduana expedidos en su momento.

Artículo 5.3.1.5. Matrícula de vehículos importados por funcionarios colombianos al término de una misión diplomática en el exterior. El Organismo de Tránsito, a cambio de la factura electrónica de venta y certificado individual de aduana, requiere la presentación de la declaración de importación y factura electrónica de venta del país de origen del vehículo por matricular, verifica la existencia del documento que acredite la disponibilidad del cupo para importar asignado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y que el vehículo importado haya ingresado al país dentro de los seis (6) meses siguientes a la cesación de las funciones del diplomático en el exterior. El exfuncionario deberá anexar el acto administrativo que le pone fin a la misión diplomática.

Artículo 5.3.1.6. Matrícula de vehículos automotores donados por entidades extranjeras públicas o privadas a los cuerpos de bomberos oficiales o voluntarios. El Organismo de Tránsito verificará

¹³² Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

y/o validará la respectiva declaración de importación del automotor, el documento soporte de la donación que debe adjuntar el interesado y que el vehículo tenga una vida de servicio hasta de diez (10) años, respecto de la fecha de su fabricación y que cuente con revisión técnico-mecánica.

Estos vehículos podrán ser registrados en el servicio oficial o particular, según el caso.

Artículo 5.3.1.7. Matrícula de vehículos blindados. El Organismo de Tránsito validará a través del sistema RUNT la resolución expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada a través de la cual dicha entidad autorizó el uso del blindaje del vehículo y el certificado de la empresa blindadora que debe estar registrada ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. Para los vehículos con blindaje nivel uno (1) y (2), solo se requerirá la validación del certificado de la empresa blindadora que debe estar registrada ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. El sistema RUNT permitirá al Organismo de Tránsito la consulta previa de la existencia de dicho certificado.

Artículo 5.3.1.8. Matrícula de vehículos de importación temporal. La matrícula de vehículos ingresados al país en la modalidad de importación temporal se realizará en cualquier Organismo de Tránsito.

El Organismo de Tránsito validará en el sistema RUNT la existencia del vehículo asociada a una declaración de importación temporal, y se expedirá la licencia de tránsito con la fecha de vencimiento que establezca la importación temporal.

Parágrafo 1. El tiempo de la importación temporal lo define la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, conforme al Decreto número 2685 de 1999 y Resolución número 4240 de 2000 o la norma que las modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 2. Los registros de vehículos en importación temporal que se encuentran en las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, serán trasladados a los Organismos de Tránsito de la jurisdicción donde se encuentra ubicada la respectiva dirección territorial, en los plazos y condiciones que indique la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte.

Artículo 5.3.1.9. Matrícula de un vehículo de carga. El organismo de tránsito, además de lo contemplado en el artículo 5.3.1.1., validará a través del sistema RUNT, el cumplimiento de los requisitos específicos establecidos en el Capítulo 6 del Título 5 de la presente resolución o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Doctrina Administrativa:

Concepto 20191340351681 de 2019. “... para la matrícula de un vehículo de carga que se adquiere, por una parte el chasis y por la otra la carrocería, la persona o personas que están realizando el trámite de matrícula deben acreditar con la factura de compra o el documento que haga sus veces la propiedad del chasis y carrocería, toda vez, que aprobado dicho trámite, estos serán los que queden inscritos en el registro Único Nacional de Tránsito “RUNT”, como titulares del derecho de dominio automotor y así quedará

contenido en la licencia de tránsito, y en el mismo sentido, quedará registrada la tipología de la carrocería. Así mismo, cuando se trata de un trámite de cambio de características de un vehículo de carga por cambio de carrocería, el propietario debe presentar la factura de compra o contrato de compraventa de la carrocería, la que además debe estar homologada para ser instalada en el vehículo sobre el cual se solicita el trámite, razón por la cual no es procedente que esta sea adquirida por un tercero”.

Artículo 5.3.1.10. Matrícula de vehículos rematados o adjudicados por entidades de derecho público y que no fueron registrados. Cuando no exista certificado individual de aduana, declaración de importación o factura electrónica de venta, el Organismo de Tránsito verificará la existencia del acta de adjudicación en la que conste la procedencia y características del vehículo. En tal caso, la entidad que remata o adjudica el automotor, expedirá un acta por cada vehículo y estos solo podrán ser matriculados en el servicio particular.

El acta de remate o adjudicación podrá ser validado entre el Organismo de Tránsito y la entidad que lo emite, siempre y cuando entre ellos exista interoperabilidad de sus sistemas.

Artículo 5.3.1.11. Matrícula de un vehículo de servicio público terrestre según el radio de acción. La matrícula de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de radio de acción metropolitano, distrital o municipal deberá realizarse en el Organismo de Tránsito de la jurisdicción donde se prestará el servicio.

Para el caso de áreas metropolitanas, la matrícula se efectuará en cualquier Organismo de Tránsito de los municipios que la conforman.

En aquellos municipios donde no exista Organismo de Tránsito municipal o departamental, la matrícula deberá realizarse en el Organismo de Tránsito más cercano al lugar donde se prestará el servicio.

Artículo 5.3.1.12. Matrícula de vehículos de seguridad del Estado. La matrícula de vehículos de seguridad del Estado se realizará en el Organismo de Tránsito ubicado en la jurisdicción de la sede principal del Ministerio de Transporte donde actualmente se encuentran registrados estos vehículos. Dicho registro deberá realizarse bajo unas condiciones de registro especial que garanticen su reserva, por las actividades de inteligencia que desarrollan, las cuales definirá el Ministerio de Transporte.

Los registros de vehículos de seguridad del Estado que se encuentran en la Subdirección de Tránsito, serán trasladados al Organismo de Tránsito mencionado en el presente artículo.

Parágrafo 1. La Subdirección de Tránsito, previo al traslado del registro de vehículos de seguridad del Estado al Organismo de Tránsito indicado en el presente artículo, deberá subsanar los casos de duplicidad de placas que se presenten, expedir y entregar las nuevas placas a los vehículos.

Parágrafo 2. En los casos de duplicidad en la asignación del rango de la placa originado por la Subdirección de Tránsito, el pago de los derechos de placas y expedición de la Licencia de Tránsito será asumido por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3. Se deberán efectuar los ajustes requeridos en el sistema RUNT, de tal manera que el pago de los derechos de placas y expedición de la Licencia de Tránsito asumido por el Ministerio de Transporte sea aplicable solamente a los casos de duplicidad de placas que por escrito señale la Subdirección de Tránsito.

Parágrafo 4. La Subdirección de Tránsito, mensualmente reportará a la Subdirección Administrativa y Financiera del Ministerio de Transporte, los casos de duplicidad de placas que conforme a lo dispuesto en el parágrafo dos del presente artículo, sean asumidos por el Ministerio de Transporte.

Artículo 5.3.1.13. Otorgamiento de la licencia de tránsito y entrega de la placa del vehículo. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el Organismo de Tránsito procederá a expedir y entregar la licencia de tránsito o tarjeta de registro y a entregar las placas del vehículo matriculado.

Cuando la matrícula corresponda a un remolque o semirremolque, el documento que expide la autoridad de tránsito se denomina tarjeta de registro.

Artículo 5.3.1.14. Los registros de los vehículos de importación temporal y de seguridad del Estado señalados en los artículos 5.3.1.12. y 5.3.1.13. de la presente resolución respectivamente, se implementarán en los plazos y condiciones que indique la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte.

Artículo 5.3.1.15. Para la aplicación e interpretación de los artículos 5.3.1.15 al 5.3.1.17., se tendrán en cuenta las definiciones contenidas en el artículo segundo de la Ley 769 de 2002 y las siguientes:

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

Saldos de vehículos: Vehículos no comercializados durante el año de modelo.

Vehículos de fabricación nacional y sin importación: Vehículos fabricados o ensamblados en Colombia.

Artículo 5.3.1.16. De conformidad con el artículo 1 de la Ley 1281 de 2009, 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 privada.

Parágrafo 2. 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 compra corresponda a un período no mayor de 60 días hábiles anteriores a la fecha en que se solicita el registro inicial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 5.3.1.17. Los vehículos ensamblados, fabricados o importados cuyo año modelo asignado por el fabricante es posterior al de su comercialización, procede su registro inicial desde el año de la comercialización y hasta el término señalado, en el artículo 5.3.1.17 de la presente resolución.

Artículo 5.3.1.18. Los vehículos de propiedad de las entidades de derecho público, misiones diplomáticas, consulares y organismos internacionales acreditados en el país, se registrarán con base en los artículos 2.3.4.1. al 2.3.4.4. y 2.3.5.1 al 2.3.5.4. del Decreto número 1079 de 2015.

Artículo 5.3.1.19. De acuerdo con el inciso 2 del artículo 1 de la Ley 1281 de 2009, los vehículos de bomberos donados por entidades extranjeras de carácter público o privado a los Cuerpos de Bomberos Oficiales o Voluntarios, a partir de la publicación de la presente resolución, podrán registrarse ante cualquier Organismo de Tránsito y Transporte.

Renovación licencia de tránsito para vehículo de importación temporal

Artículo 5.3.10.1. **Modificado Artículo 29 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para solicitar la renovación de la licencia de tránsito de vehículos de importación temporal por ampliación del término otorgado inicialmente por la DIAN, ante el Organismo de Tránsito competente se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación de documentos. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito requerirá al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, la declaración de importación modificatoria en la que se

registre la ampliación del término de la declaración de importación inicial, y con el cual deberán aportarse la imagen del código QR; o certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, o improntas donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN según corresponda.

2. El Organismo de Tránsito procede a verificar, confrontar y validar la información allí contenida, con la información registrada previamente en el sistema RUNT y los datos de la licencia de tránsito.

3. Validación del SOAT, revisión técnico-mecánico y de emisiones contaminantes e infracciones de tránsito. El Organismo de Tránsito validará en el sistema RUNT la existencia del SOAT para el vehículo al que se le pretende renovar la licencia de tránsito provisional, revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes y que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.

4. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El Organismo de Tránsito respectivo validará en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT y verificará la realización del pago correspondiente a los derechos del Organismo de Tránsito.

5. Otorgamiento de la licencia de tránsito. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el Organismo de Tránsito respectivo procederá a expedir la licencia de tránsito provisional anotando en ella la nueva fecha de vencimiento de la importación temporal.

Parágrafo. Para aquellos vehículos que cuenten con tipo de identificación con código QR, se podrá aceptar dicha imagen en lugar de la impronta.

Registro de Vehículos Especiales Automotores y no Automotores de Transporte de Carga

Artículo 5.3.1.1.1. Defínanse como vehículos especiales automotores y no automotores de carga, aquellos que sobrepasan los límites máximos de dimensiones y pesos y/o cuya configuración no se encuentra establecida en las Resoluciones 4100 de diciembre 28 de 2004 y 2888 del 14 de octubre de 2005, o las normas que la modifiquen o sustituyan, destinados al transporte de cargas indivisibles, ya sean extradimensionadas y/o extrapesadas.

Artículo 5.3.1.1.2. La homologación de vehículos especiales automotores de carga debe realizarse mediante la declaración por parte del importador y/o ensamblador y el registro por parte del Ministerio de Transporte de las especificaciones técnico- mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad, pero destinados a uso especial en transporte de cargas extradimensionadas y/o extrapesadas.

Artículo 5.3.1.1.3. Los propietarios de vehículos especiales automotores de carga, podrán solicitar directamente ante el Organismo de Tránsito la matrícula del vehículo, obtener la correspondiente licencia de tránsito y la asignación de la placa, adjuntando los requisitos establecidos en la Resolución número 4775 del 10 de octubre de 2009, o la norma que lo modifique o sustituya.

Artículo 5.3.1.1.4. Los propietarios de vehículos especiales no automotores de carga, podrán solicitar directamente ante el Ministerio de Transporte a través de sus direcciones territoriales o ante la entidad que haga sus veces, la inscripción en el registro nacional de remolques y semirremolques, obtener la correspondiente tarjeta de registro y la asignación de la placa, adjuntando los requisitos establecidos en la Resolución número 4775 del 10 de octubre de 2009, o la norma que lo modifique o sustituya, con excepción de la Ficha Técnica de Homologación exigida para los vehículos no automotores de operación normal.

Artículo 5.3.1.1.5. Para su circulación dentro de las vías públicas o privadas abiertas al público, los vehículos especiales automotores y no automotores de carga deben solicitar y obtener el correspondiente permiso para el transporte de cargas indivisibles, extradimensionadas y extrapesadas de acuerdo con los requisitos exigidos en la Resolución número 4959 del 8 de noviembre de 2006, o la norma que lo modifique o sustituya.

Vehículos Adquiridos Por Establecimientos Bancarios o Compañías De Financiamiento y Destinados o Ser Objeto De Un Contrato De Arrendamiento Financiero o Leasing

Artículo 5.3.1.2.1. **Modificado Artículo 20 Resolución MT-20233040017145 de 2023.** Cuando se trata de registro inicial o matrícula inicial de un vehículo adquirido por un establecimiento bancario o compañía de financiamiento y destinado a ser objeto de un contrato de arrendamiento financiero o leasing, se deberá dar estricto cumplimiento a los requisitos y procedimientos establecidos en el artículo 5.3.1.1. de la presente resolución, anexando además el formato de certificación del locatario o arrendatario que se encuentra registrado en la operación de leasing o, en su defecto, copia del contrato, suscrito entre el establecimiento bancario o compañía de financiamiento y el locatario o arrendatario del vehículo.

Lo anterior, con el fin de que el Organismo de Tránsito inscriba al locatario o arrendatario en el RUNT.

Parágrafo. El Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), contendrá la información de los locatarios como uno de los componentes obligatorios y públicos de su información.

Instrucción Administrativa:

Circular MT- 20244200000617 de 2024.

“Mientras es implementado el Formato Único de Solicitud de Trámite, para la realización de los trámites asociados al Registro Nacional Automotor (RNA) y Registro Nacional de Remolques y Semirremolques (RNRS) que se adelanten ante los Organismos de Tránsito, estos, al momento de hacer el registro inicial o matrícula de un vehículo adquirido por un establecimiento bancario o compañía de financiamiento, destinado a ser objeto de un contrato de arrendamiento financiero o leasing, deben registrar obligatoriamente al locatario o arrendatario en el sistema RUNT, verificando, adicional a los requisitos del artículo 5.3.1.1, que la entidad financiera anexe además el

formato de certificación del locatario o arrendatario que se encuentra registrado en la operación de leasing o, en su defecto, copia del contrato suscrito entre el establecimiento bancario o compañía de financiamiento y el locatario o arrendatario del vehículo. Lo anterior, sin perjuicio de que en el evento en que la entidad financiera no anexe los requisitos, se entienda por parte del Organismo de Tránsito que existe una propiedad plena por parte de dicha entidad. Asimismo, es de recordar que los Organismos de Tránsito disponen de la funcionalidad en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, para efectuar el registro del leasing (...).”

Artículo 5.3.1.2.2. Para el cumplimiento de lo establecido en el numeral 3 del artículo 5.3.1.1. y el numeral 4 del artículo 5.3.2.1. de la presente resolución, el organismo de tránsito únicamente validará ante el RUNT que el locatario o arrendatario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.

Artículo 5.3.1.2.3. El establecimiento bancario o compañía de financiamiento en su condición de propietaria del vehículo, deberá acompañar al organismo de tránsito en todo el proceso contravencional facilitando la información que repose en sus archivos para la identificación del conductor, locatario y/o arrendatario del vehículo.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Artículo 5.3.15.1. Nulidad de la matrícula de un vehículo. Una vez recibida la sentencia que ordena la nulidad de la matrícula de un vehículo, el organismo de tránsito procederá a dar cumplimiento a lo ordenado mediante acto administrativo, efectuando las anotaciones de rigor en el registro.

El vehículo podrá ser registrado nuevamente cuando desaparezcan las causales que originaron la decisión de nulidad, para lo cual se le asignará una nueva placa, sin perjuicio de las sanciones penales a que haya lugar.

Legislación Complementaria: Ley 1005 de 2006

Artículo 11. Modificado Artículo 208 Decreto-Ley 019 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 MT-20223040045295 de 2022

Reglamentación al registro nacional de maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada

Artículo 4.7.2.1. Objeto. La presente sección tiene por objeto reglamentar el registro y trámites de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, incluida la maquinaria que pertenece a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00, delegar en los Organismos de Tránsito la realización de los trámites, y determinar las condiciones para el traslado o movilización de la unidad, sus partes, los horarios, las vías terrestres, fluviales y marítimas.

Igualmente, define el procedimiento y requisitos para llevar a cabo la expedición de la Guía de movilización o tránsito de la maquinaria perteneciente a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00.

Artículo 4.7.2.2. Obligatoriedad del Registro en el Sistema RUNT. A partir de la fecha de entrada en vigencia del Decreto número 019 de 2012 la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, fabricada, importada o ensamblada en el país, debe ser registrada de manera obligatoria en el Sistema RUNT.

El registro de la maquinaria ingresada al país o ensamblada con anterioridad a la entrada en vigencia del Decreto 019 de 2012, es voluntaria.

Parágrafo. De conformidad con lo señalado en el Decreto 723 de 2014, toda la maquinaria clasificable en las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00, que se encuentre e ingrese al territorio colombiano debe registrarse obligatoriamente en el registro de Maquinaria, del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Prevía a su inclusión en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), esta deberá tener incorporado de manera permanente y en funcionamiento, un Sistema de Posicionamiento Global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico, que permita la localización de la maquinaria y la verificación por parte de las autoridades de control.

Artículo 4.7.2.3. Contenido del registro. El registro de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, estará compuesto por la información que los fabricantes, ensambladores e importadores de la maquinaria registren en el Sistema RUNT, de acuerdo a lo establecido en la Ley 1005 de 2006 y en la Resolución número 3545 de 2009, o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan y de los datos que permitan la identificación del equipo, su propiedad y los gravámenes a que esté sometida.

Artículo 4.7.2.4. Número Único de Identificación. Una vez el fabricante, ensamblador o importador cargue la información de maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, el Sistema RUNT le asignará un código alfanumérico consecutivo y automático de ocho (8) caracteres, que corresponderá al tipo y al número de registro e identificación de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada en el sistema, así:

Maquinaria Agrícola:	MA- seguido de seis dígitos.
Maquinaria Industrial:	MI - seguido de seis dígitos.
Maquinaria Construcción o Minera:	MC - seguido de seis dígitos

El código será consignado en la Tarjeta de Registro y el número será tenido en cuenta para efectos de llevar las estadísticas respectivas.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Trámites para maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsado y condiciones de circulación

Artículo 5.4.1. **Modificado Artículo 3 Resolución 20243040056195 de 2024.** Registro de la maquinaria en el Sistema RUNT. Para llevar a cabo el registro de la maquinaria agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada en el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada del sistema RUNT, ingresada al país a través de las subpartidas arancelarias diferentes a las señaladas en el artículo 5.4.2. del presente Capítulo, se deberán acreditar los siguientes requisitos:

1. Para efectuar el registro de la maquinaria existente en el país con anterioridad al 10 de enero de 2012, fecha de entrada en vigencia del Decreto Ley 019 de 2012 en el Sistema RUNT, el propietario o poseedor, deberá presentar ante el Organismo de Tránsito, los siguientes documentos:

a. “Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada”, establecido en el Anexo 48 de la presente resolución.

- b. En el caso del propietario, “Formato de Declaración de Propiedad de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada”, establecido en el Anexo 45 de la presente resolución.
- c. En el caso del poseedor, “Formato de Posesión de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada”, establecido en el Anexo 45-A de la presente resolución.
- d. Copia de la declaración de importación o copia de la factura de compra de la maquinaria.
- e. Anexar improntas de los guarismos de identificación del número de motor, serie o chasis o VIN/Número de Identificación del Producto (PIN).
- f. Acreditación del pago de los derechos que se causen por el trámite.

En este caso, el cargue de la información del detalle al Sistema RUNT y registro de la maquinaria, podrá surtir en un mismo momento a través del Organismo de Tránsito. Para este cargue las personas naturales y/o jurídicas que ostenten la calidad de propietarios o poseedores de la maquinaria, deberán hacerlo inscribiéndose en el sistema RUNT como importadores ocasionales.

2. Para el registro de la maquinaria con posterioridad al 10 de enero de 2012, fecha de entrada en vigencia del Decreto Ley 019 de 2012 en el Sistema RUNT, el propietario debe presentar ante el Organismo de Tránsito, los siguientes documentos:

- a. “Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada” establecido en el Anexo 48 de la presente resolución.
- b. Copia de la declaración de importación.
- c. Copia de la factura de compra de la maquinaria.
- d. Anexar improntas de los guarismos de identificación del número de motor, serie o chasis o VIN/Número de Identificación del Producto (PIN).
- e. Acreditación del pago de los derechos que se causen por el trámite.

Confrontada y verificada la documentación antes mencionada, el Organismo de Tránsito registrará la información en el sistema RUNT, y expedirá según sea el caso, la Tarjeta de Registro para el propietario o la Certificación del Registro de la Maquinaria para el poseedor, de conformidad con el Anexo 49 de la presente resolución a través del Sistema RUNT.

La tarifa RUNT para la expedición de la Certificación de Registro de la Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada al RNMA, será la misma que corresponda a la tarifa vigente para la expedición de la Tarjeta de Registro de Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada.

Parágrafo 1. Tratándose de maquinaria adquirida bajo las modalidades de leasing financiero, arrendamiento operativo y/o renting, incluida la maquinaria perteneciente a las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00; la obligación del registro está a cargo del propietario, sin perjuicio de que los locatarios de la MAICA lo puedan realizar. En todo caso las compañías de leasing o arrendadores deberán garantizar el suministro de documentos previstos en el numeral 2 del artículo 5.4.1 o en el numeral 1 del artículo 5.4.2, según el caso, anexando además una certificación del locatario o copia del contrato.

Parágrafo 2. Para el registro de la maquinaria ingresada al país, incluida la maquinaria perteneciente a las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 y que sean objeto de disposición por la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) u otra entidad pública competente a un tercero, bajo las modalidades de venta, donación o asignación; el registro se realizará con el acta de remate o adjudicación de transmisión del derecho de dominio o acto administrativo que emita dicha entidad, según el caso, que hará las veces de declaración y/o factura de compra”.

Parágrafo 3. La maquinaria ingresada al país y registrada en la modalidad de importación temporal, incluida la maquinaria perteneciente a las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00, el propietario podrá solicitar ante el organismo de tránsito, el registro definitivo de la MAICA, antes de la fecha de vencimiento señalada en la tarjeta de registro provisional. En este caso, deberán aportar los documentos previstos en el artículo 5.4.1 o en el artículo 5.4.2, según el caso, anexando además la declaración de importación modificatoria.

Instrucción Administrativa:

Circular MT-20244200000847 de 2024. 3.
Aplicación temporal de las disposiciones.

Se ha identificado que, al momento de la entrada en vigencia de la Resolución 20243040056195, muchas tarjetas de registro provisional correspondientes a maquinaria ingresada con anterioridad al 18 de noviembre de 2024 ya se encontraban vencidas. Este hecho imposibilita a los usuarios cumplir con el requisito adicional establecido en esta Resolución, lo que genera una situación de incertidumbre jurídica y operativa, tanto para los propietarios de la maquinaria como para los Organismos de Tránsito encargados de tramitar las solicitudes.

En virtud de lo anterior, es fundamental realizar una distinción clara entre las disposiciones aplicables según la fecha de ingreso de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada al país bajo el régimen de importación temporal, de esta manera:

1. Para la maquinaria ingresada al país antes del 18 de noviembre de 2024

Las disposiciones de la Resolución 20243040056195 no son aplicables a esta maquinaria. En su lugar, deben observarse los lineamientos dispuestos en la Circular 20244200000657 del 16 de octubre de 2024, la cual establece los parámetros bajo los cuales debe efectuarse el registro definitivo, dentro de los que no se

encuentra la exigencia de la presentación de la solicitud de registro definitivo antes del vencimiento de la tarjeta de registro provisional, haciendo la claridad que la inscripción definitiva puede realizarse, independientemente que la maquinaria haya ingresado al país originalmente, siendo nueva o usada.

2. Para la maquinaria ingresada al país después del 18 de noviembre de 2024

Aunque la norma no determina que las disposiciones del parágrafo citado son exclusivas para maquinaria ingresada después de la fecha de expedición de la Resolución 20243040056195, se desprende de su interpretación lógica que estas aplican únicamente para registros provisionales emitidos con posterioridad a dicha fecha. En este caso, los propietarios deberán acogerse al procedimiento descrito para obtener el registro definitivo, cumpliendo con los requisitos allí establecidos, independientemente que la maquinaria haya ingresado al país originalmente, siendo nueva o usada.

Esta diferenciación temporal es esencial para garantizar la correcta interpretación y aplicación de las disposiciones normativas, proporcionando certeza jurídica tanto a los usuarios como a los Organismos de Tránsito. Asimismo, al tiempo que permite evitar inconsistencias en los procedimientos, asegurando un trato equitativo y adecuado para todos los

propietarios de maquinaria ingresada al país bajo diferentes marcos temporales y normativos.

La no retroactividad de la Resolución garantiza igualmente que cada caso sea tratado conforme a las normas vigentes al momento del ingreso de la maquinaria al país, respetando los derechos de los

usuarios y asegurando certeza operativa en la aplicación de las disposiciones legales. Finalmente, se exhorta a todos los Organismos de Tránsito del país a cumplir con las disposiciones contenidas en esta circular y a garantizar la calidad, como la fiabilidad de los servicios prestados en beneficio de la sociedad y la satisfacción de los usuarios.

Artículo 5.4.2. Modificado Artículo 4 Resolución 20243040056195 de 2024. Registro de maquinaria perteneciente a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 en el Sistema RUNT. Con el fin de llevar a cabo el registro del equipo en el sistema RUNT, se debe adelantar el siguiente procedimiento, según la fecha de importación del equipo al país:

1. Para el registro de maquinaria perteneciente a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 importada al país a partir del 16 de noviembre de 2012, fecha de entrada en vigencia del Decreto número 2261 de 2012, el propietario deberá presentar ante el Organismo de Tránsito los siguientes documentos:

a. “Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada”, establecido en el Anexo 48 de la presente resolución.

b. Copia de la certificación de instalación de GPS expedida por el proveedor del sistema autorizado por la Policía Nacional. El servicio de GPS deberá estar en funcionamiento de manera permanente e ininterrumpida y obligatoria durante la vigencia del registro de la maquinaria en el sistema RUNT.

c. Copia de la declaración de importación.

Instrucción Administrativa:

Circular MT- 20254200000097 de 2025: “Instruir a los Organismos de Tránsito que tal como lo ha aclarado la DIAN, la “Declaración Anticipada” es un tipo de declaración de importación y por ello, una vez haya obtenido el respectivo levante (con la asignación del número correspondiente), dicho

documento es válido para efectos de llevar a cabo el registro de la Maquinaria agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada ante el sistema RUNT, toda vez que así lo contempla la normatividad aduanera vigente.”

d. Copia de la factura de compra de la maquinaria.

e. Anexar improntas de los guarismos de identificación del número de motor, serie o chasis o VIN/ Número de Identificación del Producto (PIN).

f. Acreditación del pago de los derechos que se causen por el trámite.

El Organismo de Tránsito procederá a verificar y confrontar la información contenida en el formato de solicitud de trámite de maquinaria, con la información cargada previamente en el sistema RUNT por el fabricante, ensamblador o importador y expedirá la tarjeta de registro para el propietario.

2. Para el registro de maquinaria perteneciente a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 importada al país con anterioridad

al 16 de noviembre de 2012, fecha de entrada en vigencia del [Decreto número 2261 de 2012](#), los propietarios o poseedores, deberán presentar al Organismo de Tránsito los siguientes documentos:

- a. “Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada”, establecido en el Anexo 48 de la presente resolución.
- b. Copia del certificado de instalación del GPS, expedida por el proveedor del sistema autorizado por la Policía Nacional. El servicio de GPS deberá estar en funcionamiento de manera permanente e ininterrumpida y obligatoria durante la vigencia del registro de la maquinaria en el sistema RUNT.
- c. En el caso del propietario, “Formato de Declaración de Propiedad de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada”, establecido en el Anexo 45 de la presente resolución.
- d. En el caso del poseedor, “Formato de Posesión de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada”, establecido en el Anexo 45-A de la presente resolución.
- e. Copia de la declaración de importación o copia de la factura de compra de la maquinaria.
- f. Anexar improntas de los guarismos de identificación del número de motor, serie o chasis o VIN/ Número de Identificación del Producto (PIN).
- g. Acreditación del pago de los derechos que se causen por el trámite.

En este caso, el cargue de la información del detalle al Sistema RUNT y registro de la maquinaria, podrá surtirse en un mismo momento a través del Organismo de Tránsito. Para este cargue las personas naturales y/o jurídicas que ostenten la calidad de propietarios o poseedores de la maquinaria, podrán hacerlo inscribiéndose en el sistema RUNT como importadores ocasionales y expedirá según sea el caso, la Tarjeta de Registro para el propietario o la “Certificación de Registro de la Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada al RNMA para el poseedor”, de conformidad con el Anexo 49 de la presente resolución a través del Sistema RUNT.

La tarifa RUNT para la expedición de la Certificación de Registro de la Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada al RNMA, será la misma que corresponda a la tarifa vigente para la expedición de la Tarjeta de Registro de Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada.

Parágrafo. El proveedor del sistema de monitoreo debe inscribirse en el Registro Nacional de Personas Naturales y Jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público del sistema RUNT.

Artículo 5.4.3. Cambio de propietario. Para registrar el cambio de propietario de la maquinaria, el interesado debe presentar ante el organismo de tránsito, el contrato de compraventa o documento o declaración de las partes en el que conste la transferencia del derecho del dominio de la maquinaria, celebrado con las exigencias de las normas civiles y/o mercantiles, el formato de solicitud de trámite de maquinaria del Anexo 48 “Formato de Solicitud de Trámite de Maquinaria” de la presente resolución y la acreditación del pago de los derechos que se causen por el trámite.

Parágrafo. **Adicionado Artículo 5 Resolución 20243040056195 de 2024.** Para los casos de la maquinaria adquirida mediante operaciones de leasing, en los cuales el locatario haya finalizado la obligación de leasing o el contrato que dio origen se encuentre terminado y se haya ejercido la opción de compra, o esta se encuentre contemplada de forma automática; la transferencia del derecho de dominio se podrá realizar ante el organismo de tránsito de forma unilateral por la

entidad financiera al locatario, siempre y cuando esta se encuentre inscrita en el sistema RUNT y adjunte copia del contrato respectivo y la declaración de la compañía arrendadora, en la que se manifieste que el contrato de leasing se encuentra terminado o que el locatario ha ejercido la opción de compra.

En los casos en los que el ejercicio de la opción de compra opere de manera automática a la terminación del contrato de leasing de conformidad con lo estipulado en el mismo, no será necesario que la entidad financiera adjunte copia de la declaración en la que manifieste que el locatario ha ejercido la opción de compra. Será suficiente adjuntar la copia del contrato de leasing.

Artículo 5.4.4. **Modificado Artículo 6 Resolución 20243040056195 de 2024.** Cancelación del registro de la maquinaria. El registro de la maquinaria agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada, se cancelará a solicitud del propietario, para lo cual el propietario deberá allegar documento que compruebe el hecho generador en los siguientes casos:

- a. Destrucción total, pérdida definitiva, hurto o desaparición documentada, sin que se conozca el paradero final. Respecto de los casos de hurto o desaparición documentada y destrucción total, se acreditará el hecho ante la Policía Nacional en sus facultades de Policía judicial.
- b. Por exportación. Para este caso se demostrará con la declaración de exportación o el documento que haga sus veces.
- c. Por desintegración física. En este caso se demostrará con el certificado de desintegración, expedido y cargado en el sistema RUNT por la entidad desintegradora debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte.

Para todos los casos se deberá entregar ante el Organismo de Tránsito el original de la tarjeta de registro; diligenciar y presentar el formulario de solicitud de trámite de maquinaria del Anexo 48 “Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada” de la presente resolución y la acreditación del pago de los derechos que se causen por el trámite.

Parágrafo 1. El trámite de cancelación del registro de la maquinaria por destrucción total o pérdida definitiva procederá cuando la MAICA sufra destrucción por desnaturalización de conformidad con lo señalado en el parágrafo 2° del artículo 214 del Decreto número 1165 de 2019 o aquella que la adicione, modifique o sustituya.

Parágrafo 2. El trámite de cancelación del registro de la maquinaria procederá por destrucción total, inhabilitación o neutralización de la maquinaria y sus partes, en operaciones de la Fuerza Pública y las Fuerzas Militares en razón a la exploración o explotación de minería ilegal, de conformidad al artículo 2.5.7.2. del Capítulo 2, del Título 7, de la Parte 5, del Libro 2 del Decreto número 1070 de 2015 o aquella que la adicione, modifique o sustituya.

Para este caso, la Fuerza Pública y las Fuerzas Militares deberán reportar de manera trimestral al sistema RUNT la información que contenga la identificación del VIN/Número de Identificación del Producto (PIN), si la tiene o de las improntas de motor, serie o chasis en medio físico o evidencia fotográfica de la maquinaria que fue objeto de destrucción total, inhabilitación o neutralización.

Con la información suministrada, la Dirección de Transporte y Tránsito a través del sistema RUNT identificará y comunicará al Organismo de Tránsito en el que se efectuó el registro de la MAICA, para que este realice de oficio el trámite de cancelación de la maquinaria.

Artículo 5.4.5. Registro de maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada por recuperación en caso de hurto o desaparición documentada. Cuando a la maquinaria se le

cancela el registro y posteriormente sea recuperada y entregada, para efectos de su registro, el propietario deberá presentar ante el organismo de tránsito, original de la orden de entrega definitiva de la maquinaria expedida por la autoridad competente, formato de solicitud de trámite de maquinaria del Anexo 48 “Formato de Solicitud de Trámite de Maquinaria” de la presente resolución y debe acreditar el pago de los derechos que se causen por el trámite.

Artículo 5.4.6. Inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada o modificación del acreedor prendario. Para efectos de la inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de una maquinaria o modificación del acreedor prendario, deberá presentar formato de solicitud de trámite de maquinaria debidamente diligenciado el Anexo 48 “Formato de Solicitud de Trámite de Maquinaria” de la presente resolución y copia del documento del levantamiento de la limitación o gravamen a la propiedad, copia de la cédula de ciudadanía y/o el certificado de existencia y representación legal de quien suscribe el formato de solicitud de trámite, con vigencia no mayor a treinta (30) días si se trata de una persona jurídica y deberán acreditar del pago de los derechos que se causen por el trámite.

Artículo 5.4.7. Traslado y radicación de la matrícula de la maquinaria. Los propietarios de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, podrán llevar a cabo el traslado y radicación de la matrícula de la maquinaria ante los organismos de tránsito, presentando ante el organismo de tránsito donde se encuentra registrada la maquinaria, el formato de solicitud de trámite de maquinaria debidamente diligenciado el Anexo 48 “Formato de Solicitud de Trámite de Maquinaria” de la presente resolución, indicando la solicitud de traslado de matrícula y el organismo de tránsito a donde se pretende trasladar.

Hecha la confrontación de la información registrada en el Sistema RUNT, el organismo de tránsito remitirá por correo certificado la carpeta que contiene los documentos originales de la maquinaria al organismo de tránsito receptor de la matrícula y dejará una copia de estos en su archivo.

Recibida la carpeta que contiene los documentos del equipo por el organismo de tránsito receptor, este confrontará en el Sistema RUNT la información y procederá a radicar el traslado de matrícula. Si transcurridos sesenta (60) días hábiles a partir de la fecha de radicación de la solicitud de traslado ante el organismo de tránsito de origen, el propietario no se ha hecho presente para adelantar el proceso de radicación de la matrícula ante el organismo de tránsito receptor, este último devolverá la documentación al organismo de tránsito de origen.

Si el interesado se acerca a culminar el trámite, el organismo de tránsito verificará la información del equipo en el Sistema RUNT con la carpeta recibida y procederá a expedir la nueva tarjeta de registro previa devolución de la tarjeta de registro anterior.

Parágrafo. Si en el transcurso del proceso de traslado y radicación de la matrícula de la maquinaria, se profiere una orden judicial o administrativa que afecta el derecho a la propiedad, esta orden deberá ser inscrita en el respectivo registro por parte del organismo de tránsito originador del traslado, siempre y cuando no se haya culminado el proceso de radicación del registro en el nuevo organismo de tránsito.

Artículo 5.4.8. **Modificado Artículo 7 Resolución 20243040056195 de 2024.** Cambio o regrabación de motor por deterioro. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para solicitar el cambio o regrabación de motor de la maquinaria, el propietario de la maquinaria deberá presentar el Formulario de Solicitud de Trámite de Maquinaria establecido en el Anexo 48 de la presente resolución ante el Organismo de Tránsito; además de los siguientes requisitos:

1. Cuando sea cambio por un motor nuevo, el propietario deberá presentar ante el Organismo de Tránsito:

a. Copia de la factura de compraventa.

b. Copia de la respectiva declaración de importación del motor sustituto, en las cuales debe especificarse plenamente la identificación del motor.

2. Cuando sea cambio de motor por uno que no es nuevo, el propietario deberá presentar ante el Organismo de Tránsito:

a. Contrato de compraventa donde deberá estar plenamente identificado el motor.

b. Certificación emitida por la DIJÍN en la que se constate su procedencia.

3. Cuando corresponda a una regrabación de motor por decisión judicial, el propietario deberá presentar ante el Organismo de Tránsito:

a. Decisión judicial que ordena o autoriza la regrabación.

b. Certificación de la revisión previa y posterior a la regrabación realizada por la DIJÍN.

c. Imagen de identificación del VIN / Número de Identificación del Producto (PIN), si la tiene o de las improntas de motor, serie o chasis en medio físico o evidencia fotográfica, según la tipología de la maquinaria. Esta imagen deberá anexarse al formulario de Solicitud de Trámite de Maquinaria establecido en el Anexo 48 de la presente resolución. El mismo procedimiento será aplicado cuando el número se encuentre grabado en placa.

4. Cuando la regrabación se realiza por deterioro, daño o pérdida de los guarismos de identificación, el propietario deberá presentar ante el Organismo de Tránsito:

a. Certificación de la revisión técnica previa realizada por la DIJÍN, en la que se determine el estado de identificación de la maquinaria, especificando la necesidad de practicar la regrabación y la revisión técnica posterior a la regrabación, certificando los guarismos regrabados.

b. Imagen de identificación del VIN/Número de Identificación del Producto (PIN) si la tiene o de las improntas de motor o chasis en medio físico o evidencia fotográfica, según la tipología de la maquinaria. Esta imagen deberá anexarse al formulario de Solicitud de Trámite de Maquinaria establecido en el Anexo 48 de la presente resolución. El mismo procedimiento será aplicado cuando el número se encuentre grabado en placa.

Una vez confrontada y verificada la documentación antes mencionada, el Organismo de Tránsito registrará la información en el sistema RUNT y expedirá la tarjeta de registro para el propietario.

Artículo 5.4.9. Duplicado de la tarjeta de registro. Verificada la inscripción del usuario en el Sistema RUNT, para solicitar el duplicado de la tarjeta de registro de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada ante los organismos de tránsito, este validará en el Sistema RUNT el pago realizado por el usuario por concepto de derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verificará la realización del pago correspondiente a los derechos del organismo de tránsito, se procederá en línea y tiempo real a generar y entregar el duplicado de la tarjeta de registro.

Artículo 5.4.10. Matrícula de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada importada temporalmente. La matrícula de maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada ingresados al país en la modalidad de importación temporal, se realizará en cualquier organismo de tránsito.

El organismo de tránsito validará en el Sistema RUNT la existencia del vehículo asociada a una declaración de importación temporal, y expedirá la tarjeta de registro con la fecha de vencimiento que establezca la importación temporal.

El tiempo de la importación temporal lo define la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, conforme al Decreto número 2685 de 1999 y Resolución número 4240 de 2000 aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 5.4.11. Traspaso de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada importada temporalmente por sustitución del importador. El organismo de tránsito, deberá requerir al usuario la declaración de importación modificatoria, donde se registra el nuevo importador autorizado por la DIAN, posteriormente el organismo de tránsito procede a verificar, confrontar y validar la información allí contenida, con la información registrada previamente en el Sistema RUNT del importador sustituto y expedirá la nueva tarjeta de registro provisional consignando en ella la fecha de vencimiento de la importación temporal según el plazo otorgado inicialmente por la DIAN.

Artículo 5.4.12. Cancelación de la tarjeta de registro por vencimiento del término de la importación temporal de un vehículo. El organismo de tránsito deberá requerir al usuario la presentación de la declaración de exportación expedida por la DIAN y procederá a confrontar con el Sistema RUNT, los datos del vehículo a cancelarle la matrícula contra los contenidos en la tarjeta de registro allegada por el usuario y requerirá la devolución de la tarjeta de registro y las placas del vehículo.

Doctrina Administrativa:

Concepto DIAN 10020255008336 de 2025: “Las partes (motor) o repuestos que ingresaron con el vehículo importado temporalmente a corto plazo para pruebas técnicas, y encontrándose en el país, sufrieron averías o destrucción, no podrán terminar la modalidad de importación

de manera independiente a la del bien principal, aplicando una forma distinta de finalización. Estas partes (motor) o repuestos averiados o destruidos deberán repararse en el país, sin que el bien principal sufra modificaciones o alteraciones.”

Artículo 5.4.13. Certificado de tradición. El interesado podrá obtener ante el organismo de tránsito, certificación de tradición de la maquinaria registrada en el Sistema RUNT.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340164441 de 2024. “El certificado de libertad y tradición es el documento que señala las características del vehículo automotor, incluyendo la maquinaria capaz de desplazarse, así como un histórico donde deberán reflejarse todas las actuaciones, trámites y anotaciones realizadas en el registro, desde la fecha de la realización de la matrícula inicial. Vale precisar, que

ninguna de las normas vigentes en materia de tránsito establece un término de vigencia para el certificado de tradición, salvo cuando dicho documento se requiera para aplicar a los trámites de modernización del parque automotor de carga, término que no podrá tener fecha de expedición superior a 15 días al momento de que se presenten al trámite respectivo”.

Artículo 5.4.14. **Modificado Artículo 8 Resolución 20243040056195 de 2024.** Cambio al registro de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada. El propietario de la maquinaria que haya sido registrada por los Organismos de Tránsito en el Registro Nacional Automotor (RNA) podrá solicitar su cambio al Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada (RNMA), de conformidad con el instructivo, que para tal efecto expida la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte en el término de seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación.

Actualizada la información en el Sistema RUNT, el Organismo de Tránsito previo a la expedición de la Tarjeta de Registro, hará exigible la devolución de la placa asignada a la maquinaria en su momento, o en su defecto, manifestación escrita en que señale la pérdida de la misma. La devolución de la placa deberá registrarse en el sistema, para la correspondiente actualización de la base de datos y la asignación de la Tarjeta de Registro.

Artículo 5.4.15. Validación de información para la realización de trámites del registro nacional de maquinaria. Para la realización de todos los trámites asociados al registro nacional de maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, se exceptúa la validación de la revisión técnico-mecánica y de gases, pago de impuestos y del SOAT.

La validación de existencia de infracciones de tránsito y pagos de derechos de cada uno de los trámites será obligatoria.

Artículo 5.4.16. Validación de declaraciones de importación. Para efectos del registro de los equipos pertenecientes a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00, el Sistema RUNT realizará en línea y tiempo real, la validación de la información de las declaraciones de importación a partir del 1 de enero el año 2009.

Para el caso de los equipos pertenecientes a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00, importada al país antes del 1 de enero de 2009, el organismo de tránsito ingresará la información al Sistema RUNT y este generará un reporte trimestral de la maquinaria registrada, con destino a la DIAN, para que esta, haga el cotejo de la información ingresada en el sistema al Sistema RUNT y la valide. De no haber correspondencia, las autoridades podrán adelantar las acciones de su competencia a que haya lugar.

Artículo 5.4.17. Trámites de maquinaria pertenecientes a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00. Todos los trámites asociados a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 se realizarán de conformidad con lo señalado en el presente capítulo.

En todos los trámites antes señalados, el organismo de tránsito requerirá al propietario copia de la certificación de instalación del Sistema de Posicionamiento Global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico, de conformidad con la normatividad que para tal efecto expida la Policía Nacional, con el fin de verificar que en caso de cambio o pérdida o hurto, la novedad se encuentre reportada en el Sistema RUNT.

Artículo 5.4.19. **Adicionado Artículo 9 Resolución 20243040056195 de 2024.** Rotación de motor en maquinaria utilizada para la minería a cielo abierto. Cuando un propietario o poseedor, disponga de dos (2) o más maquinarias utilizadas en minería a cielo abierto, de conformidad con la clasificación de la minería prevista en los artículos 2.2.5.1.5.4 y 2.2.5.1.5.5 del Decreto número 1073 de 2015; podrá rotar el motor de una maquinaria a otra sin registro y autorización previa del Organismo de Tránsito. Para ello, las maquinarias y sus correspondientes motores deberán estar registrados en el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada del sistema RUNT.

Parágrafo 1. Para la realización de todos los trámites asociados a maquinaria de la gran minería a cielo abierto, esta deberá tener instalado el motor correspondiente de acuerdo con la información del Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada del sistema RUNT.

Parágrafo 2. Para efectos de la aplicación de lo previsto en el presente artículo, se entenderá por maquinaria utilizada para la minería a cielo abierto, aquella que opere amparada bajo las

condiciones de los títulos mineros vigentes, otorgados por la Agencia Nacional de Minería (ANM); en la etapa de exploración, o construcción y montaje, o explotación de minas de propiedad estatal.

Artículo 5.4.20. Adicionado Artículo 10 Resolución 20243040056195 de 2024. Régimen transitorio para el Registro de la maquinaria en el Sistema RUNT. Por el plazo de doce (12) meses contados a partir de la fecha en que se realicen los ajustes necesarios en el sistema RUNT, los poseedores que no cuentan con declaración de importación ni factura de compra para el registro de la maquinaria podrán presentar ante el Organismo de Tránsito, los siguientes documentos:

- a. Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada”, establecido en el Anexo 48 de la presente resolución.
- b. “Formato de Posesión de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada”, establecido en el Anexo 45-A de la presente resolución.
- c. Manifestación escrita, en la que conste la posesión de buena fe de la maquinaria.
- d. Si la posesión de la maquinaria fue adquirida en virtud de un proceso de sucesión notarial o judicial, el solicitante deberá aportar sentencia judicial o escritura pública, respectivamente.
- e. Anexar improntas de los guarismos de identificación del número de, motor, serie o chasis o VIN/ Número de Identificación del Producto - PIN.
- f. Anexar certificado y dictamen técnico de identificación y características de la Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción, Autopropulsada, expedido por la DIJÍN.
- g. Pago de los derechos que se causen por el trámite. En el caso de la tarifa RUNT asimilando la establecida para el trámite número 122 “Matrícula” del Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción, Autopropulsada (RNMA), que se encuentra en la Resolución número 20223040055235 de 2022 del Ministerio de Transporte, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Cumplido lo anterior, el Organismo de Tránsito registrará la información en el sistema RUNT y expedirá la “Certificación de Registro de la Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada al RNMA para el poseedor” de conformidad con lo establecido en el Anexo 49 de la presente resolución, a través del Sistema RUNT, dicho documento únicamente acreditará la inscripción en el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada (RNMA) y contendrá el código de barras bidimensional que almacena los datos codificados - Código QR, que permitirá su verificación y control en vía por parte de las autoridades de tránsito.

Parágrafo 1. El registro de la maquinaria a favor del interesado realizado por el poseedor no determina la propiedad de la maquinaria, ni subsana las irregularidades de su posesión. El anexo 45-A “Formato de Posesión de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada” y el anexo 75 de “Certificación de Registro de la Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada al RNMA para el poseedor” no serán considerados un justo Título para acreditar la figura de poseedor frente a terceros.

Parágrafo 2. Cuando se trate del registro de una maquinaria perteneciente a las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00, los interesados deberán cumplir adicionalmente con los requisitos establecidos en el Decreto número 1070 de 2015 y la Resolución número 2086 de 2014 o la norma que adicione, modifique o sustituya.

Otras Disposiciones de Maquinaria Agrícola, Industrial y de Construcción Autopropulsada

Artículo 5.4.4.1. Tarifas. Hasta tanto se determine la tarifa para la realización de trámites asociados a la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, incluida la maquinaria perteneciente a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 del arancel de aduanas, estos tendrán el mismo tratamiento tarifario aplicable a los trámites del Registro Nacional Automotor.

En el caso del cobro para la expedición de la guía de movilización de la maquinaria perteneciente a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 del arancel de aduanas, esta tendrá el mismo tratamiento tarifario aplicable al permiso de circulación restringida.

Artículo 5.4.4.2. Licencia de conducción. Para la operación de la maquinaria, incluida la maquinaria perteneciente a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 del arancel de aduanas, el operario del equipo deberá contar con licencia de conducción de la categoría B2 como mínimo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340639521 de 2020.

“...la Resolución 1068 de 2015, por la cual se reglamenta el registro Nacional de Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada, no tiene establecido el procedimiento para el cambio de color de la misma, no obstante, es de resaltar que la información que debe prevalecer es la reportada al RUNT”.

Concepto MT-20231340621841 de 2023.

“...la Resolución 1068 de 2015 compilada en la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito, reglamentó el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada, en este sentido, conforme a lo dispuesto por el artículo 5.4.4.2., para la operación de este tipo de maquinaria, sin importar las partidas y subpartidas arancelarias a las cuales pertenezcan, deberá el operario contar como mínimo con licencia de conducción

B2, la cual autoriza la conducción de camiones rígidos, busetas y buses. Nótese que la expresión “Para la operación de la maquinaria, incluida la maquinaria perteneciente a (...)”, no excluye ningún tipo de Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada, por el contrario, incluye las especificaciones requeridas por el Decreto 723 de 20141 a las subpartidas2 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 del arancel de aduanas. Ahora bien, frente a las partidas arancelarias, se trata de un código numérico, por el cual se puede identificar un producto determinado en cualquier lugar del mundo, acorde con el Sistema Armonizado (SA), en el que se establece un sistema numérico y de textos común, que permite clasificar de igual forma los productos que se comercializan internacionalmente”.

Sistema de Posicionamiento Global (GPS) U Otro Dispositivo de Seguridad y Monitoreo Electrónico

Artículo 5.4.1.1. Sistema de Posicionamiento Global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico. El Sistema de Posicionamiento Global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico, sólo será exigible para el registro de los equipos en el Sistema RUNT y en vía por la fuerza pública, para la máquina perteneciente a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00.

Este sistema deberá acatar las condiciones técnicas que determine la Policía Nacional para tal efecto.

Artículo 5.4.1.2. Daño, hurto o pérdida de GPS. En caso de daño, hurto o pérdida, del Sistema de Posicionamiento Global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico, el propietario, poseedor y/o locatario de la máquina perteneciente a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00, deberá acogerse al procedimiento determinado por el Ministerio de Transporte y la concesión RUNT.

El procedimiento será publicado en la página web de la concesión RUNT para conocimiento de los interesados.

Artículo 5.4.1.3. **Modificado Artículo 11 Resolución 20243040056195 de 2024.** Transmisión continua del GPS. Para la realización de los trámites asociados a las maquinarias pertenecientes a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00, deberán garantizar la continuidad en la transmisión de los Sistemas de Posicionamiento Global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico y el funcionamiento de manera permanente e ininterrumpida del mismo durante la vigencia del registro en el sistema RUNT, para su localización y movilización, de conformidad con lo establecido en el Decreto número 1070 de 2015 y la Resolución número 2086 de 2014 o la norma que adicione, modifique o sustituya, so pena de incurrir en la sanción establecida en el artículo 104 de la Ley 1801 de 2016.

Condiciones de circulación

Artículo 5.4.2.1. Movilización de maquinaria. A partir del 23 de abril de 2015, se permite la movilización de la maquinaria agrícola industrial y de construcción autopropulsada, incluida la contenida en las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00, por las vías terrestres (modo carretero y férreo), fluviales y marítimas del territorio nacional.

Lo anterior, sin perjuicio de las medidas de restricción vehicular contempladas en el capítulo 2 del título 8 de la presente resolución, en o de la norma que la modifique, adicione o sustituya, de las restricciones expedidas por las autoridades locales en cada jurisdicción y de las condiciones especiales establecidas para el transporte carga indivisible extrapesada o extra dimensionada.

Artículo 5.4.2.2. De la movilidad de la maquinaria por vías terrestres. La movilización de toda la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, incluida la contenida en las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 que se movilice por sus propios medios, por las vías terrestres de uso público y privadas abiertas al público, deberá realizarse cumpliendo con las condiciones aquí establecidas.

a) Podrá circular por las vías públicas o privadas abiertas al público, la maquinaria que no supere los límites determinados en la Resolución número 4100 de 2004 o la que modifique, adicione o sustituya y que por su configuración de fábrica cuente con neumáticos para su movilización;

b) La maquinaria que cuente con cilindros u orugas no podrán moverse por sus propios medios bajo ninguna circunstancia, esta será transportada como carga y en caso de que exceda las dimensiones y/o pesos, deberá ser movilizadora según lo dispuesto para el transporte de carga extrapesada y/o extradimensionada;

c) Para su desplazamiento por las vías públicas y privadas abiertas al público entre las 6:00 y las 16:59, la maquinaria debe contar con un sistema de iluminación que le permita observar claramente otros vehículos, personas y obstáculos, igualmente deberán ser visibles para los demás usuarios de la vía, sin ocasionar molestias a estos;

d) Para el desplazamiento de la maquinaria por las vías públicas y privadas abiertas al público entre las 17:00 y las 5:59, deberán llevar encendido un dispositivo de color ámbar en la parte delantera y trasera del equipo, que cumpla la condición de hacerlo reconocible como maquinaria;

f) La maquinaria transitará por la berma de la vía, y de no existir transitará por el extremo derecho de la vía, a una distancia no mayor de un metro del borde de la calzada;

g) La maquinaria deberá desplazarse a una velocidad mínima de 20 km/h y máxima de 50 km/h, sin perjuicio de la restricción de velocidad que establezca la autoridad de tránsito local o de los límites de velocidad preestablecidos para el tramo vial;

h) La maquinaria no deberá portar durante su recorrido los implementos removibles que impliquen que el vehículo en su conjunto supere los límites de pesos y dimensiones determinados en la Resolución número 4100 de 2004 o la que la modifique, adicione o sustituya y en todo caso durante el transporte, deberán transportarse con las medidas de seguridad determinadas por el fabricante;

i) Esta maquinaria no podrá ser estacionada dentro de la franja que conforma la calzada, incluida la berma de la vía;

j) Todas las restricciones aplicables al transporte de carga serán aplicables a esta maquinaria, independientemente de su peso;

k) Cuando se trate de una unidad tractora que hale uno o más remolques o semirremolques, sin que esta configuración exceda las dimensiones determinadas en los literales a) y b) del presente artículo, deberán sujetarse a las condiciones de movilización previstas en el presente acto administrativo, de lo contrario deberán someterse a las disposiciones según lo dispuesto para el transporte de carga extrapesada y/o extradimensionada;

i) **Modificado Artículo 12 Resolución 20243040056195 de 2024.** La maquinaria, requiere para su desplazamiento por las vías de uso público, portar la tarjeta de registro o la “Certificación de Registro de la Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada al RNMA” y el Seguro Obligatorio (SOAT) en el cual deberá identificarse el número de registro de la maquinaria.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340906931 de 2024.

“El artículo 5.4.2.2 de la Resolución Única Compilatoria en materia de tránsito, establece las condiciones básicas para la movilización de maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, incluida la contenida en las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 y

8905.10.00.00. Por lo tanto, no se requiere portar Guía de Movilización para este tipo de maquinaria, dado que las norma dispone que se exigirá dicho requisito a los equipos incluidos en las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00., para la movilización por vías públicas”.

Artículo 5.4.2.3. **Adicionado Artículo 13 Resolución 20243040056195.** Identificación externa de la maquinaria. En un plazo de seis (6) meses siguientes contados a partir de la entrada en vigencia de la presente adición, el propietario o poseedor de la Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada incluida la perteneciente a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00, deberá colocar en los costados y en la parte superior externa de la maquinaria visible y mantener en buen estado, el código alfanumérico consecutivo y automático de ocho (8) caracteres señalado en la Tarjeta de Registro o en la Certificación de Registro de la Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada según corresponda, para la identificación de la maquinaria (MA-

MC-MI) de acuerdo con las indicaciones contenidas en el Anexo 50 “Identificación Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada” de la presente resolución.

Guía de movilización de maquinaria

Artículo 5.4.3.1. Guía de movilización o tránsito de maquinaria. Es el documento que habilita la movilización o tránsito de la maquinaria descrita en las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00, por las vías públicas o privadas abiertas al público, terrestres (carretero y férreo), fluviales y marítimas de la red vial nacional, sin perjuicio de las restricciones de circulación que determinen las autoridades locales.

Este documento tendrá una vigencia de un (1) mes y deberá expedirse por cada trayecto que requiera realizar el equipo.

En el caso de requerirse la movilización de maquinaria desensamblada que haya sido importada bajo una de las subpartidas contenidas en la presente norma, podrá expedirse una sola guía para la movilización de todas sus partes, siempre que el punto de origen y destino sea el mismo.

Este documento será exigible por la Fuerza Pública o la autoridad de tránsito competente en los puntos de control establecidos en las vías y horarios autorizados.

Artículo 5.4.3.2. Expedición de la Guía de Movilización o Tránsito de la Maquinaria. La Guía de Movilización o Tránsito de la Maquinaria, será descargada directamente por los usuarios del Sistema RUNT y demás interesados, a través de la página web de la Concesión RUNT, previa validación del registro de la maquinaria y del pago de la tarifa RUNT.

El procedimiento para la expedición será determinado por el Ministerio de Transporte y estará disponible para consulta en la página web de la Concesión RUNT.

Artículo 5.4.3.3. Porte de la Guía de Movilización o Tránsito de Maquinaria. La Guía de Movilización o Tránsito de la Maquinaria de que trata la presente disposición, deberá ser portada por el operario de la máquina cuando esta transite por sus propios medios o por el conductor del vehículo cuando se movilice como carga, sin perjuicio de los demás documentos de transporte o tránsito que soporten su operación.

Artículo 5.4.3.4. Contenido de la Guía de Movilización o Tránsito de la Maquinaria. La Guía de Movilización o Tránsito de la Maquinaria, contendrá:

- a) Número único de identificación de la maquinaria;
- b) Características técnicas (VIN y/o serie y/o chasis y/o motor);
- c) Subpartida arancelaria a la que pertenece;
- d) Número de unidades o bultos, cuando la maquinaria venga desensamblada;
- e) Fecha de expedición de la Guía de Movilización o Tránsito de Maquinaria;
- f) Fecha de vencimiento de la Guía de Movilización de la Maquinaria;
- g) Nombre del proveedor del Sistema de Posicionamiento Global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico;
- h) Número de serial del Sistema de Posicionamiento Global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico;
- i) Municipio o Departamento de origen;
- j) Municipios o Departamentos de recorrido;
- k) Municipio o Departamento de destino;
- l) Firma del solicitante de la expedición de la guía;

m) Observación o leyenda indicando: La movilización de la maquinaria por las vías del territorio nacional se efectuará entre 6:00 y las 16:59, para lo cual deberá contar con un sistema de

iluminación que le permita observar claramente otros vehículos, personas y obstáculos. Cuando la movilización se efectúe entre las 17:00 y las 05:59 deberá llevar encendido un dispositivo de color ámbar en la parte delantera y trasera del equipo, que cumpla la condición de hacerlo reconocible como maquinaria.

Artículo 5.4.3.5. Transferencia de la Guía. La Guía de Movilización o Tránsito de la Maquinaria es intransferible, su obtención y uso estará bajo la responsabilidad del importador, comercializador, propietario, poseedor y/o locatario, quien además será el responsable de la movilización de la maquinaria.

Artículo 5.4.3.6. Formato de la Guía. El formato de la Guía de Movilización o Tránsito de la Maquinaria contendrá los campos señalados en el artículo 5.4.3.4., de la presente resolución y será diseñado por la Concesión RUNT para la impresión.

Artículo 5.4.3.7. Plazo para el cargue, registro y expedición de la guía de movilización de maquinaria. A partir del 23 de abril de 2015, los fabricantes, ensambladores, importadores, propietarios, poseedores y/o locatarios de la maquinaria perteneciente a las subpartidas 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 del arancel de aduanas, tendrán seis (6) meses contados a partir del 23 de abril de 2015, para instalar el Sistema de Posicionamiento Global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico, realizar el registro ante los organismos de tránsito y obtener y portar la Guía de Movilización o Tránsito de la Maquinaria.

Reglamentación: Resolución 20243040056195 de 2024

Artículo 16. Actualización del Registro Nacional de Maquinaria Agrícola de Construcción Autopropulsada y sus funcionalidades en el Sistema RUNT. Para adelantar los trámites que requieran una actualización en el Sistema RUNT; el operador del sistema de información deberá realizar previamente los ajustes necesarios en el Registro Nacional de Maquinaria Agrícola de Construcción Autopropulsada (RNMA), así como adoptar, modificar e implementar los anexos establecidos en los artículos 14 y 15 que hacen parte integral de la presente resolución.

Instrucción Administrativa:

Circular MT-202440000000897 de 2024.

“Por lo anterior y en aras de orientar el cumplimiento de los requisitos, condiciones y documentos obligatorios en relación con el tránsito y transporte de la MAICA por las vías del territorio nacional, a continuación, nos permitimos dar las siguientes instrucciones.

6.1 PARA LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA CUANDO TRANSPORTEN “MAICA”, PROPIETARIOS Y/O POSEEDORES DE MAQUINARIA AGRÍCOLA, INDUSTRIAL Y DE CONSTRUCCIÓN AUTOPROPULSADA.

De conformidad con lo citado previamente, los documentos que deben portar y presentar los conductores – Operarios, a la autoridad de tránsito y transporte competente en las diferentes vías del territorio nacional, son los siguientes:

6.1.1 Cuando la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, cuente con llantas neumáticas y se movilice por sus propios medios.

De la maquina (MA, MI, MC)

- Tarjeta de registro de maquinaria. *Aplica para toda la maquinaria ingresada después de la expedición del decreto Ley 019 del 10 de enero de 2012 o Certificación de Registro de la Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada “MAICA” para el poseedor, de conformidad con lo establecido en el artículo 5.4.20 de la Resolución 20223040045295 de 2022. Aplica para el caso de los poseedores.*

Para el caso de la maquinaria clasificada en las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00,

8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 su registro es obligatorio indistintamente de la fecha de ingreso al país.

El registro es voluntario para la maquinaria que ingresó con anterioridad a la entrada en vigencia del Decreto Ley 019, siempre y cuando, no corresponda a las subpartidas arancelarias controladas de que trata el Decreto 723 de 2014, compilado en el Decreto No. 1070 de 2015. Sin embargo, para su desplazamiento por las vías de uso público, deberán portar el seguro obligatorio SOAT, por lo tanto, deberán ser registradas y portar la respectiva tarjeta de registro.

-Seguro obligatorio. Aplica para todas.

-GPS y Guía de Movilización o Tránsito de la Maquinaria. Aplica solo para la maquinaria clasificada dentro de las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00.

Del operario de la MAICA

Contar con licencia de conducción mínimo B2.

6.1.2. Cuando la maquinaria se transporte en vehículos de carga y se esté realizando transporte público.

Del vehículo automotor de carga

-Licencia de tránsito.

-Tarjeta de registro de remolques, semirremolques y modulares. Aplica cuando el vehículo sea un tracto camión-Vehículo articulado.

-Seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT.

-Revisión técnico-mecánica y de gases (cuando aplique).

Del conductor

Licencia de conducción. Según categoría que corresponda a la clase de vehículo de carga.

De la carga (cuando se trate de MAICA)

-Manifiesto electrónico de carga.

-Remesa de carga.

-Tarjeta de registro de maquinaria o Certificación de Registro de la Maquinaria

Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada "MAICA" para el poseedor.

-GPS y Guía de movilización o Tránsito de la Maquinaria. Aplica solo para la maquinaria clasificada dentro de las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00.

-Permiso de carga extradimensionada y/o extrapesada. Aplica cuando la maquinaria exceda los límites permitidos sobre peso y/o dimensiones.

NOTA 1: El registro es voluntario para la maquinaria que ingresó con anterioridad a la entrada en vigencia del Decreto Ley 019 de 2012, siempre y cuando, no corresponda a las subpartidas arancelarias controladas de que trata el Decreto 723 de 2014, compilado en el Decreto No. 1070 de 2015, por lo tanto, cuando sea transportada en forma de carga, el conductor- operario deberá presentar cualquiera de los siguientes documentos: Declaración de Importación o Manifiesto de Importación o Tarjeta de registro de maquinaria (MA, MI, MC) o Certificación de Registro de la Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada "MAICA" para el poseedor.

NOTA 2: En atención a lo dispuesto en la Ley 336 de 1996, artículo 5°, inciso 2°, cuando se trate de servicio de transporte privado, en vehículos de placas de servicio particular, oficial o público, es decir, que tanto el vehículo como la carga transportada sea del mismo propietario ya sea persona natural o jurídica, deberá cumplir con los documentos anteriormente relacionados en el numeral 6.1.2. y lo dispuesto en la NOTA 1, a excepción del manifiesto electrónico de carga.

NOTA 3: La "MAICA" que aún no haya sido objeto de venta en el país, es decir, no comercializada por el importador y/o distribuidor y, que requiera ser transportada entre las sedes del importador o desde los lugares de arribo a estas sedes, deberán hacerlo presentando los siguientes documentos: Declaración de Importación (aplica para toda la MAICA). Guía de Movilización y Declaración de Importación (aplica para la MAICA perteneciente a las subpartidas arancelarias controladas de que trata el Decreto 723 de 2014, compilado en el Decreto No. 1070 de 2015. Aclarando que el importador y/o distribuidor deberá demostrar tal calidad en los documentos aquí relacionados.

Importante resaltar que, lo descrito en la presente nota, solo aplica para el servicio de transporte público o transporte privado de la "MAICA", mas no para la movilización por sus propios medios, toda vez que para dicha movilización deberá cumplir con SOAT, lo que conlleva a requerir el registro de la MAICA en el sistema RUNT.

6.2. PARA LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE POLICÍA NACIONAL "DITRA" Y AGENTES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.

Para el control de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada (MAICA), que se movilicen o se transporte por las diferentes vías del país y, con el fin propender por el estricto cumplimiento de la normativa vigente, se deberá verificar:

→ Los documentos de tránsito (Licencia de tránsito, licencia de conducción, SOAT, revisión técnico mecánica) del vehículo automotor de carga, según sea el caso.

→ Los documentos que sustenten la operación del transporte, cuando la “MAICA” este siendo transportada en vehículos de carga (transporte público o transporte privado) y/o los documentos de carga extradimensionada, si es el caso.

→ La tarjeta de registro o la Certificación de registro de la “MAICA”, este último, de conformidad con lo establecido en el artículo 5.4.20 de la Resolución 20223040045295 de 2022. Documentos que se deben verificar en el sistema RUNT, consulta por placa (digitar número único de identificación de la “MAICA”). Ejemplo: MC000000.

→ La Guía de movilización o Tránsito de la maquinaria. Aplica para la “MAICA” clasificada dentro de las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 y deberá verificarse en la plataforma RUNT mediante el siguiente LINK: <https://www.runt.gov.co/actores/ciudadano/guia-de-movilizacion>.

→ El GPS. Aplica para la “MAICA” clasificada dentro de las subpartidas arancelarias 8429.11.00.00, 8429.19.00.00, 8429.51.00.00, 8429.52.00.00, 8429.59.00.00 y 8905.10.00.00 y deberá verificarse la terminal de este dispositivo, confrontando la información que se encuentra en la plaqueta instalada en la “MAICA” por el proveedor del servicio, con la información de la guía de movilización o Tránsito de la maquinaria, en relación con (IMEI, Identificación del GPS, número de serie del terminal), que se encuentra en el RUNT. Para el caso de la fuerza pública, deberán verificar el funcionamiento permanente e ininterrumpida del dispositivo GPS, con la Dirección de Carabineros y Protección Ambiental de la Policía Nacional “DICAR” mediante los medios de contacto autorizados por la institución, la información que en tiempo real

reportan los equipos instalados en la maquinaria.

→ Identificación externa de la “MAICA”, confrontándola con la identificación que se encuentre en la tarjeta de registro y en el sistema RUNT. NOTA: El documento denominado “Certificación de Registro de la Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada “MAICA” para el poseedor”, será exigible por la autoridad de tránsito y transporte y/o fuerza pública, en las vías nacionales, una vez la concesión RUNT realice los ajustes necesarios para la expedición del mismo, conforme lo dispuesto en el artículo 5.4.20. del Capítulo 4 del Título 5 de la Resolución 20223040045295 de 2022, modificado por la Resolución No. 20243040056195 del 18 de noviembre de 2024. Fecha que será informada a través de circular.

7. IDENTIFICACIÓN EXTERNA DE LA MAQUINARIA

En un plazo de seis (6) meses siguientes contados a partir de la entrada en vigencia de la Resolución No. 20243040056195 del 18 de noviembre de 2024, a toda la Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada incluida la perteneciente a las subpartidas de control especial, se le deberá colocar de manera permanente, visible y en buen estado, en los costados y en la parte superior externa, el código alfanumérico de ocho (8) caracteres señalado en la Tarjeta de Registro o en la Certificación de Registro de la Maquinaria Agrícola Industrial y de Construcción Autopropulsada.

Para la identificación de la maquinaria se tendrán en cuenta las siguientes indicaciones:

→ Dimensiones: 12 centímetros de altura por 50 centímetros de ancho.

→ Dimensiones de las letras y números: 8 centímetros de alto y de ancho proporcional a cada dígito. → Colores: Fondo Negro con letras y números blancos.

→ Fuente: Arial Black.

→ Diseño: Rectangular.

→ Ubicación: En los costados derecho e izquierdo y en la parte superior externa, se podrá incluir en el brazo u otra parte visible de la maquinaria.”

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.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Traslado y Radicación de Matrícula de Un Vehículo, Remolque o Semirremolque

Artículo 5.3.4.1. **Modificado Artículo 23 Resolución MT-20233040017145 de 2023**, artículo 23. Procedimiento y requisitos. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para realizar el traslado y radicación de la matrícula de un vehículo, remolque o semirremolque ante los Organismos de Tránsito, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación de la solicitud. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, deberá presentar ante el Organismo de Tránsito donde se encuentra matriculado el vehículo, la solicitud de trámite indicando el Organismo de Tránsito a donde se pretende trasladar y adjuntando la imagen del código QR o las respectivas improntas, donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN.

2. Confrontación de la información registrada en el sistema RUNT. Tanto para trámites presenciales o virtuales, el Organismo de Tránsito confrontará en el sistema RUNT la información de las improntas adjuntas y los datos contenidos en el Registro Nacional Automotor.

3. Validación de la existencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, certificado de revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes e infracciones de tránsito. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito validará en el sistema RUNT la existencia del SOAT y certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes vigente para el vehículo objeto de trámite, y verificará a través del sistema RUNT que el propietario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito, de conformidad con lo dispuesto en el Sistema e Infracciones de Tránsito (SIMIT).

4. Verificación y validación del pago por concepto de impuesto sobre vehículos, pago de la tarifa RUNT. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito validará el pago por concepto de impuestos del vehículo automotor, para lo cual el interesado adjuntará las copias de los recibos de pago y valida en el sistema RUNT el pago realizado de la tarifa RUNT.

De conformidad con lo establecido en la Ley 488 de 1998, el Organismo de Tránsito no debe verificar el pago de impuestos a los remolques y semirremolques, los cuales se encuentran exentos del pago de esta obligación.

De conformidad a lo determinado en el artículo 39 de la Ley 769 de 2002 o aquella que la modifique, adicione o sustituya, el traslado de la matrícula de un vehículo no tiene costo alguno; por lo tanto, solo es objeto de pago de la tarifa RUNT.

5. Validación y verificación del cumplimiento de requisitos para el traslado. Verificados y/o validados los requisitos del traslado de matrícula, el Organismo de Tránsito registrará en el sistema RUNT la novedad del traslado.

6. Remisión de la carpeta que contiene los documentos del vehículo. El Organismo de Tránsito remite por correo certificado, físico o electrónico según corresponda, la carpeta física o digital

según corresponda, que contiene los documentos originales y/o digitalizados del vehículo, al Organismo de Tránsito receptor de la matrícula y deja una copia de estos en su archivo.

En el evento de extravío de los documentos originales remitidos, el Organismo de Tránsito que origina el traslado deberá enviar nuevamente copia auténtica de los documentos correspondientes al historial del vehículo para la formalización de la radicación de la matrícula.

7. Recepción de la carpeta que contiene los documentos del vehículo por el Organismo de Tránsito receptor. El Organismo de Tránsito receptor confrontará en el sistema RUNT, que la información de las improntas adheridas o imágenes adjuntas a la solicitud del trámite de traslado y los datos contenidos en la licencia de tránsito coincidan con los datos que aparecen en el Registro Nacional Automotor.

8. Notificación al usuario de la recepción de carpeta por el Organismo de Tránsito receptor. El Organismo de Tránsito receptor, informará al usuario del trámite, la recepción de la carpeta con los documentos del vehículo a través de mensaje de datos al número de teléfono o al correo electrónico certificado o registrado por el usuario en RUNT.

Cuando el usuario indique no contar con correo electrónico, el organismo de tránsito receptor deberá informar al usuario del trámite, la recepción de la carpeta con los documentos del vehículo a través de comunicación escrita por correo certificado a la dirección de domicilio registrada por el usuario en RUNT.

9. Radicación del traslado de matrícula por parte del organismo de Tránsito receptor. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito receptor deberá proceder con la verificación de la información registrada en el sistema RUNT y confirmar que el ciudadano que adelanta el trámite es el mismo que se encuentra inscrito y es quien solicitó el traslado, a partir de la validación de identidad de la persona a través del Sistema RUNT.

Si transcurridos sesenta (60) días hábiles a partir de la fecha de radicación de la solicitud de traslado ante el Organismo de Tránsito de origen, el propietario no adelanta el proceso de radicación de la matrícula ante el Organismo de Tránsito receptor, este último devolverá la documentación al Organismo de Tránsito de origen.

10. Verificación del pago por concepto de impuesto sobre vehículos y validación de la existencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, infracciones de tránsito y pago de la tarifa RUNT. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito verificará el pago por concepto de impuestos del vehículo para lo cual requerirá la respectiva copia del recibo de pago, validará a través del sistema RUNT que el vehículo cuente con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y que el usuario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito, de conformidad con lo dispuesto en el Sistema de Infracciones de Tránsito (SIMIT).

Se eximen de la validación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y el pago de impuestos a los remolques y semirremolques.

11. Otorgamiento de la licencia de tránsito o tarjeta de registro según corresponda y entrega de la placa del vehículo. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el Organismo de Tránsito receptor procede a expedir la nueva licencia de tránsito o tarjeta de registro según el caso y entregar las nuevas placas del vehículo, previa devolución de la licencia de tránsito o tarjeta de registro según el caso y placas anteriores.

En el caso de los remolques y semirremolques, no se produce el cambio de placa.

Artículo 5.3.4.2. Inscripción de medidas que afectan la propiedad. Si en el transcurso del proceso del traslado y radicación de la matrícula de un vehículo se profiere una orden judicial o

administrativa que afecta el derecho a la propiedad, esta orden deberá ser inscrita en el respectivo registro por parte del organismo de tránsito originador del traslado, siempre y cuando no se haya culminado el proceso de radicación del registro en el nuevo organismo de tránsito.

Artículo 5.3.4.3. Modificado Artículo 24 Resolución MT-20233040017145 de 2023, artículo 24. Traslado de matrícula de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo, mixto, metropolitano, distrital y municipal de pasajeros. No podrá autorizarse ni realizarse el traslado de matrícula de los vehículos de servicio público colectivo e individual de pasajeros y mixto de radio de acción metropolitano, distrital y municipal.

Excepcionalmente se podrá realizar traslado de matrícula de los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y mixto de radio de acción metropolitano, distrital y municipal cuando se cumplan las siguientes condiciones:

1. Que el traslado se efectúe para efectos de realizar la reposición de un vehículo de la misma modalidad y clase, en el municipio hacia donde se solicita el traslado de la matrícula.
2. Que el vehículo objeto de reposición, sea sometido al proceso de desintegración física total y cancelada la respectiva matrícula.
3. Que el vehículo que ingrese en reposición del automotor objeto de desintegración física total, sea por lo menos de un modelo cinco (5) años menor que este último, y
4. Que la autoridad de tránsito del municipio receptor, autorice la radicación de la matrícula del vehículo trasladado.

Parágrafo. Los organismos de tránsito deberán verificar en el sistema RUNT el cumplimiento de las condiciones señaladas en el presente artículo.

El sistema RUNT, realizará los desarrollos necesarios para las validaciones en línea y tiempo real del cumplimiento de las condiciones señaladas en el presente artículo. Por tanto, a partir del 30 de agosto de 2013 y mientras se implementan las validaciones referidas, los organismos de tránsito deberán verificar documentalmente el cumplimiento de las condiciones señaladas en el presente artículo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341141181 de 2023.

“Para que proceda el trámite de traslado de cuenta de vehículos en las modalidades de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros y transporte mixto de radio de acción metropolitano, distrital o municipal, entre otros, se debe demostrar que éste se realiza para efectuar la reposición de un vehículo en el municipio para donde se realiza el traslado de cuenta. Es pertinente resaltar, que la Ley 688 de 2001 en el artículo 2, define la reposición de vehículos, como la sustitución de un vehículo que ha alcanzado el término de su vida útil por otro nuevo o de menor edad, dentro de la vida útil determinada por ley, en ese sentido, el trámite de traslado de cuenta de vehículos de servicio

público en las precitadas modalidades, solo es procedente para efectuar la reposición de vehículos y no para efectuar la renovación, la cual es definida en el mismo artículo, como la venta de un vehículo de transporte público para adquirir un vehículo de un modelo posterior, dentro de la vida útil determinada por ley. (...) El trámite de traslado de cuenta de vehículos en las modalidades de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros y transporte mixto de radio de acción metropolitano, distrital o municipal, procede por excepción, siempre que se den los presupuestos de derecho y de hecho establecidos en el parágrafo del artículo 5.3.4.1 de la Resolución 20223040045295 de 2022”.

Concepto MT-20231340907441 de 2023.

“(…) el trámite de traslado de cuenta de vehículos en las modalidades de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros y mixto, de radio de acción metropolitano, distrital y municipal, sólo procede por excepción, siempre que se den los presupuestos de derecho y hecho establecidos en el parágrafo del artículo 5.3.4.3 de la Resolución 20223040045295 de 2022. Es pertinente señalar, que contrario a lo señalado en su comunicación, permitir el traslado de cuenta de los referidos vehículos, sólo por excepción, no conlleva a concluir que se trate de un vacío normativo, pues lo pretendido, es evitar que para esos municipios donde se realiza ese traslado de cuenta, el servicio en esas modalidades sólo se presté con vehículos vetustos que están siendo desechados en aquellas ciudades donde se encontraban registrados y prestando el servicio”.

Concepto MT-20231340037391 de 2023.

“La normatividad vigente en materia de tránsito establece prohibición expresa de traslado de matrícula de los vehículos de servicio público colectivo e individual de pasajeros y mixto de radio de acción metropolitano, distrital y municipal y matrícula. Sobre los vehículos de consulta no se encuentra disposición legal, ni reglamentaria que prohíba el traslado y radicación de matrícula de vehículos servicio público de transporte masivo de pasajeros; en consecuencia, el organismo de tránsito donde se traslada la matrícula está llamado a observar el procedimiento de que trata el mencionado artículo 5.3.4.1. de la Resolución

20223040045295 de 2022 para el traslado y radicación de la matrícula de los vehículos, en caso de ser aplicable al caso en particular. (…) el RUNT S.A 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, que tiene constante interacción con los organismos de tránsito, de conformidad con los artículos 8 y 9 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) y el Contrato de Concesión suscrito para la materia. El RUNT se encuentra habilitado para el registro del traslado y radicación de matrícula de los vehículos, inclusive de los de servicio público de transporte masivo de pasajeros. Ahora bien, el modelo de operación del RUNT gira alrededor de un sistema centralizado de información de tránsito y transporte el cual opera bajo un esquema de colaboración que dependen de la información provista, en línea y tiempo real, por múltiples entidades, entre ellas, por los organismos de tránsito de todo el país, de tal suerte que son los organismos los llamados a registrar la información. En relación con el numeral 2.4. de su consulta, es de resaltar que el traslado de cuenta, no implica un cambio de radio de acción, si lo que se pretende es la vinculación del vehículo al sistema de transporte masivo del municipio donde se trasladará la cuenta”.

Traslado de cuenta de vehículos registrados en los organismos de tránsito departamentales, por la creación y puesta en funcionamiento de un organismo de tránsito municipal

Artículo 5.3.4.1.1. Objeto. La presente subsección tiene por objeto establecer las condiciones para el traslado de cuenta y la entrega de la documentación que compone el historial de los vehículos registrados en los Organismos de Tránsito Departamentales cuando se cree y ponga en funcionamiento un Organismo Municipal de Tránsito.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340907371 de 2023.

“(…) los traslados de cuenta de vehículos

registrados en el organismo de tránsito departamental al municipal por creación y

puesta en marcha de este último, es la de aquellos vehículos que expresamente cumplen los presupuestos de derecho y de hecho establecidos en el artículo 5.3.4.1.1 de la Resolución 20223040045295 de 2022. Es pertinente resaltar, que lo establecido la referida reglamentación, no es opcional para los organismos de

tránsito, si no una obligación, salvo lo dispuesto en el numeral 4 del precitado artículo, para los propietarios de vehículos que no tengan su domicilio en el municipio donde se creó el organismo de tránsito, pero expresamente soliciten el traslado de la cuenta”.

Artículo 5.3.4.1.2. Registros, historiales y carpetas de vehículos. Los Organismos de Tránsito Departamentales con sede en los municipios donde se cree un Organismo de Tránsito de carácter municipal, deberán realizar el traslado de cuenta a estos últimos, de los siguientes registros de vehículos:

1. Vehículos de servicio público vinculados o de propiedad de empresas de transporte público colectivo municipal, transporte individual y/o mixto con zona de operación metropolitana, distrital o municipal, que tengan sede y presten el servicio en dicho municipio.
2. Vehículos del servicio oficial de propiedad del municipio o de entidades del municipio donde se crea el organismo de tránsito.
3. Vehículos de servicio particular, caso en el cual se deberá verificar a través del RUNT que el propietario tenga su domicilio en el municipio donde se cree el organismo de tránsito.
4. Vehículos de servicio particular cuando sus propietarios no tengan su domicilio en el municipio pero así lo soliciten expresamente. En este último caso la solicitud debe ser radicada ante el Organismo de Tránsito Municipal en fecha anterior a la suscripción del acta de entrega de carpetas, en tal caso este informará al Organismo de Tránsito Departamental para que allegue la carpeta correspondiente, o podrá ser radicada dicha solicitud por el propietario del vehículo ante el Organismo de Tránsito Departamental con anterioridad a la entrega física de dichas carpetas.

Dichas carpetas deberán ser entregadas dentro del plazo de transición que el Ministerio de Transporte concede al Organismo de Tránsito Municipal para el inicio de operaciones.

Artículo 5.3.4.1.3. Acta de entrega. El traslado de cuenta y la entrega de la documentación que compone el historial de los vehículos registrados en el Organismo de Tránsito Departamental al Organismo de Tránsito Municipal, deberá efectuarse mediante acta suscrita conjuntamente por los representantes legales de los respectivos organismos de tránsito y dentro del plazo de transición que el Ministerio de Transporte concede al Organismo de Tránsito Municipal para el inicio de operaciones.

Parágrafo. El traslado de cuenta no causará al propietario del vehículo una erogación por este concepto, salvo la comprobación que tales vehículos se encuentran a paz y salvo por todo concepto en multas e impuestos.

Artículo 5.3.4.1.4. Traslado de la sede del organismo de tránsito departamental. El Organismo de Tránsito Departamental, a partir de la puesta en funcionamiento del Organismo de Tránsito Municipal no podrá tener sede en el municipio donde se creó el organismo de tránsito municipal y podrá trasladar dicha sede administrativa a otro municipio del departamento donde no exista organismo de tránsito municipal.

Doctrina Administrativa

Concepto MT-20201340589041 de 2020.
“(…) ninguna de estas establece de

manera expresa que los organismos de tránsito dentro del procedimiento del

trámite de traspaso y radicación de la matrícula de un vehículo, deban exigir como requisito para realizar dicho trámite, presentar autorización proveniente del

banco cuando el vehículo sobre el cual versa el respectivo trámite, cuente con prenda a favor de un banco en razón a un crédito”.

Parágrafo. El domicilio del organismo de tránsito ante el cual se encuentren registrados los papeles de un vehículo será el domicilio fiscal del vehículo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-003772 de 2003. “...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”.

Concepto MT-34847 de 2006: “...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 MT-40206 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”.

Concepto MT-20191340381471 de 2019. “... los ciclomotores eléctricos están exentos del

pago del impuesto sobre vehículos conforme lo establecido en el literal a), del artículo 141 de la Ley 488 de 1998, en cita, toda vez que por su potencia nominal 4 kw se equiparan a aquellos que cuentan con motor a combustión interna de una cilindrada no superior a 50 cm3, y la referida norma establece que están exentas del pago de este impuesto las bicicletas, motonetas y motocicletas con motor hasta 125 cm3 de cilindrada”.

Concepto MT-20201340661901 de 2020. “... si el montacargas objeto de consulta es un vehículo y maquinaria de uso industrial que por sus características no estén destinadas a transitar por las vías de uso público o privadas abiertas al público, de conformidad con lo establecido en el artículo en el literal d) 141 de la Ley 488 de 1998 le aplica la excepción establecida en la referida ley”.

Concepto MT-20201340235891 de 2020. “...es competencia del departamento y/o distrito a través de los Gobernadores y/o Alcaldes Distritales determinar la exclusión o no de los vehículos de servicio oficial del pago del impuesto sobre vehículos, toda vez que de conformidad con lo establecido en el artículo 147 de la Ley 488 de 1998, la administración y control, en lo que hace referencia al recaudo, fiscalización, liquidación oficial, discusión, cobro y devolución del impuesto sobre vehículos automotores, es de su competencia en cuya jurisdicción se deba pagar el impuesto”.

Concepto MT-20201340022781 de 2020. “... con ocasión al eventual decreto de medidas cautelares judiciales o administrativas de embargo y secuestro del automotor, no se altera la situación jurídica del vehículo de cara a los impuestos que deben pagar los propietarios de los vehículos gravados, lo que equivale a decir que el sujeto pasivo

(obligado) no se puede eximir del pago por la no tenencia material del bien aprehendido”.

Concepto MT-20201340022781 de 2020: “...la norma transcrita creó el impuesto a los vehículos automotores que sustituyó los impuestos de timbre nacional sobre vehículos automotores, en donde se establece entre otros, el hecho generador y el sujeto pasivo, este último definido como propietario o poseedor del vehículo. Así las cosas, constituidos los elementos del impuesto ibidem de que tratan los artículos 140, 141 y 142 de la citada Ley 488 de 1998 se puede afirmar que existe objetivamente la obligación de pagar el impuesto sobre vehículo automotor, con las consecuencias jurídicas que desentrañe su incumplimiento, sin

embargo es preciso señalar que mientras no se realice la cancelación de la matrícula, el rodante continuará generando las obligaciones tributarias que por ministerio de la ley se creen, sin distingo de la persona que ostente el derecho real de dominio, quien será precisamente el sujeto pasivo de las mismas. En este orden de ideas, con ocasión del eventual decreto de medidas cautelares judiciales o administrativas de embargo y secuestro del automotor, no se altera la situación jurídica del vehículo de cara a los impuestos que deben pagar los propietarios de los vehículos gravados, lo que equivale a decir que el sujeto pasivo (obligado) no se puede eximir del pago por la no tenencia material del bien aprehendido”.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-1320 de 2000: “La Corporación ha tenido también oportunidad de señalar que las exenciones son estímulos fiscales y eficaces instrumentos de política económica y social, que no contradicen el principio de equidad, si resultan razonables y necesarias para promover el desarrollo económico y social en las áreas que requieran de incentivos, precisamente, para impulsar su crecimiento o para imprimirle un mayor dinamismo. (...) Nótese que las exenciones consagradas en los literales c), d) y e) del artículo 141 de la Ley 488 de 1998 cumplen el requisito de la razonabilidad, en tanto que el tratamiento tributario favorable a los vehículos que se destinan a las actividades agrícola e industrial y al transporte público de pasajeros, en últimas, se fundamenta en el beneficio que, para toda la comunidad nacional, produce un crecimiento de mayor dinamismo en esos sectores.

De lo anterior resulta que los incentivos tributarios que se crean para fomentar la inversión y el desarrollo de los sectores agrícola, industrial y de transporte se justifican por su repercusión benéfica en el interés general y se fundamentan en la ganancia colectiva en que se traduce la inversión en infraestructura e insumos en esas áreas, pues en últimas, ello equivale a mejores niveles de desarrollo económico y social”.

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.

Consejo de Estado: Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 2325 de 2017. “[E]l legislador fijó las tarifas del impuesto de vehículos exclusivamente a los vehículos particulares, según su valor comercial, y no señaló tarifas para vehículos de servicio oficial, entendidos como aquellos destinados al servicio de las entidades públicas, de acuerdo con la definición vigente. En tal virtud, el legislador al expedir la Ley 488 de 1998 y regular lo relativo al impuesto sobre vehículos automotores, tuvo en cuenta los antecedentes normativos de los tributos sobre vehículos que sustituyó (impuesto de timbre nacional; circulación y tránsito, y el unificado de vehículos del Distrito Capital), razón por la cual, solamente estableció las tarifas del

impuesto para los vehículos particulares y excluyó del pago a los vehículos de uso oficial. En consecuencia, los vehículos de servicio oficial, definidos por la ley como aquellos destinados al servicio de las entidades públicas, no están gravados con el impuesto sobre vehículos automotores y, por lo tanto, no están obligados al pago de dicho tributo. (...) En tal virtud, la voluntad del legislador fue no someter al gravamen a los vehículos oficiales, pues la tarifa es un elemento esencial para que se configure el tributo y tratándose de impuestos de carácter nacional, como ocurre en el presente caso, la competencia es exclusivamente de la ley. (...) en el evento de que se haya efectuado un pago por dicho concepto, se pagó un tributo que el legislador no impuso; por lo tanto, no existiendo sustento legal para exigirlo, estamos frente al pago de lo no debido”.

Consejo de Estado Sección 4ª Sentencia del 22 de marzo de 2022. “También se ha hecho alusión a ciertas limitaciones al poder legislativo de configuración normativa en materia de impuestos territoriales, como recursos propios que deben salvaguardarse de la injerencia de las autoridades nacionales y que, en materia de exenciones y tratamientos preferenciales responden a la

expresa prohibición del artículo 294 constitucional, según el cual, “La ley no podrá conceder exenciones ni tratamientos preferenciales en relación con los tributos de propiedad de las entidades territoriales. Tampoco podrá imponer recargos sobre sus impuestos salvo lo dispuesto en el artículo 317”. Tal salvaguarda sobre las rentas territoriales frente a la intervención de las autoridades nacionales conduce a que, correlativamente, las entidades territoriales sólo puedan disponer exenciones o tratamientos preferenciales en relación con los tributos de su propiedad. (...) A la luz de esa premisa, queda desvirtuada la presunción de legalidad del artículo segundo de la Ordenanza 594 de 2006, comoquiera que el descuento que establece sobre el impuesto de vehículos automotores del año siguiente al de la matriculación del vehículo gravado ante el Instituto Departamental de Tránsito y Transporte del Meta, corresponde materialmente a una exención temporal que reduce la cuantificación de dicho impuesto nacional, respecto del cual la Asamblea Departamental del Meta sólo podía ejercer las facultades de administración y control que le reconoce el artículo 147 de la Ley 488 de 1998, en cuanto cesionario legal de las rentas provenientes de ese gravamen (...)”.

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.

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 públicas¹³³;
- 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 público¹³⁴;
- e) Los vehículos de transporte público de pasajeros y de carga¹³⁵.

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.

¹³³ Este literal fue declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-1320 de 2000.

¹³⁴ Este literal fue declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-1320 de 2000.

¹³⁵ Este literal fue declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-1320 de 2000.

Parágrafo 3. Adicionado Artículo 341 Ley 1819 de 2016. A partir del registro de la aprehensión, abandono o decomiso de automotores y maquinaria que sea efectuada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, o de cualquier autoridad pública competente para ello, en el Registro Único Nacional de Tránsito y hasta su disposición a través de las modalidades que estén consagradas en la normativa vigente, no se causarán impuestos ni gravámenes de ninguna clase sobre los mismos.

Este tratamiento también aplicará para los referidos bienes que sean adjudicados a favor de la Nación o de las entidades territoriales dentro de los procesos de cobro coactivo y en los procesos concursales, a partir de la notificación de la providencia o acto administrativo de adjudicación a la autoridad que administre el Registro Único Nacional de Tránsito y hasta su disposición a través de las modalidades previstas en el artículo 840 del Estatuto Tributario.

Para efectos del presente parágrafo, se entenderá por maquinaria aquella capaz de desplazarse, los remolques y semirremolques, y la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada.

Artículo 142. Sujeto pasivo. El sujeto pasivo del impuesto es el propietario o poseedor de los vehículos gravados.

Artículo 143. Base gravable. Está constituida por el valor comercial de los vehículos gravados, establecido anualmente mediante resolución expedida en el mes de noviembre del año inmediatamente anterior al gravable, por el Ministerio de Transporte.

Para los vehículos que entran en circulación por primera vez, la base gravable está constituida por el valor total registrado en la factura de venta, o cuando son importados directamente por el usuario propietario o poseedor, por el valor total registrado en la declaración de importación.

Parágrafo. Para los vehículos usados y los que sean objeto de internación temporal, que no figuren en la resolución expedida por el Ministerio de Transporte, el valor comercial que se tomará para efectos de la declaración y pago será el que corresponda al vehículo automotor incorporado en la resolución que más se asimile en sus características.

Artículo 144. Causación. El impuesto se causa el 1 de enero de cada año. En el caso de los vehículos automotores nuevos, el impuesto se causa en la fecha de solicitud de la inscripción en el registro terrestre automotor, que deberá corresponder con la fecha de la factura de venta o en la fecha de solicitud de internación.

Artículo 145. Tarifas. Las tarifas aplicables a los vehículos gravados serán las siguientes, según su valor comercial:

Vehículos particulares:

a) Hasta \$54.057.000	1,5%
b) Más de \$54.057.000 y hasta \$121.625.000	2,5%
c) Más de \$121.625.000	3,5%

2. Motos de más de 125 c.c. 1.5%”.

Parágrafo 1. Los valores a que se hace referencia en el presente artículo, serán reajustados anualmente por el Gobierno Nacional.

Parágrafo 2. Cuando el vehículo automotor entre en circulación por primera vez, el impuesto se liquidará en proporción al número de meses que reste del respectivo año gravable. La fracción de mes se tomará como un mes completo. El pago del impuesto sobre vehículos automotores constituye requisito para la inscripción inicial en el registro terrestre automotor.

Parágrafo 3. Todas las motos independientemente de su cilindraje, deberán adquirir el seguro obligatorio de accidentes de tránsito. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la imposición de las sanciones establecidas para los vehículos que no porten la calcomanía a que se refiere la presente ley. Las compañías aseguradoras tendrán la obligación de otorgar las pólizas del seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

Parágrafo 4. Los municipios que han establecido con base en normas anteriores a la sanción de esta ley el impuesto de circulación y tránsito o rodamiento a los vehículos de servicio público podrán mantenerlo vigente.

Parágrafo 5. Adicionado Artículo 3 Ley 1964 de 2019. Para los vehículos eléctricos, las tarifas aplicables no podrán superar en ningún caso, el uno por ciento (1%) del valor comercial del vehículo.

Parágrafo 6. Adicionado Artículo 17 Ley 2128 de 2021. Para los vehículos dedicados a gas combustible, las tarifas de impuestos sobre los vehículos aplicables no podrán superar en ningún caso, el uno por ciento (1%) del valor comercial del vehículo.

Artículo 146. Modificado Artículo 340 Ley 1819 de 2016. *Liquidación del impuesto sobre vehículos automotores.* El impuesto sobre vehículos automotores podrá ser liquidado anualmente por el respectivo sujeto activo. Cuando el sujeto pasivo no esté de acuerdo con la información allí consignada deberá presentar declaración privada y pagar el tributo en los plazos que establezca la entidad territorial.

Para efectos de lo dispuesto en el inciso anterior, el Ministerio de Transporte entregará, en medio magnético y de manera gratuita, antes del 31 de diciembre de cada año, toda la información del RUNT a cada Departamento y al Distrito

Capital, que permita asegurar la debida liquidación, recaudo y control del impuesto sobre vehículos automotores.

Para los vehículos que entren en circulación por primera vez será obligatorio presentar la declaración, la cual será requisito para la inscripción en el registro terrestre automotor.

Parágrafo. Adicionado Artículo 37 Decreto 2106 de 2019. El formulario de declaración y pago del impuesto sobre vehículos automotores será diseñado y adoptado por el Departamento Administrativo de la Función Pública, en coordinación con los Departamentos y el Distrito Capital y con el apoyo técnico del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Federación Nacional de Departamentos. Estos formularios serán de uso obligatorio.

Artículo 147¹³⁶. *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.

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.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado Radicación No. 76001-23-33-000-2013-00061-01(21927).

“Si bien es cierto que esta norma no excluyó a los vehículos de propiedad de las entidades públicas, el artículo 145 del mismo ordenamiento jurídico no dispuso una tarifa para los vehículos de uso oficial. Por lo tanto, estos no se encuentran gravados con el impuesto sobre vehículos automotores de que trata la Ley 488 de 1998 debido a la ausencia de uno de los elementos esenciales del tributo [tarifa]. Sobre este punto en particular, la Sala reitera el criterio expuesto en la sentencia de 21 de agosto de 2008, en la cual se precisó lo siguiente: “Aunque las normas sobre sujeto pasivo y base gravable del

impuesto de vehículos no excluyeron del mismo a los vehículos oficiales, la disposición sobre tarifas sólo se refiere a los vehículos particulares y a las motos de más de 125 c.c, lo que significa que el legislador no previó ninguna tarifa para los vehículos de uso oficial ni autorizó a las entidades territoriales a hacerlo. Lo anterior significa que los vehículos oficiales no pueden ser gravados con el impuesto de vehículos porque faltó uno de los elementos esenciales para que respecto de los mismos se configurara el tributo (la tarifa), elemento que, se insiste, no puede ser suplido por las entidades territoriales (...).”

¹³⁶ Este artículo fue declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-172 de 2001.

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-20231340388541, MT-20231340289331 y MT-20231340300161 de 2023. “(...) los vehículos oficiales son aquellos automotores que están destinados al servicio de entidades públicas, ya sea de carácter nacional, departamental o municipal, cuya utilización se hará de manera exclusiva para atender necesidades ocasionales e indispensables propias de las funciones de cada órgano. Se resalta que, todo tributo posee unos elementos esenciales para su causación, sin los cuales no sería posible la existencia y obligatoriedad del impuesto, estos son: i) sujeto activo, ii) sujeto pasivo, iii) hecho generador, iv) base gravable y, v) tarifa. De manera complementaria, vale señalar que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público señaló en el Concepto 032508 05-11-2009 con relación al fallo del Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Cuarta Consejero Ponente: Héctor J. Romero Díaz del veintiuno (21) de agosto de dos mil ocho (2008) Radicación número: 0500123310002000001275 0,1 Número Interno: 15360, lo siguiente: “[...] Siendo ello así, dable es colegir que los vehículos oficiales a los que se refiere el Consejo de Estado en el fallo arriba referenciado, serán aquellos que, además de estar destinados al servicio de una entidad pública, se encuentren registrados, según su licencia de tránsito como de servicio oficial y que por tal razón le hayan sido asignadas las correspondientes placas de servicio oficial. En este orden de ideas, corresponde a la administración departamental verificar las condiciones para que un vehículo sea o no considerado, para efectos tributarios, como de servicio oficial y por esa vía

definir su sujeción o no al impuesto sobre vehículos automotores”. Así las cosas, el artículo 145 de la Ley 488 de 1998, al fijar las tarifas del impuesto sobre vehículos automotores, se refiere a los vehículos particulares y no abarca los vehículos destinados al “servicio de entidades públicas” en ese orden de ideas, no fijó la tarifa del impuesto de vehículos para los automotores de servicio oficial. Conforme lo anterior, la Ley 488 de 1998, creó el impuesto sobre vehículos y cedió su recaudo a los municipios, distritos, departamentos y el Distrito Capital, vale resaltar, que la citada norma no fijó la tarifa del impuesto de vehículos para los automotores de servicio oficial, así mismo es imperioso señalar, que conforme el concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público corresponde a la administración departamental verificar las condiciones para que un vehículo sea o no considerado, para efectos tributarios, como de servicio oficial y por esa vía definir su sujeción o no al impuesto sobre vehículos automotores. En consecuencia, es competencia de las gobernaciones departamentales determinar la exclusión o no de los vehículos de servicio oficial del pago del impuesto sobre vehículos, como también corresponde a estas entidades establecer la procedencia de devolver los dineros por este concepto causado en vigencias anteriores, con base en la jurisprudencia y normatividad citada. A su turno en relación, si es procedente solicitar a la Tesorería de la Gobernación la devolución de los dineros cancelados por este concepto como pago de lo no debido, se reitera que será la entidad respectiva la que estudie la viabilidad o factibilidad del tema objeto de consulta”.

Legislación Complementaria: Ley 1819 de 2016

Artículo 358. Facultad para inmovilizar vehículos. El jefe de rentas o director de impuestos departamental podrá solicitar al organismo de tránsito correspondiente, mediante acto administrativo motivado, que se ordene la inmovilización del vehículo automotor o motocicleta que tengan deudas ejecutables pendientes de pago por concepto del impuesto de vehículos automotores por dos o más periodos gravables.

Para efectos de la inmovilización se aplicarán los términos del artículo 125 de la Ley 769 de 2002 o las normas que la adicionen o modifiquen.

Artículo 40. Cancelación. La licencia de tránsito de un vehículo se cancelará a solicitud de su titular por destrucción total del vehículo, pérdida definitiva, exportación o reexportación, hurto o desaparición documentada sin que se conozca el paradero final del vehículo, previa comprobación del hecho por parte de la autoridad competente.

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”.

Comentario del Editor:

La cancelación de la licencia de tránsito de un vehículo tiene efectos jurídicos al constituir un acto administrativo que deja sin efectos el registro del mismo, por lo tanto solo procede en los eventos previstos expresamente por la ley, es decir, (i) por destrucción total del vehículo, (ii) por pérdida definitiva del vehículo, (iii) por exportación del vehículo, (iv)

por reexportación del vehículo, (v) por hurto o desaparición documentada del vehículo sin que se conozca el paradero final, previa comprobación del hecho por parte de la autoridad competente (estos dos términos, para efectos de la cancelación, son sinónimos).

Texto del Editor:

La Ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito Terrestre- estableció como requisitos para hacer efectiva la tradición (venta o traspaso) de los automotores, tanto la entrega material del automotor como la inscripción del negocio jurídico correspondiente en el Registro Nacional Automotor, obligación consignada de forma expresa en el artículo 47 de dicha norma, en los siguientes términos:

A través de esta disposición normativa se deja completamente claro y expreso, no solo que el mecanismo del título y el modo es el que continúa operando en Colombia para transferir la propiedad o para introducir modificaciones en la misma respecto de vehículos automotores, sino también que la tradición – modo que ha de cumplirse mediante la correspondiente inscripción en el registro público respectivo (RUNT), inscripción que se materializa con la expedición de la Licencia de Tránsito.

Respecto de los vehículos automotores, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en concepto del 20 de septiembre del 2007, radicación No. 1826, sustentó que en virtud del artículo 47 en cita, el registro de la tradición del dominio de los vehículos automotores tiene como efecto “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 (...)”.

En cuanto al cambio de propietario, este se regula bajo la figura del traspaso, el cual consiste en la inscripción de la transferencia de la propiedad de un vehículo (cambio de propietario) ante el RUNT.

Ni la Ley 769 de 2002, ni la reglamentación, contienen alguna disposición que permita efectuar el traspaso de vehículos por “suplantación” del propietario, entendida esta suplantación como el registro o maniobra

fraudulenta para obtener la tenencia, posesión o propiedad de los automotores por quien no tiene el legítimo derecho, despojando del derecho de propiedad a su legítimo titular (persona suplantada).

De otra parte, la cancelación de la matrícula, registro o licencia de tránsito de un vehículo automotor es un trámite que se realiza con la finalidad de que éste sea eliminado del RUNT. Esto aplica para los vehículos que, en algunos casos ya no pueden circular más por las vías y deben ser retirados y, en otros casos, porque la licencia de tránsito deja de tener validez por la necesidad de expedirse una nueva, como en el caso de la prematrícula cuando se recupera un vehículo que había sido hurtado.

Las causales de cancelación de la matrícula de un vehículo se encuentran consagradas en el artículo 40 de la Ley 769 de 2002. La cancelación de matrícula o licencia de tránsito ocurre por:

- Desintegración.
- Destrucción o pérdida total originada en accidente de tránsito.
- Caso fortuito o fuerza mayor

Doctrina administrativa:

Concepto MT 20221340960231 del 2022

“(...) la rematrícula de un vehículo solamente se da en los casos expuesto en los referidos artículos 18 y 19 de la Resolución 12379 de 2012¹³⁷ y sus modificaciones (...), es decir que, si el caso planteado...no se enmarca dentro de los referidos artículos, no sería viable realizar la rematrícula del referido vehículo. (...) aunque no existe disposición legal, ni reglamentaria que establezca en donde se rematrícula del vehículo automotor, considera este Despacho que se debe realizar en el mismo Organismo de Tránsito donde se encuentra matriculado el vehículo automotor, en razón a que es allí donde reposa la carpeta con los documentos del mismo”.

Concepto MT-20231340252591 de 2023. “-

...las disposiciones en materia de tránsito preceptúan los procedimientos y requisitos

- Pérdida definitiva.
- Hurto o desaparición documentada.
- Exportación o reexportación del vehículo.
- Decisión judicial.

Observamos que, así como en el traspaso, no existe una causal de cancelación de licencia por “suplantación” del propietario.

En este contexto jurídico – normativo, existiendo presuntas actuaciones delictivas que condujeron al traspaso de los vehículos de manera fraudulenta a nombre de terceros, impidiéndole al legítimo propietario ejercer su derecho a la propiedad de dichos vehículos, procede concluir que resulta necesario obtener una orden de autoridad judicial (penal) que, luego de adelantar el procedimiento respectivo, determine que existió la comisión de uno o varios delitos, que derivaron en la obtención irregular de la matrícula.

Al demostrarse la comisión de algún delito, es claro que tanto la Fiscalía que investiga el caso, como el juez penal que lo juzga, están en condiciones de ordenar la cancelación de la licencia de tránsito del mismo y su posterior Rematrícula a nombre del titular legítimo.

para la cancelación de matrícula de un vehículo, atendiendo las características propias que se pueden presentar ante circunstancias de diversa índole, entre ellas, la cancelación de matrícula originada por la exportación o la reexportación del vehículo. En estos casos, el Organismo de Tránsito requerirá al usuario la presentación de la declaración de exportación expedida por la autoridad competente, la certificación de la revisión técnica realizada por la DIJIN, la devolución de la placa y la licencia de tránsito o tarjeta de registro según el caso. En caso contrario, la manifestación escrita sobre la pérdida, siendo obligación de los organismos de tránsito acatar los procedimientos establecidos en la norma para adelantar trámites cumpliendo con los requisitos que el mismo exige.

¹³⁷ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

- El certificado expedido por la DIJIN es un documento que garantiza que el vehículo no tiene ningún pendiente o requerimiento por parte de autoridad judicial y que certifica que los sistemas de identificación del vehículo se encuentran originales (número de serie, chasis, motor, VIN, etc.) y que no han sido alterados o modificados. - Una posible solución al caso en comento, es solicitar

copias del certificado DIJIN a la autoridad que lo expidió para que posteriormente el interesado puede adelantar el trámite de la cancelación de matrícula de un vehículo, en este sentido ninguna autoridad podrá negarse a la entrega de los documentos solicitados, en virtud del artículo 13 de la Ley 1755 de 2015, so pena de incurrir en faltas disciplinarias”.

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.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022, sustituida Artículo 25 Resolución MT-20233040017145 de 2023

Cancelación matrícula de vehículo

Artículo 5.3.5.1. Procedimiento y requisitos. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para realizar la cancelación de la matrícula de un vehículo ante el Organismo de Tránsito, se deberá aplicar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación de documentos. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite, sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito requerirá al usuario el Formato de Solicitud de Trámite debidamente diligenciado, el documento que soporta la solicitud de cancelación de matrícula según el caso y confrontará con el sistema RUNT los datos del vehículo a cancelar la matrícula contra los contenidos en la licencia de tránsito o tarjeta de registro aportada por el usuario según el caso, o en su defecto con los datos registrados en el documento soporte.

2. Validación y verificación de información. El Organismo de Tránsito validará los datos del vehículo sobre el cual se cancelará la matrícula y verificará los documentos aportados dependiendo de la causal que origina la cancelación de la matrícula.

En todo caso el Organismo de Tránsito requerirá la entrega de las placas. Si el ciudadano venía adelantando su trámite de manera virtual, este deberá asistir presencialmente al Organismo de Tránsito para realizar la entrega formal de las placas del vehículo objeto de cancelación.

Las placas deberán ser devueltas cuando la cancelación de la matrícula se origina por vencimiento del término de la importación temporal del vehículo o cuando se exporten vehículos usados y matriculados en Colombia.

3. Validación del pago por infracciones de tránsito. El Organismo de Tránsito validará en el sistema RUNT que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas o comparendos por infracciones de tránsito.

Se exceptúa de la presente validación los casos donde la cancelación sea solicitada por la SAE, por la Fiscalía General de la Nación, o por cualquier autoridad de tránsito que adelantó el proceso de que trata el artículo 128 de la Ley 769 de 2002, sobre declaratoria de abandono, pues en tal caso la obligación pecuniaria causada por las infracciones de tránsito, continuarán vigentes en

cabeza del propietario al que se le dictó medida de extinción de dominio, o se le decretó el abandono del vehículo.

4. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito validará en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos de tarifa RUNT y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del Organismo de Tránsito.

Se exceptúa del pago de la tarifa RUNT y los derechos del trámite cuando la solicitud de cancelación de una matrícula proviene de una decisión judicial o Administrativa.

5. Cancelación de la matrícula. Confrontada y validada la información, el Organismo de Tránsito procederá a expedir el acto administrativo a través del cual se cancela la matrícula, dejando copia de la misma en la carpeta del vehículo. Posterior a ello el Organismo de Tránsito actualizará la información en el sistema RUNT.

Cuando se trate de cancelación de vehículos particulares, no se exigirá la certificación de la revisión técnica de la Dijín o de la autoridad de policía judicial que por sus facultades y competencias pueda certificar tal situación.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-2019134006041 de 2019.

“...a la luz del numeral 2 del artículo 16 de la Resolución 12379 de 2012¹³⁸ validados los datos del vehículo a cancelarse la matrícula y verificados los documentos allegados dependiendo de la causal que origina la cancelación de la matrícula, el organismo de tránsito requerirá la entrega de la licencia de tránsito o tarjeta de registro según el caso y las placas”.

Concepto MT-20231340179351 de 2023.

“(...) el documento idóneo que debe presentar el ciudadano para la cancelación de matrícula por pérdida definitiva, de acuerdo a la referida norma es la denuncia instaurada por el hurto y la certificación expedida por autoridad competente, ahora bien, en el evento de no enmarcarse la situación fáctica dentro de la causal contenida en el numeral 9 del artículo 5.3.5.1. de la Resolución 20223040045295 de 2022, es preciso señalar que la precitada norma en el numeral 11 establece la posibilidad de cancelación de la matrícula cuando está

originada por decisión judicial, para lo cual el organismo de tránsito requiere la presentación del acto que contiene la decisión judicial que ordena la cancelación”.

Concepto MT-20241341202081 de 2024.

“Es preciso señalar que el procedimiento y requisitos para realizar el trámite de cancelación de la matrícula de un vehículo ante el Organismo de Tránsito, se encuentra regulado en el artículo 5.3.5.1. y siguientes de la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito. Por su parte, para el trámite de cancelación de matrícula originada por pérdida definitiva, hurto o desaparición documentada, el Organismo de Tránsito requerirá al usuario la presentación de la denuncia instaurada ante la autoridad respectiva por el hurto del vehículo, junto con la certificación expedida por autoridad competente, que constate que se desconoce el paradero final del vehículo, no obstante, la norma no especifica las características que deba contener dicha certificación”.

Artículo 5.3.5.2. Cancelación de matrícula originada por decisión voluntaria del propietario de desintegrar su vehículo. El propietario del vehículo podrá solicitar en forma presencial o virtual la cancelación de la matrícula de su vehículo ante el Organismo de Tránsito donde se encuentra registrado, previa revisión técnica de la Dijín o por autoridad de policía judicial, que por sus

¹³⁸ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

facultades y competencias pueda certificar tal situación, y la desintegración de su vehículo por empresa debidamente autorizada por el Ministerio de Transporte para tal fin. El Organismo de Tránsito procederá a validar a través del sistema RUNT los datos ingresados por la empresa desintegradora del vehículo y la certificación de la revisión técnica de la Dijín.

Artículo 5.3.5.3. Cancelación de matrícula por destrucción total o pérdida total esta originada en un accidente de tránsito. El Organismo de Tránsito validará mediante el sistema RUNT la ocurrencia del accidente de tránsito a través del Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT), la certificación técnica de la Dijín o de una autoridad de policía judicial que por sus facultades y competencias pueda certificar tal situación en la que se detallen las características de identificación del vehículo; además de lo anterior, el propietario deberá aportar concepto técnico sobre el daño que amerita la declaratoria de la destrucción total que incluya la descripción de los mismos, emitido por perito de la compañía aseguradora si el vehículo estaba asegurado, en caso contrario por perito nombrado por autoridad de tránsito o quien haga sus veces, de la jurisdicción donde este haya tenido ocurrencia.

El Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) se entenderá cumplido con los documentos a los que haya lugar a partir de lo establecido en el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021 y en el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, cuando se presente la declaratoria de la destrucción total del vehículo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340087413 de 2023.

“...si éstos no cuentan con el Informe Policial de Accidentes de Tránsito reportado al Registro único Nacional de Tránsito para ser validado por la autoridad de tránsito como requisito para realizar el referido trámite de cancelación de matrícula de vehículos por destrucción total o pérdida total originada en un accidente de tránsito, deben sustituir este requisito aportando las pruebas relativas a la colisión, que permitan demostrar tal situación en los términos establecidos en el inciso segundo del artículo 5.3.5.3 de la Resolución 20223040045295 de 2022 y artículo 143 de la Ley 769 de 2002. Ahora bien, si definitivamente los propietarios de esos automotores, no pueden cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 5.3.5.3 de la Resolución 20223040045295 de 2022, como tener reportado al Registro Único Nacional de Tránsito el Informe Policial de Accidentes de Tránsito para que sea validado por la autoridad de tránsito, o en su defecto las pruebas que

demuestren la ocurrencia del accidente; que no puedan presentar la certificación técnica de la DIJIN o de autoridad policial con competencia para hacerlo, o que no puedan aportar el 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, o en su defecto, por perito nombrado por autoridad de tránsito o quien haga sus veces, de la jurisdicción donde ocurrió el accidente, en consideración de esta OAJ, éstos propietarios deberán acudir a la Jurisdicción Civil, para que sea el juez competente el que mediante decisión judicial ordene la cancelación de matrícula conforme a lo expuesto en el artículo 5.3.5.7 ibidem, toda vez que, los organismos de tránsito en cumplimiento de sus funciones administrativas solo pueden autorizar o resolver favorablemente aquellos trámites que cumplen taxativamente con los requisitos establecidos para tal fin”.

Artículo 5.3.5.4. Cancelación de matrícula por destrucción total o pérdida total esta originada en un caso fortuito o fuerza mayor. El propietario del vehículo debe presentar certificación del hecho expedida por la autoridad administrativa de la jurisdicción donde se haya presentado el caso fortuito o fuerza mayor; concepto técnico sobre el daño que amerita la declaratoria de la destrucción total emitido por perito de la compañía aseguradora si el vehículo estaba asegurado, en caso contrario por perito nombrado por autoridad de tránsito según corresponda; y la certificación técnica de la Dijín o de una autoridad de policía judicial que por sus facultades y

competencias pueda certificar tal situación en la que se detallen las características de identificación del vehículo.

Artículo 5.3.5.5. Cancelación de matrícula originada por pérdida definitiva, hurto o desaparición documentada. El Organismo de Tránsito requerirá al usuario la presentación de la denuncia instaurada ante la autoridad respectiva por el hurto del vehículo o cualquier otra conducta típica que genere la pérdida de la posesión del vehículo, junto con la certificación expedida por autoridad competente, que constate que se desconoce el paradero final del vehículo.

Artículo 5.3.5.6. Cancelación de matrícula originada por la exportación o la reexportación del vehículo. El Organismo de Tránsito requerirá al usuario la presentación de la declaración de exportación expedida por la autoridad competente, la certificación de la revisión técnica realizada por la Dijín, la devolución de la placa y la licencia de tránsito o tarjeta de registro según el caso. En caso contrario la manifestación escrita sobre la pérdida.

Artículo 5.3.5.7. Cancelación de matrícula originada por decisión judicial. El Organismo de Tránsito requerirá la presentación del acto que contiene la decisión judicial que ordena la cancelación, procede a registrar dicha orden y actualizar el registro. Se exceptúa el pago de los derechos del trámite y de la tarifa RUNT, cuando la solicitud de cancelación de una matrícula proviene de una decisión judicial.

Artículo 5.3.5.8. Cancelación de matrícula originada por vencimiento del término de la importación temporal de un vehículo. El Organismo de Tránsito requerirá al usuario la presentación de la declaración de exportación expedida por la DIAN y procede o validar con el sistema RUNT, los datos del vehículo a cancelar la matrícula contra los contenidos en la licencia de tránsito allegada por el usuario y procede a requerir la devolución de la licencia de tránsito y las placas del vehículo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-59678 de 2005: “...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 MT-247451 de 2009: “... usted puede solicitar la cancelación de la licencia de tránsito por destrucción total del vehículo demostrando que el mismo fue convertido en chatarra en el año 1982, pero es necesario que se encuentre al día por concepto de pago de impuestos”.

Concepto MT-330011 de 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 MT-119593 de 2013. “... es importante que se tenga en cuenta que la Dirección de Transporte y Tránsito recomienda respecto a (sic) los documentos correspondientes a trámites de vehículos automotores adelantados ante los organismos de tránsito que se conserven el mayor tiempo posible y se estudie la posibilidad de conservación total o digitalización, ya que se considera que los mismos no deben ser eliminados por cuanto, entre otros, pueden ser requeridos por las autoridades en procesos civiles,, penales, laborales o administrativos”.

Concepto MT 20201340795521 de 2020. “...al revocar un acto administrativo la situación jurídica creada a través de este desaparece del ordenamiento jurídico, lo que significa que el organismo de tránsito al revocar la resolución que ordenó la matrícula de un vehículo, dejó sin efectos jurídicos está. Por consiguiente, para el

citado caso no sería aplicable realizar el procedimiento de cancelación de matrícula, dado que este se realiza a solicitud de su titular por destrucción total del vehículo, pérdida definitiva, exportación o reexportación, hurto o desaparición documentada sin que se conozca el paradero final del vehículo, previa comprobación del hecho por parte de la autoridad competente, en virtud de lo dispuesto por el artículo 40 de la Ley 769 de 2002 y conforme al procedimiento y requisitos establecidos en el artículo 16 de la Resolución 12379 de 2012¹³⁹ expedida por el Ministerio de Transporte”.

Concepto MT-20211340513731 de 2021.

“Una vez el organismo de tránsito haya expedido el acto administrativo a través del cual se cancela la matrícula del vehículo, deberá actualizar la información en el Registro Nacional Automotor del RUNT, esto implica todo lo concerniente a los efectos que acarrea la cancelación, como quiera que el bien mueble sujeto de registro desapareció de la vida jurídica, para el caso actualizar la información respecto en cabeza de quien ya no figuraría como propietario del automotor”.

Concepto MT-20211341112141 de 2021.

“...la certificación de la revisión técnica realizada por la DIJIN es un requisito para adelantar el trámite de cancelación de la matrícula por la exportación o reexportación de un vehículo. Así las cosas, la DIJIN automotores realiza la revisión técnica y la identificación de los vehículos para obtener la certificación de originalidad, legalidad y procedencia de vehículos nuevos y usados por medio de la verificación de sus sistemas de identificación (número de serie, chasis,

motor y VIN) y documentación que los ampara desde su matrícula inicial hasta su respectiva cancelación. No obstante, lo anterior se podrá acudir a la Jurisdicción ordinaria, con el fin que dentro de un proceso judicial se resuelva lo pertinente a la cancelación de la licencia (sic) tránsito del vehículo, dada la imposibilidad de cumplir con el requisito de la revisión previa por parte de la DIJIN, toda vez que el referido vehículo no se encuentra en el territorio nacional”.

Concepto MT-20211340710301 de 2021.

“En el caso objeto de consulta, manifiesta el peticionario que el trámite de solicitud de cancelación de matrícula le fue devuelto, toda vez que, la Secretaria de Tránsito y Transporte le informa que fuera de los requisitos señalados, se requiere una Certificación de Revisión Técnica realizada por la DIJIN de acuerdo a la Resolución 12379 de 2012¹⁴⁰ del Ministerio de Transporte. Así las cosas, dentro de las alternativas se sugiere se medie la practicidad de acudir al consulado Colombiano del país donde se encuentre el peticionario, para que dicha entidad sirva de articulación con la Dijin para la expedición de la respectiva certificación. Por otro lado, y como alternativa para legalizar la situación jurídica de los automotores se sugiere se estudia la causal contemplada en el numeral 11 del artículo 16 de la Resolución 12379 de 2012¹⁴¹, que consiste en la solicitud de cancelación de matrícula originada por decisión judicial para lo cual el organismo de tránsito requiere la presentación del acto que contiene la decisión judicial que ordena la cancelación, procede a registrar dicha orden y actualizar el registro”.

Artículo 5.3.5.9. Adicionado Artículo 2 Resolución 20243040055435 de 2024. Cancelación de matrícula originada por la declaratoria de abandono. Para llevar a cabo la depuración de los datos del parque automotor registrados en el Registro Nacional Automotor (RNA), conforme a lo establecido en el artículo 8° de la Ley 2283 de 2023, los vehículos que presenten alto deterioro o sean inservibles y que se pretendan enajenar como chatarra por las entidades públicas competentes, el Organismo de Tránsito, además de validar lo contemplado en el artículo 5.3.5.1, deberá requerir el acto administrativo que decreta la declaratoria de abandono y efectuará la anotación correspondiente en el registro.

¹³⁹ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

¹⁴⁰ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

¹⁴¹ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

En este caso, se exceptúa del pago de la tarifa RUNT y los derechos del trámite de cancelación de la matrícula, conforme al numeral 4 del artículo 5.3.5.1. de la presente resolución.

Parágrafo. Las entidades públicas competentes encargadas de adelantar la cancelación de la matrícula originada por la declaratoria de abandono deberán garantizar que el proceso de desintegración de vehículos automotores se desarrolle conforme a la normatividad ambiental vigente.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022, sustituida Artículo 26 Resolución 2023 3040017145.

Rematrícula de vehículo por recuperación en caso de hurto, pérdida definitiva o desaparición documentada

Artículo 5.3.6.1. Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para realizar la rematrícula de un vehículo, cuando se ha producido la cancelación por hurto, pérdida definitiva o desaparición documentada y ha sido recuperado se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación de documentos. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito requerirá al usuario la presentación del formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, quien debe adjuntar a este la orden de entrega definitiva del vehículo, expedida por la Fiscalía General de la Nación, la imagen del código QR; o certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, o improntas donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN, según corresponda. y la revisión técnica obligatoria expedida por la Dijín o de una autoridad de policía judicial que por sus facultades y competencias pueda certificar tal situación en la que se detallen las características de identificación del vehículo.

Si el vehículo recuperado ha sufrido cambios que modifican las características iniciales, solo procede la rematrícula hasta tanto el vehículo vuelva o las características que tenía antes de producido el hurto.

2. Confrontación de la información registrada en el sistema RUNT. El Organismo de Tránsito procederá a verificar los datos del vehículo registrados en el sistema RUNT, con los datos contenidos en la orden de entrega del vehículo y con la imagen del código QR; o certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, o improntas donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN, según el caso, aportadas por el usuario.

3. Verificación y validación del pago de impuestos, SOAT e infracciones de tránsito. El Organismo de Tránsito verificará el pago de impuestos del vehículo a través de las entidades gubernamentales a cargo del mismo; validará en el sistema RUNT la existencia del SOAT para el vehículo que se pretende rematricular y valida que el propietario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito de conformidad con lo dispuesto en el Sistema de Infracciones de Tránsito (SIMIT).

De conformidad con lo establecido en la Ley 488 de 1998, el Organismo de Tránsito no debe verificar el pago de impuestos a los remolques y semirremolques, los cuales se encuentran exentos del pago de esta obligación.

4. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El Organismo de Tránsito validará en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT y verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del Organismo de Tránsito.

5. Otorgamiento de la licencia de tránsito y entrega de la placa del vehículo. El Organismo de Tránsito actualizará el registro del vehículo a rematricular y procederá a expedir la licencia de tránsito o tarjeta de registro y entregar la misma serie (letras y números) de placa de su matrícula inicial.

Artículo 5.3.6.2. Requisitos especiales. Cuando haya lugar al proceso de rematrícula de un vehículo de servicio público, se deberán validar los requisitos especiales contemplados para la matrícula inicial, según el caso y descritos en la sección 1 del presente capítulo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221340960231 de 2022.

“(…) aunque no existe disposición legal, ni reglamentaría que establezca en donde se rematrícula del vehículo automotor, considera este Despacho que se debe

realizar en el mismo Organismo de Tránsito donde se encuentra matriculado el vehículo automotor, en razón a que es allí donde reposa la carpeta con los documentos del mismo”.

Legislación Complementaria: Ley 1630 de 2013

Artículo 2. Para acceder al proceso de desintegración física total de un vehículo automotor de servicio particular, no se exigirá que este cuente con el certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, ni el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), ni se requerirá que llegue por sus propios medios a la entidad desintegradora.

Sin embargo, no podrán ser objeto de desintegración física y/o cancelación de matrícula aquellos vehículos que estén afectados por prendas, medidas cautelares, o que sean objeto de depósito provisional en procesos penales.

Artículo 4. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentará dentro los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, las condiciones y requisitos ambientales por medio de los cuales las entidades desintegradoras y/o centros de tratamiento de vehículos fuera de uso deben desarrollar el proceso de desintegración física total vehicular.

Parágrafo. Las empresas desintegradoras deberán expedir un certificado de chatarrización o desintegración física del vehículo.

Artículo 3. Sin perjuicio de las demás causales establecidas en las normas vigentes, para efectos de la cancelación de la matrícula de un vehículo automotor también se tendrá como causal la desintegración física total del mismo, tratándose de vehículos particulares por la voluntad del propietario de someterlo a dicho proceso.

Reglamentación: Resolución 1606 de 2015 MADS

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto reglamentar las condiciones y requisitos ambientales que las Entidades Desintegradoras o Centros de Tratamiento de

Vehículos al Final de su Vida Útil, en adelante denominadas Entidades Desintegradoras, deben cumplir para desarrollar el proceso de desintegración de vehículos automotores.

La presente regulación se aplicará sin perjuicio de lo dispuesto en la normatividad ambiental vigente, en especial la relativa a las normas de emisiones atmosféricas, ruido, vertimientos líquidos, residuos peligrosos, residuos no peligrosos y residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE), entre otras.

Artículo 2. Alcance. Las disposiciones de la presente resolución se aplican en el territorio nacional a las Entidades Desintegradoras y Autoridades Ambientales Competentes.

Artículo 3. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de los términos empleados en la presente resolución, se adoptan las siguientes definiciones:

Autoridad ambiental competente. Son las Corporaciones Autónomas Regionales, las Autoridades Ambientales Urbanas de que trata el artículo 66 de la Ley 99 de 1993, las Áreas Metropolitanas a que refiere el literal j) del artículo 7 de la Ley 1625 de 2013, y los Establecimientos Públicos de que tratan el artículo 13 de la Ley 768 de 2002 y el artículo 124 de la Ley 1617 de 2013.

Certificado de desintegración total vehicular. Es el documento que expiden las Entidades Desintegradoras, en el que se certifica que todas las piezas, equipos y demás elementos constitutivos de un vehículo que ha sido objeto de desintegración, fueron inhabilitados de forma definitiva e irreversible.

Desensamblable. Es la etapa de la desintegración vehicular durante la cual se desmontan de un vehículo, todas las piezas, equipos y demás elementos que lo constituyen y se inhabilitan de forma definitiva e irreversible.

Plan de desintegración de vehículos. Es el instrumento que elabora la entidad interesada en obtener la certificación ambiental para la desintegración vehicular, el cual contiene la planificación de las etapas que conforman el proceso de desintegración, así como las medidas para prevenir o mitigar la generación de impactos ambientales.

Vehículo al final de su vida útil (VfVU). Es el vehículo automotor que debe ser objeto de desintegración.

Condiciones y requisitos ambientales para desarrollar el proceso de desintegración vehicular

Artículo 4. Solicitud de la certificación ambiental para la desintegración vehicular. Las Entidades Desintegradoras, para obtener la certificación ambiental en la cual se autorice la actividad de desintegración vehicular, de acuerdo con lo establecido en el literal h) del artículo 3 de la Resolución 646 de 2014 del Ministerio de Transporte, deben presentar ante la autoridad ambiental competente, la siguiente información:

1. Solicitud suscrita por la persona natural o el representante legal en el caso de las personas jurídicas, indicando el nombre o razón social, la cédula de ciudadanía o NIT., la dirección del domicilio, el teléfono y el correo electrónico.
2. Poder debidamente otorgado, si se obra por intermedio de apoderado, según el caso.
3. Plan de desintegración de vehículos elaborado conforme a las etapas del proceso de desintegración vehicular previstas en el artículo 5 de la presente resolución.

4. Planos y descripción técnica de las instalaciones en las que se pretende realizar el proceso de desintegración vehicular, teniendo en cuenta las condiciones ambientales descritas en el artículo 5 de la presente resolución.

Artículo 5. Condiciones ambientales para desarrollar el proceso de desintegración vehicular. Todas las instalaciones, independientemente de la etapa del proceso a la cual estén asociadas, deben: i) estar identificadas y delimitadas, ii) contar con un piso que tenga la resistencia mecánica necesaria para soportar el peso y movimiento de los vehículos a desintegrar y el almacenaje y traslado de los residuos obtenidos, y iii) estar provistas de sistemas de drenaje cerrado y trampas de grasas y sedimentos.

Así mismo, el proceso de desintegración vehicular deberá realizarse de acuerdo a las siguientes condiciones según la etapa, a saber:

a) Primera etapa – Recepción del vehículo automotor:

- * El acceso a las instalaciones de la Entidad Desintegradora debe garantizar el ingreso fluido de los vehículos a desintegrar de acuerdo con el volumen de automotores que se estima recibir por unidad de tiempo.

- * La zona de recepción debe disponer de una báscula para realizar el pesaje individual de los vehículos que serán desintegrados.

- * La superficie del piso debe ser dura, afirmada con un material impermeable que evite la contaminación del suelo o las aguas.

- * En la zona de recepción no se deben almacenar vehículos, ni temporal ni permanentemente.

b) Segunda etapa – Almacenamiento del vehículo automotor:

- * La superficie del piso de la zona de almacenamiento de los vehículos a desintegrar debe ser dura, afirmada con un material impermeable que evite la contaminación del suelo o las aguas.

- * La ubicación de los vehículos debe hacerse de forma individual, con acceso directo a cada uno de ellos, no apilados. Podrán ser ubicados verticalmente siempre y cuando se cuente con estantería individual y los equipos requeridos para su manejo y movilización.

- * Se debe verificar si el vehículo presenta fugas de fluidos peligrosos, en cuyo caso se debe priorizar su traslado a la zona de extracción de los mismos.

- * Mientras los vehículos se encuentren en esta etapa, no deben ser objeto de desensamble.

c) Tercera etapa – Extracción de residuos peligrosos:

- * La superficie del piso de la zona de extracción de residuos peligrosos debe ser dura, cubierta con asfalto, concreto o cualquier otro acabado final que sea impermeable y evite que el drenaje de los mismos pueda contaminar el suelo o las aguas, asimismo debe ser resistente estructural, mecánica y químicamente a los residuos.

- * Para el tratamiento de vehículos livianos (automóviles, camperos y camionetas), motocicletas y otros vehículos tipo motocicleta, las instalaciones deben ser cubiertas.

- * Contar con estaciones de trabajo y equipos fijos y/o portátiles, especialmente diseñados para la extracción de los diferentes residuos peligrosos. El número de estaciones y equipos

debe ser acorde con el número de automotores que se estima procesar de manera simultánea.

* Los residuos peligrosos extraídos del vehículo, tales como baterías plomo ácido, fluidos lubricantes, fluidos combustibles, líquido de frenos, gases del sistema de aire acondicionado, etc., deben ser clasificados según lo previsto en el Título 6, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1076 de 2015 o la norma que lo modifique o sustituya y recolectados de forma independiente en recipientes acordes con sus características físicas y químicas.

* La extracción de los gases de los sistemas de aire acondicionado debe ser realizada por personal certificado en la Norma de Competencia Laboral Colombiana número 280501022.

* Las bolsas de aire de los sistemas de seguridad deben ser desactivadas.

* Contar con sistemas de medición para determinar el peso de los residuos peligrosos extraídos clasificados por tipo de residuo. Los datos obtenidos deben consignarse en el registro de información de que trata el artículo 6 de la presente resolución.

d) Cuarta etapa – Desensamble:

* La superficie del piso de la zona de desensamble debe ser dura, afirmada con un material impermeable.

* Para el desensamble de vehículos livianos (automóviles, camperos y camionetas), motocicletas y otros vehículos tipo motocicleta, las instalaciones deben ser cubiertas.

* Contar con estaciones de trabajo y equipos fijos y/o portátiles especialmente diseñados para el desmonte de las diferentes piezas, equipos y elementos constitutivos del automotor. El número de estaciones y equipos debe ser acorde con el número de automotores que se estima procesar de manera simultánea.

* Todas las piezas, equipos y elementos constitutivos del vehículo, deben ser desmontados hasta que la carrocería quede libre de cualquier otro material o sustancia diferente a metal ferroso.

* Los residuos obtenidos, tales como metal ferroso, metales no ferrosos, vidrios, materiales que contengan fibra de vidrio, plásticos y acrílicos, cauchos, espumas, textiles y cuero, llantas y neumáticos, etc., deben ser clasificados por tipo de residuo y recolectados de forma independiente en recipientes especializados.

* Contar con sistemas de medición para determinar el peso de los residuos desmontados, clasificados por tipo de residuo. Los datos obtenidos deben consignarse en el registro de información de que trata el artículo 6 de la presente resolución.

e) Quinta etapa – Almacenamiento de residuos:

* Para el almacenamiento de los residuos peligrosos y residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE) clasificados por tipo de residuo, se debe aplicar lo establecido en la normatividad ambiental vigente. Adicionalmente se deben cumplir las siguientes condiciones:

i. La superficie del piso debe ser dura, cubierta con asfalto, concreto o cualquier otro acabado final e impermeable que evite la contaminación del suelo o las aguas, asimismo debe ser resistente estructural, mecánica y químicamente a los residuos.

ii. Las instalaciones deben ser cubiertas y protegidas de condiciones ambientales tales como humedad, temperatura y radiación solar, y ventiladas para evitar la acumulación de gases.

* Para el almacenamiento de los residuos no peligrosos tales como metales ferrosos y no ferrosos, vidrio, materiales que contengan fibra de vidrio, plásticos y acrílicos, cauchos, espumas, textiles y cuero, llantas y neumáticos, las instalaciones deben cumplir las siguientes condiciones:

i. Contar con áreas separadas y especialmente acondicionadas según el tipo de residuo.

ii. La superficie del piso debe ser dura, afirmada con un material impermeable.

iii. Garantizar la ventilación para evitar la acumulación de gases y olores ofensivos.

iv. Con excepción de las destinadas al almacenamiento de metales ferrosos y no ferrosos, las instalaciones deben ser cubiertas y acondicionadas para prevenir el impacto de la humedad, la temperatura y la radiación solar, entre otros factores. En cualquiera de los casos, deben contar con un sistema de manejo de aguas lluvias.

* Los residuos no aprovechables deben ser almacenados bajo las mismas condiciones previstas para el almacenamiento de residuos no peligrosos.

* Contar con sistemas de medición para determinar el peso de los residuos no aprovechables. Los datos obtenidos deben consignarse en el registro de información de que trata el artículo 7 de la presente resolución.

f) Sexta etapa – Entrega de residuos:

* Las Entidades Desintegradoras deben entregar los residuos obtenidos producto de la desintegración vehicular para su correspondiente aprovechamiento, tratamiento y/o disposición final, clasificados por tipo de residuo, de acuerdo a la normatividad ambiental vigente.

Parágrafo. En el caso en que la actividad de desintegración vehicular genere residuos peligrosos, deberá cumplir con las obligaciones para los generadores de residuos peligrosos, establecidas en la normatividad ambiental.

Artículo 6. Trámite para la obtención de la certificación ambiental para la desintegración vehicular. Una vez presentada la solicitud ante la autoridad ambiental competente, se seguirá el siguiente procedimiento:

1. Radicada la documentación de que trata el artículo 4 de la presente resolución, la autoridad ambiental competente, contará con diez (10) días calendario para verificar que la misma está completa y proceder a expedir el auto de iniciación de trámite.

2. En el caso que no se encuentre completa la documentación, la autoridad ambiental competente requerirá al interesado, quien contará con un plazo máximo de diez (10) días calendario para allegar la faltante. En este caso, se interrumpirán los términos que tiene la autoridad para decidir.

3. Radicada la documentación a que se refiere el numeral anterior, la autoridad ambiental competente procederá a evaluar la información recibida y si lo considera pertinente practicará una visita técnica al sitio o las instalaciones en las que se tiene previsto realizar el proceso de desintegración vehicular. En caso de no presentarse la documentación requerida se rechazará la solicitud.

4. La autoridad ambiental competente decidirá si niega u otorga la certificación en un término que no podrá exceder los sesenta (60) días calendario.

5. El acto administrativo por el cual se otorga o niega la certificación deberá ser motivado, notificado al interesado y publicado en la página web de la respectiva autoridad ambiental competente y contra él procede el recurso de reposición ante la misma autoridad ambiental que profirió el acto.

6. En el acto administrativo que otorgue la certificación se deberá establecer la localización de la Entidad Desintegradora y las instalaciones, equipos y procedimientos que empleará en cada una de las etapas del proceso de desintegración de vehículos.

7. Copia de la certificación será enviada por la autoridad ambiental a la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte para lo de su competencia, en un término no mayor a cinco (5) días calendario.

Parágrafo. La certificación ambiental para la desintegración vehicular, se otorgará por tiempo indefinido, sin embargo, estará supeditada al cumplimiento de los requisitos y condiciones señaladas en la presente resolución.

Artículo 7. Registro de información. Las Entidades Desintegradoras deben contar con un registro de información sobre el proceso de desintegración vehicular, que incluya los siguientes datos expresados por período de tiempo:

1. Número de vehículos desintegrados según clase de vehículo, discriminado de acuerdo con las siguientes categorías: i) motocicleta, ii) otro vehículo tipo motocicleta (motociclo, moto triciclo, motocarro, cuatrimoto, cuatriciclo), iii) automóvil, iv) campero, v) camioneta, vi) microbús, vii) buseta, viii) bus, ix) camión, x) tracto camión, xi) volqueta, xii) remolque y semirremolque y xiii) otro.

2. Número de vehículos desintegrados según clase de servicio, discriminado de acuerdo con las siguientes categorías: i) particular, ii) público, iii) diplomático, iv) oficial y v) especial.

3. Peso bruto de los vehículos desintegrados (registrado al momento en el que el vehículo ingresa a la Entidad Desintegradora), discriminado de acuerdo a las categorías de clase de vehículo y clase de servicio relacionadas en los numerales anteriores.

4. Peso total de los residuos obtenidos producto de la desintegración vehicular, discriminado por tipo:

a) Los residuos peligrosos, de acuerdo con la clasificación prevista en el Título 6, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1076 de 2010 o la norma que lo modifique o sustituya.

b) Residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, (RAEE).

c) Los residuos no peligrosos, clasificados como mínimo en: i) metal ferroso, ii) metales no ferrosos, iii) vidrios, iv) materiales que contengan fibra de vidrio, v) plásticos y acrílicos, vi) cauchos, vii) espumas, textiles y cuero, viii) llantas y neumáticos, y ix) otros.

5. Peso total de los residuos que han sido entregados para su aprovechamiento, tratamiento y/o disposición final, clasificados por tipo.

6. Peso total de los residuos no aprovechables.

Artículo 8. Reporte de información. Las Entidades Desintegradoras deben presentar ante la autoridad ambiental competente un reporte anual de información, a más tardar el 30 de abril, que contenga como mínimo los datos consignados en el registro de información sobre el proceso de desintegración vehicular.

Artículo 9. Acceso a la información. Las Entidades Desintegradoras deben facilitar a la autoridad ambiental competente, en el momento en el que esta lo requiera, el acceso a los datos ingresados en el registro de información sobre el proceso de desintegración vehicular.

Disposiciones finales

Artículo 10. Transición. Las Entidades Desintegradoras a que se refiere el artículo 18 de la Resolución 646 de 2014 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique o sustituya, tendrán un plazo de doce (12) meses contados a partir de la publicación en el Diario Oficial de la presente resolución para obtener la certificación ambiental que autorice la actividad de desintegración vehicular.

Artículo 11. Régimen sancionatorio. En caso de violación de las condiciones y requisitos ambientales contemplados en la presente resolución, las autoridades ambientales competentes impondrán las medidas preventivas y sancionatorias a que haya lugar, de conformidad con lo consagrado en la Ley 1333 de 2009, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 12. Vigencia. La presente resolución rige a partir de su publicación en el *Diario Oficial*.

Artículo 5. El Ministerio de Transporte reglamentará dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley un procedimiento ágil y expedito que contenga estas disposiciones para la cancelación de la licencia de tránsito de vehículos particulares.

Parágrafo. Únicamente se beneficiarán de la exclusión que trata el artículo 1 de la presente ley, los vehículos particulares que corresponden a los modelos 2000 y anteriores.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Proceso de Desintegración de Vehículos Automotores

Artículo 5.8.1. Objeto. Las disposiciones del presente capítulo tienen por objeto reglamentar el procedimiento para la cancelación de la licencia de tránsito, así como los requisitos que deben cumplir las entidades desintegradoras para obtener la habilitación por parte del Ministerio de Transporte para realizar la desintegración física de vehículos automotores en el país.

Artículo 5.8.2. Cancelación de matrícula. Para la cancelación de matrícula ante el organismo de tránsito donde se encuentra matriculado el vehículo, el propietario del mismo deberá presentar ante dicho organismo, la certificación expedida por una entidad desintegradora debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte.

Requisitos para la Habilitación de las Entidades Desintegradoras

Artículo 5.8.1.1. Requisitos para la habilitación como entidad desintegradora. La entidad interesada en registrarse y obtener la habilitación como entidad desintegradora, y para expedir el certificado de desintegración vehicular para vehículos de servicio particular y público, deberá solicitar su habilitación ante la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Solicitud suscrita por la persona natural o el representante legal en el caso de las personas jurídicas, indicando nombre o razón social, NIT, dirección, teléfono, correo electrónico, estructura organizacional y planta de personal;
- b) Certificado de existencia y representación legal de la persona jurídica, expedido por la Cámara de Comercio con vigencia no mayor a treinta (30) días, en donde su objeto esté relacionado con la actividad de desintegración vehicular;
- c) Certificado de matrícula de la persona natural propietario del registro mercantil del establecimiento de comercio en el caso de persona natural, expedido por la Cámara de Comercio, en el que se indique que dentro de su actividad comercial se encuentra la desintegración vehicular, con una vigencia no mayor a treinta (30) días en el que conste la dirección del domicilio y teléfono;
- d) Certificado Único Tributario (RUT), en el que conste que dentro de su actividad comercial y tributaria se encuentra el CIU Revisión 4-2410 Industrias básicas del hierro y el acero y el CIU 4-3830 recuperación de materiales;
- e) Certificado expedido por la persona natural propietaria del establecimiento de comercio o por el Representante Legal en el caso de personas jurídicas, en donde conste que desarrolló una actividad de compra-venta de chatarra o de fundición igual o superior a cinco mil (5.000), toneladas de hierro o acero, durante el año anterior a la solicitud de autorización como Entidad Desintegradora;
- f) Certificación suscrita por el revisor fiscal, en el caso de estar obligado a tenerlo o del representante legal en caso contrario, o de la persona natural propietaria del establecimiento de comercio, en la que se indique que cuenta con un capital pagado o patrimonio líquido igual o superior a mil (1.000) smmlv;
- g) Póliza que cubra el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con los procesos de desintegración de que trata el artículo 5.8.4.1 de la presente resolución y la veracidad de la información que suministre y conste en el certificado que expida. La póliza deberá:
- Constituirse a favor del Ministerio de Transporte, con una vigencia anual y renovable por períodos iguales. En caso de que la persona natural o jurídica elimine de su actividad comercial o tributaria, la establecida en el literal d), la póliza deberá extenderse por un año más a partir de que declare este hecho ante el Ministerio de Transporte o la entidad en la que este delegue, con el fin de que ampare el riesgo que se corre en virtud de la información que haya suministrado y conste en el certificado que expidió.
 - El valor de la cobertura de cumplimiento será de dos mil (2.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv). La póliza de seguros deberá incluir en su texto del contenido que refleje sin condicionamientos los términos y alcances que se han indicado de manera expresa en la presente Resolución, mediante cláusulas adicionales o complementarias a las generales de la póliza de seguro de ser necesaria, sin que se admita en ningún caso la inclusión de cláusulas, disposiciones o previsiones dentro del texto de la póliza o en cualquier otro documento público o privado asociado o relacionado con la misma, que afecten, modifiquen, condicionen, restrinjan o limiten el alcance y contenido de las previsiones obligatorias;
- h) Certificado expedido por la autoridad ambiental competente, en el que se autorice la actividad de desintegración vehicular, de conformidad con los requisitos que establece el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
- i) Copia de los permisos, licencias, autorizaciones o conceptos expedidos por las autoridades locales competentes que requiera el inmueble en donde se prestará el servicio conforme a lo dispuesto en la Ley 232 de 1995 o las normas que lo modifiquen, sustituyan o complementen.

j) Certificación emitida por el representante legal o persona natural en el que consta que se cuenta con la infraestructura de software, hardware y de conectividad determinada por el Ministerio de Transporte para la conectividad con el Sistema RUNT, para la expedición del Certificado de Desintegración Física Total.

Artículo 5.8.1.2. Otorgamiento de la habilitación. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 5.8.1.1., la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte expedirá el acto administrativo motivado, habilitando a la entidad desintegradora para que realice la desintegración de vehículos.

Una vez habilitada la entidad desintegradora, la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte informará al RUNT los datos del acto administrativo, para que el representante legal de la entidad, proceda a realizar la inscripción como persona prestadora de servicios al sector, de acuerdo con lo contemplado en la Ley 1005 de 2006. Para tal evento deberá cumplir con las condiciones y protocolos establecidos para la adecuada y eficiente interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito.

Artículo 5.8.1.3. Vigencia de la habilitación. La habilitación emitida a las entidades desintegradoras, se otorgará por tiempo indefinido, sin embargo, estará supeditada al mantenimiento de los requisitos y condiciones señalados en el presente capítulo.

Parágrafo. Cuando desaparezcan los fundamentos de hecho o de derecho que dieron origen al otorgamiento de la habilitación, la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte, declarará la pérdida de fuerza ejecutoria del acto administrativo por medio del cual esta le fue otorgada, teniendo en cuenta lo previsto en los artículos 91 y 92 de la Ley 1437 de 2011 o aquella que la modifique o sustituya.

Todas las empresas desintegradoras, deberán cumplir el procedimiento de desintegración vehicular descrito en el presente capítulo. Sin perjuicio de lo establecido en la Resolución número 7036 de 2012 y las normas que lo modifican o sustituyan.

Certificado de Desintegración

Artículo 5.8.2.1. Certificado de desintegración física total. Las entidades desintegradoras deberán expedir un certificado de desintegración física total del vehículo, en el que se acredite el cumplimiento de la inhabilitación definitiva e irreversible de todas las piezas, equipos y demás elementos integrantes del automotor. El certificado deberá incluir la siguiente información:

- a) Nombre e identificación del propietario del vehículo sometido al proceso de desintegración;
- b) Número y fecha de certificación emitido por la DIJÍN o quien haga sus veces, de conformidad con lo estipulado en el presente capítulo;
- c) Características de identificación del vehículo: configuración, marca, clase, tipo de servicio (público o particular), línea, modelo, número de chasis, número del motor, número de ejes y peso bruto vehicular;
- d) El certificado de desintegración física total indicará de manera expresa que todas las piezas, equipos y demás elementos integrantes del vehículo desintegrado fueron inhabilitados de forma definitiva e irreversible y que su disposición final se hace conforme las normas ambientales expedidas por la autoridad competente.

Parágrafo. Es responsabilidad de la desintegradora, dejar constancia expresa y fílmica de la destrucción de las placas del vehículo y del proceso por el cual fue desintegrado.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221340458871 de 2022.

“(…) todos los vehículos que por reposición o de manera voluntaria se sometan al proceso de desintegración física total vehicular deberán obtener el Certificado de Revisión Técnica de la Dijín, con el fin de garantizar que el vehículo no tiene ningún pendiente o requerimiento de una autoridad judicial y constatar los guarismos de identificación de motor, serie y chasis y que los guarismos de identificación del vehículo corresponden a la clase, modelo y marca del vehículo objeto de desintegración física, teniendo esta como único soporte el certificado de tradición, en consecuencia, la información de las características del vehículo y del propietario que el certificado contiene deberá ser corroborada a través del sistema RUNT. En este orden de ideas, la normatividad expuesta es clara al establecer el deber y la obligación al propietario del vehículo objeto de desintegración, de presentarlo con todas sus partes junto con las respectivas certificaciones mencionadas, de igual manera, es deber y obligación de las entidades desintegradoras verificar que las piezas que componen el vehículo se encuentran acordes con la licencia de tránsito, en este sentido, este despacho en respuesta al objeto de su consulta, considera pertinente resaltar que por las razones expuestas, no es procedente realizar un proceso de desintegración vehicular, si el vehículo no cuenta con todas y cada una de sus partes. Así las cosas, este despacho se permite reiterar lo señalado mediante la Circular Radicado MT No. 20174100140831 del 20 de abril de 2017, por medio de la cual se determinaron parámetros para efectuar desintegración física de vehículos y se concluyó que las entidades desintegradoras debidamente habilitadas deben tener en cuenta que el proceso de desintegración vehicular debe atender estos postulados y en ningún caso podrá realizarse la deshabilitación o chatarrización del vehículo sino llega por sus propios medios y con todas sus partes. De no hacerlo y se desatiendan las disposiciones que regulan la materia, las entidades desintegradoras no están

exentas de responsabilidad civil, penal según sea el caso, hasta de las acciones disciplinarias cuando a ellas haya lugar. No obstante, respecto a lo señalado en la circular antes mencionada en cuanto a que los vehículos objeto de desintegración deben llegar a la entidad desintegradora por sus propios medios, fue aclarado a través de la Circular Radicado MT No. 20174100334511 del 18 de agosto de 2017, en el sentido que los vehículos debían llegar a la desintegradora por sus propios medios, puede ser suplido con el hecho que lleguen por otro medio, sin embargo es preciso indicar que la norma que rige en la materia no establece cuales pueden ser dichos medios por los cuales pueden llegar el vehículo a desintegrar. Finalmente, lo que nuevamente se reitera en esta última circular es que el vehículo que va a someterse al proceso de desintegración debe contar con todos y cada uno de sus componentes, equipos y partes, para poder adelantar la respectiva desintegración física total”.

Concepto MT-20221341399071 de 2022.

“¿Cuál es el trámite que debe surtirse para desintegración física de la maquinaria agrícola, industrial y/o de construcción no autopropulsada, importada o ensamblada en Colombia con antelación al año 2012 cuando no encuentra inscrita ante el RUNT y se carece de soportes documentales tales como tarjeta de propiedad, certificados de importación o ensamblaje, etc?”. – (…) los requisitos para realizar el proceso de desintegración vehicular se encuentran determinados en el Capítulo IV de la Resolución 646 de 2014: “Por la cual se reglamenta el artículo 5 de la Ley 1630 de 2013 y se dictan otras disposiciones”, de manera que, los requisitos contenidos en la norma son de obligatorio cumplimiento, para todos los actores que intervienen en el mencionado proceso. En cuanto a los documentos que se deben presentar, para realizar el proceso de desintegración vehicular, el propietario del vehículo deberá entregar a la entidad desintegradora los siguientes documentos: 1. Certificado expedido por la Dijín, el cual deberá ser validado a través del sistema RUNT. 2. Autorización suscrita

por el propietario del vehículo para realizar la desintegración física total. 3. Certificado de tradición del vehículo en el que conste que el mismo está libre de gravámenes o limitaciones a la propiedad, excepto que el gravamen o limitación provenga de deudas de impuestos del respectivo vehículo a desintegrar. 4. Placas del vehículo automotor a desintegrar o denuncia por pérdida. En este sentido, se hace necesario señalar que el vehículo objeto de desintegración, debe encontrarse registrado en el RUNT, toda vez que de conformidad con el precitado artículo 9 de la resolución 646 de 2014, para expedir el certificado de la Dijín, se requiere del certificado de tradición del vehículo, en consecuencia, la información de las características del vehículo y del propietario que dicho certificado contiene debe ser corroborada a través del sistema RUNT. A su vez, cabe resaltar que el proceso de desintegración total vehicular,

está determinado en la norma para todos los tipos de vehículos, indistintamente del tipo de vehículo (particular o público) o de la modalidad en la que el vehículo preste el servicio público de transporte automotor.

¿Cuál es la destinación final que se puede dar a la maquinaria agrícola, industrial y/o de construcción auto no autopulsada y no autopulsada, importada o ensamblada en Colombia con antelación al año 2012, cuando no es posible adelantar su desintegración?”. - (...) la norma que rige en la materia, esta OAJ se permite manifestar sobre el particular, que no se encuentra contemplada en la misma. No obstante, ustedes podrán estudiar la viabilidad, si la misma se puede enajenar como chatarra, mediante el respectivo proceso contractual según su competencia; como quiera que según su escrito de consulta la maquinaria no se encuentra registrada en el RUNT”.

Artículo 5.8.2.2. Responsabilidad. Corresponderá a la desintegradora, asumir la responsabilidad que se derive de la información que reporte al Ministerio de Transporte y a las demás entidades públicas competentes.

Si la información no concuerda o no es entregada en los términos exigidos, el Ministerio de Transporte podrá declarar la ocurrencia del siniestro y hacer efectiva la póliza.

Artículo 5.8.2.3. Control de la información. Corresponderá a las entidades, almacenar y custodiar en físico o en discos ópticos debidamente marcados en forma individual el proceso de desintegración física de los vehículos, el cual deberá estar disponible para las autoridades que lo requieran en el ejercicio de sus competencias.

Los discos ópticos deben ser del tipo no borrables ni modificables para guardar la información de todos los Certificados de Desintegración que expida.

Reglamentación: Resolución 20223040045295 de 2022

Procedimiento de Desintegración Vehicular

Artículo 5.8.3.1. Certificación emitida por la Dirección de Investigación Criminal e Interpol- DIJÍN. Todos los vehículos que deban someterse al proceso de desintegración física total vehicular deberán obtener el Certificado de Revisión Técnica de la DIJÍN con el fin de garantizar que el vehículo no tiene ningún pendiente o requerimiento de una autoridad judicial y constatar los guarismos de identificación de motor, serie y chasis y que los guarismos de identificación del vehículo corresponden a la clase, modelo y marca del vehículo objeto de desintegración física, teniendo esta como único soporte el certificado de tradición. La información de las características del vehículo y del propietario que el certificado contiene deberá ser corroborada a través del sistema RUNT.

Parágrafo. Adicionado Artículo 3 Resolución 20243040055435 de 2024. Cuando el proceso de desintegración física total de vehículos sea producto de la enajenación temprana, extinción de dominio, comiso, decomiso, procesos de descongestión adelantados por la Fiscalía General

de la Nación y/o adjudicados a favor de la Nación de vehículos recibidos en procesos concursales o de aquellos en los que la ley así lo determine, el experticio técnico expedido por un perito en automotores adscrito al Cuerpo Técnico de Investigación Criminal y Judicial (CTI) de la Fiscalía General de la Nación podrá ser utilizado en lugar de la certificación emitida por la Dirección de Investigación Criminal e Interpol - DIJÍN, el cual debe ser registrado en el Sistema RUNT

Artículo 5.8.3.2. Entrega y recepción del vehículo automotor. Expedida la certificación por parte de la DIJÍN, el vehículo deberá ser presentado dentro de los siguientes quince (15) días calendario ante la entidad desintegradora.

La entrega del vehículo se podrá realizar a cualquier desintegradora habilitada sin importar el lugar del país en donde se ubique y se formalizará con un acta suscrita por quienes intervienen, en donde se indicará la autenticidad de los guarismos de identificación y que estos corresponden a los consignados en la solicitud realizada por el propietario y a los consignados en la revisión técnica realizada por la DIJÍN, de la cual se dará copia al propietario del vehículo o su representante, inmediatamente después de su suscripción.

La entidad desintegradora, llevará registro fotográfico y fílmico del proceso de recepción del vehículo, de la persona que lo entrega y de la desintegración del mismo, información que deberá reposar en la carpeta que para cada uno de los vehículos se genere; estas carpetas deberán estar disponibles para las autoridades que en el ejercicio de sus competencias las requieran.

El vehículo entregado queda depositado en las instalaciones de la desintegradora, la cual responderá por su guarda, custodia, conservación y posterior desintegración física total.

Artículo 5.8.3.3. Entrega de documentos del vehículo automotor a la desintegradora. Al momento de la entrega del automotor, el propietario del vehículo entregará a la desintegradora, los siguientes documentos:

1. Certificado expedido por la DIJÍN, el cual deberá ser validado a través del sistema RUNT.
2. Autorización suscrita por el propietario del vehículo para realizar la desintegración física total
3. Certificado de tradición del vehículo en el que conste que el mismo está libre de gravámenes o limitaciones a la propiedad, excepto que el gravamen o limitación provenga de deudas de impuestos del respectivo vehículo a desintegrar.
4. Placas del vehículo automotor a desintegrar o denuncia por pérdida.

Estos documentos deberán reposar en la carpeta que la desintegradora genere para el archivo de los registros relacionados con el vehículo, con excepción de las placas, las cuales deberán ser destruidas por o desintegradora, en el momento de la desintegración del vehículo, de este hecho, se dejará constancia.

Artículo 5.8.3.4. Desintegración física del vehículo. Suscrita el acta de entrega, la entidad desintegradora dentro de los diez (10) días hábiles siguientes procederá a realizar la desintegración del vehículo de acuerdo con los procesos que desde el punto de vista ambiental, reglamente el MADS.

Artículo 5.8.3.5. Certificado de desintegración física del vehículo. La entidad desintegradora, deberá expedir el certificado de desintegración física total de un vehículo el mismo día que concluya su desintegración, en el que se acredite el cumplimiento de la descomposición física de todos los componentes integrantes del automotor y su disposición final conforme a lo establecido en el presente capítulo y en las normas ambientales expedidas por la autoridad competente.

El mismo día de su expedición el certificado de desintegración física total será registrado por la desintegradora directamente en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Obligaciones de las Entidades Desintegradoras

Artículo 5.8.4.1. Obligaciones de las desintegradoras. Una vez autorizada la desintegradora, deberá:

a) Cumplir con las especificaciones contenidas en Normas Técnicas Colombianas de conformidad con lo previsto en el presente capítulo;

b) Adelantar el proceso de desintegración vehicular con estricta atención a la normatividad ambiental vigente y lo dispuesto en el Manual ambiental para la desintegración vehicular que adopte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

c) Comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes los cambios, cualquier modificación que se presente en las condiciones que dieron origen a la habilitación, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho.

d) Mantener vigente los permisos, certificado de calidad, autorizaciones y demás registros propios de su actividad, exigidas por las entidades de control y autoridades competentes.

e) Hacer adecuado uso del permiso para el registro y cargue de información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en cada una de las sedes que hayan sido habilitadas con estos propósitos.

f) Reportar ante las autoridades competentes las inconsistencias que presente la información documental del vehículo.

g) Expedir los certificados de desintegración física total de los vehículos, una vez se haya culminado la desintegración, de conformidad con lo señalado en la presente resolución.

h) Almacenar y custodiar en medio físico y en discos ópticos, la información del proceso de desintegración física y de los certificados de desintegración vehicular. Los discos ópticos deben ser marcados en forma individual con el nombre de la entidad desintegradora, la fecha de generación del certificado y deben ser del tipo no borrables ni modificables para guardar la información de todos los Certificados de Desintegración que expida.

Contar con la infraestructura de software, hardware y de conectividad determinada por el Ministerio de Transporte para el desarrollo de la actividad de desintegración vehicular y la expedición del Certificado de Desintegración.

i) Reportar al RUNT, desde las sedes que hayan sido habilitados para el registro y cargue de información relacionada con la desintegración vehicular por medios electrónicos en línea y tiempo real, la información relativa a los vehículos desintegrados y a los vehículos rechazados.

j) Contar con un registro de información sobre el proceso de desintegración vehicular que incluya los aspectos que establezca el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

K) Mantener vigente la póliza de responsabilidad y cumplimiento de que trata el literal g) del artículo 5.8.1.1., de la presente resolución.

l) Dentro de los 6 meses siguientes a la habilitación como entidad desintegradora deberá contar con Certificado de Gestión de Calidad NTC-ISO-9001, haciendo énfasis en el cumplimiento de los requisitos legales, en particular de los establecidos en el presente capítulo, expedido por un Organismo de Certificación Acreditado ante el Subsistema Nacional de Calidad.

Reporte de Información al Ministerio de Transporte a Través del Sistema RUNT

Artículo 5.8.5.1. Transmisión de Información al Sistema RUNT. Las entidades desintegradoras, deberán reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), las desintegraciones de los vehículos aprobados y los vehículos rechazados desde las sedes que hayan sido habilitadas para el registro y cargue de información.

En el evento en que se evidencie por parte del Ministerio de Transporte que una entidad desintegradora, no cumple con las condiciones y validaciones técnicas establecidas para la transmisión de los certificados de desintegración física total, no podrá continuar reportando y cargando información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

En este caso, la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte, requerirá a la entidad desintegradora por el medio idóneo, para que en un período de cinco (5) días calendario se ajuste. Si dentro del plazo se acredita que cumple con las condiciones y validaciones técnicas establecidas para la transmisión al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), podrá continuar reportando y cargando información.

En caso contrario, no podrá transmitir información y copia de la evidencia del incumplimiento se remitirá a la Superintendencia de Puertos y Transporte, para que se adelanten las investigaciones respectivas.

Otras Disposiciones del Proceso de Desintegración de Vehículos Automotores

Artículo 5.8.6.1. Desintegración con el fin de llevar a cabo la cancelación de matrícula y exoneración de impuestos. Una vez surtido el trámite señalado en la sección 3 del capítulo 6 del título 5 de la presente resolución, el propietario del vehículo procederá a solicitar la cancelación de la matrícula por desintegración física total del vehículo y la exoneración de impuestos ante el Organismo de Tránsito en el cual se encuentre matriculado el vehículo desintegrado, cumpliendo con los requisitos establecidos en la Resolución número 12379 de 2012¹⁴² y la Resolución número 3405 de 2013, o las normas que la modifiquen o sustituyan, por lo tanto, no se validarán el Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT) ni la revisión técnico-mecánica y de emisiones de gases contaminantes.

Presentada a solicitud, verificado el cumplimiento de los requisitos y validada por el sistema RUNT la existencia del certificado de desintegración física total del vehículo objeto de cancelación, el Organismo de Tránsito procederá, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a realizar la cancelación de la matrícula e indicando que la misma se realiza por solicitud del propietario.

Artículo 5.8.6.2. Exoneración del pago del impuesto sobre vehículos automotores. Las autoridades locales darán cumplimiento a la exoneración del pago del impuesto sobre vehículos automotores de que trata el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, a los propietarios o poseedores de vehículos automotores, que con ocasión de un proceso de desintegración física total requieran el paz y salvo del pago de dicho impuesto para el cumplimiento de requisitos para acceder a la cancelación de la matrícula, tal como lo señala la Ley 1630 del 27 de mayo de 2013.

Parágrafo. Para garantizar el cumplimiento del artículo 5 de la Ley 1630 del 27 de mayo de 2013, cada autoridad Municipal y Departamental de Tránsito deberá generar estrategias de divulgación a los ciudadanos, con el objeto de fomentar el conocimiento de lo dispuesto en la ley, la desintegración de vehículos, la exoneración del pago de impuestos e incentivos para el pago de las sanciones por infracción a las normas de tránsito.

¹⁴² Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

Artículo 5.8.6.3. Prohibición. Los vehículos cuyo registro se cancele en virtud del presente capítulo, no podrán ser sujeto de reposición.

Desintegración de Vehículos de Servicio Particular y Público de Transporte de Carga

Artículo 5.8.7.1. Revisión del vehículo por la DIJÍN. El propietario deberá someter el vehículo a revisión técnica de la DIJÍN para que constate los guarismos de identificación de motor, serie y chasis, teniendo como único soporte el certificado de tradición. La DIJÍN deberá corroborar la información que contiene el certificado a través del sistema RUNT.

Si no se constatan inconsistencias en la revisión técnica del vehículo y la información del certificado de tradición es consistente, la DIJÍN deberá expedir certificación. La certificación deberá registrarla el mismo día en el sistema RUNT. Si constata inconsistencias emitirá el correspondiente dictamen técnico dejando constancia de estas y del procedimiento necesario para subsanarlas de ser procedente. Copia del Certificado y del dictamen expedido, será entregada al propietario del automotor.

Parágrafo. Los dictámenes técnicos emitidos por la DIJÍN, podrán por solicitud del propietario o del Ministerio de Transporte, ser explicados y aclarados cuando se requiera y sean fundamentales en la toma de decisión. El propietario del automotor, directamente o a través de apoderado, podrá dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la realización de la revisión y con la solicitud, presentar vía correo electrónico ante el Ministerio de Transporte las apreciaciones y la documentación soporte que considere pertinente, las cuales se deberán evaluar al adoptar la decisión.

Artículo 5.8.7.2. Entrega de documentos del vehículo automotor a la entidad desintegradora. Al momento de la entrega del automotor el propietario del vehículo entregará a la Entidad Desintegradora los siguientes documentos:

1. Certificado expedido por la DIJÍN, el cual deberá ser validado a través del sistema RUNT.
2. Autorización suscrita por el propietario del vehículo para realizar la Desintegración Física Total.
3. Placas del vehículo automotor a desintegrar.

Estos documentos deberán reposar en la carpeta que la entidad desintegradora genere para el archivo de los registros relacionados con el vehículo, con excepción de las placas, las cuales deberán ser destruidas por la entidad desintegradora, en el momento de la desintegración del vehículo.

Artículo 5.8.7.3. Entrega y recepción del vehículo automotor. Expedida la certificación por parte de la DIJÍN, el vehículo deberá ser presentado el mismo día ante la entidad desintegradora. En la entrega del vehículo deberán estar presentes un representante de la entidad desintegradora, un representante del Ministerio de Transporte y el propietario del automotor o su representante. El representante del Ministerio de Transporte verificará que el vehículo fue llamado de conformidad con el numeral 2.4 del artículo 5.8.7.1. de la presente resolución, que el mismo llegó por sus propios medios y con sus componentes mecánicos y estructurales completos (Motor, caja de velocidades, transmisión, ejes, llantas, cabina, tanque de combustible y quinta rueda para los tractocamiones), y que los guarismos de identificación del vehículo presentado a la desintegradora, corresponden a los consignados en la solicitud realizada por el propietario y a los consignados en la revisión técnica realizada por la DIJÍN.

La entidad desintegradora llevará registro fotográfico y filmico del proceso de entrega, de la persona que entrega el vehículo y de la desintegración de cada uno de los vehículos, los que deben reposar en la carpeta que para cada uno de ellos genere, las cuales deberán estar disponibles para las autoridades que en el ejercicio de sus competencias las requieran.

La entrega del vehículo se formalizará con un acta suscrita por quienes intervienen, donde se indicará que el representante del Ministerio de Transporte verificó que el vehículo llegó por sus propios medios, con los citados componentes mecánicos y estructurales y que los guarismos de identificación corresponden a los consignados en la solicitud realizada por el propietario y a los consignados en la revisión técnica realizada por la DIJIN, quedando el vehículo depositado en las instalaciones de la entidad desintegradora quien responderá por su guarda, custodia, conservación y posterior desintegración física total.

En caso que el vehículo no llegue por sus propios medios, sin los componentes mecánicos mínimos señalados en el presente artículo o no sean consistentes sus guarismos con los que reposan en los documentos presentados, el representante del Ministerio de Transporte levantará un acta detallada de lo sucedido y la entidad desintegradora se abstendrá de recibir el automotor.

Parágrafo. En todos los casos, del acta se dará copia al propietario del vehículo o su representante, al momento de su suscripción.

Artículo 5.8.7.4. Desintegración física total del vehículo. Suscrita el acta de entrega, la entidad desintegradora dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, procederá a realizar la descomposición de todos los elementos integrantes del automotor hasta convertirlos en chatarra.

Artículo 5.8.7.5. Certificado de desintegración física total. La entidad desintegradora deberá expedir el certificado de desintegración física total, el mismo día de la desintegración, en el que se acredite el cumplimiento de la descomposición física de todos los componentes integrantes del automotor y su disposición final conforme las normas ambientales, expedidas por la autoridad competente.

El mismo día de su expedición el certificado de desintegración física total será registrado por la entidad desintegradora directamente en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Entidades Desintegradoras de Vehículos de Servicio Particular y Público de Transporte de Carga

Artículo 5.8.7.1.1. Entidades desintegradoras. Se entiende por entidades desintegradoras, aquellas que se encuentren clasificadas en la actividad comercial y tributaria CIU Revisión 3-2710 Industrias Básicas del Hierro y el Acero y que certifiquen una actividad de fundición superior a diez mil (10.000), toneladas de hierro o acero, durante el año anterior a la solicitud de Registro como Entidad Desintegradora.

Artículo 5.8.7.1.2. Requisitos para las entidades desintegradoras. La entidad interesada en registrarse como entidad desintegradora autorizada, para expedir el certificado de desintegración física total para vehículos de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga, deberá solicitar su inscripción ante el Ministerio de Transporte o ante quien este delegue, acreditando el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste que su actividad de fundición fue superior a diez mil (10.000) toneladas de hierro o acero, durante el año anterior a la solicitud del registro;
- b) Certificación suscrita por una entidad de certificación acreditada ante el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología, en la que conste que la empresa contará con un auditor del proceso de desintegración física total con fines de reconocimiento económico y/o de reposición;
- c) Póliza de cumplimiento que garantice la observancia de los requisitos exigidos en la presente resolución;

d) Certificar al Ministerio el procedimiento de desintegración física total utilizado por la entidad y que garantice que el vehículo no volverá a funcionar en su integridad o alguna de sus partes.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte deberá verificar a través del RUES el Certificado de existencia y representación legal, en el que se determine que dentro de su objeto social se encuentra la actividad comercial y tributaria CIU Revisión 3-2710 Industrias Básicas del Hierro y el Acero.

Parágrafo 2. En todo caso para iniciar el proceso de desintegración física total de los vehículos automotores, la entidad desintegradora deberá dar cumplimiento a la normatividad ambiental vigente.

Parágrafo 3. La entidad desintegradora deberá ser activada como un prestador de servicios del RUNT.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340294601 de 2024. “Indistintamente, si se trata de un proceso licitatorio o no, para expedir el certificado de desintegración física total de vehículos de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga con peso bruto vehicular superior a 10.500 kilogramos, como requisito para aplicar al programa de modernización del parque automotor de carga, las desintegradoras deben cumplir los requisitos, estar registradas y autorizadas por el Ministerio de Transporte para tal fin, en la términos establecidos en el artículo 5.8.7.1.2 de la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito, no obstante, estas desintegradoras pueden realizar además, la desintegración de vehículos de servicio público y particular que no se encuentren dentro de los presupuestos de hecho antes señalados y expedir el respectivo certificado”.

“Para la expedición del certificado de desintegración vehicular, como requisito para realizar el trámite de

cancelación de matrícula de vehículos de servicio particular y público de carga con peso bruto igual o inferior a 10.500 kilogramos, y para los demás vehículos de servicio público y de servicio particular, así mismos para aquellos vehículos de carga con peso bruto vehicular superior al referido, cuando sus propietarios no estén interesados en aplicar al programa de modernización de parque automotor de carga, las desintegradoras deben cumplir los requisitos y estar habilitadas conforme con lo dispuesto en el artículo 5.8.1.1 de la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito, citado en el presente escrito. En ese orden, tratándose de vehículos de carga de servicio público y particular, el peso bruto vehicular incide, si este es superior a 10.500 kilogramos, siempre que sus propietarios opten por acceder al programa de modernización de parque automotor reglamentado mediante Resolución 5304 de 2019, compilada en la 20223040045295 de 2022”.

Artículo 5.8.7.1.3. Certificado de desintegración física total. La entidad desintegradora deberá expedir un certificado de desintegración física total, en el que se acredite el cumplimiento de la descomposición física de todos los elementos integrantes del automotor, de tal manera, que garantice la inhabilitación definitiva de todas las partes del mismo.

En el certificado de desintegración física total del proceso de desintegración física total, deberá incluir la siguiente información:

a) Nombre e identificación del propietario del vehículo sometido al proceso de desintegración física total;

b) Número de certificación emitida por el Operador o quien haga sus veces, de conformidad con lo estipulado en la presente resolución;

c) Características de identificación del vehículo:

- Número de placa, se indicará de manera expresa que estas fueron objeto de destrucción por parte de la entidad desintegradora.
- Configuración (articulado tractocamión, rígido de tres (3) o cuatro (4) ejes (Dobletroque) o rígido de dos ejes).
- Marca.
- Clase.
- Servicio (público o particular).
- Línea.
- Modelo.
- Número de chasis.
- Número del motor.
- Peso Bruto Vehicular
- Número de ejes;

d) Que surtió debidamente el proceso de desintegración física total, de inhabilitación definitiva e irreversible de todas las partes del vehículo.

Es responsabilidad de la Entidad Desintegradora dejar constancia expresa y fílmica de la destrucción de las placas del vehículo y del proceso para el cual fue desintegrado, especificando si es para reconocimiento económico, reconocimiento económico con reposición, reposición por desintegración física total o reposición por destrucción total.

Artículo 5.8.7.1.4. Póliza de cumplimiento. La entidad desintegradora deberá constituir una póliza de cumplimiento que garantice la observancia de la totalidad de los requisitos de su responsabilidad establecidos en la presente subsección. La garantía deberá cumplir las siguientes condiciones y contenidos mínimos:

a) Constituirse a favor del Ministerio de Transporte, con una vigencia anual y renovable por períodos iguales. En caso de que la entidad desintegradora suspenda este tipo de actividad, la póliza deberá extenderse por un año más a partir de que declare este hecho ante el Ministerio de Transporte o la entidad en la que este delegue;

b) La póliza cubrirá el riesgo de incumplimiento de las obligaciones relacionadas con el proceso de descomposición de todos los elementos integrantes del automotor, garantizando la inhabilitación definitiva de los vehículos que la entidad reciba para la desintegración física total y de los cuales expida la certificación de que trata la presente subsección. Igualmente cubrirá las obligaciones de la entidad desintegradora respecto de la veracidad de la información que suministre y conste en el certificado que expida, exclusivamente en cuanto a los aspectos derivados de su obligación de desintegración física total;

c) El valor de la cobertura de cumplimiento ascenderá como mínimo a la suma de ochocientos cincuenta (850) salarios mínimos mensuales legales vigentes (smmlv);

d) Se declarará el incumplimiento a la entidad desintegradora mediante resolución ejecutoriada expedida por el Ministerio de Transporte y será exigible en tal caso por el valor total asegurado;

e) La póliza de seguros deberá incluir en su texto el contenido que refleje sin condicionamientos los términos y alcances que se han indicado de manera expresa en la presente resolución, mediante cláusulas adicionales o complementarias a las generales de la póliza de seguro de ser necesario, sin que se admita en ningún caso la inclusión de cláusulas, disposiciones o

previsiones dentro del texto de la póliza o en cualquier otro documento público o privado asociado o relacionado con la misma, que afecten, modifiquen, condicionen, restrinjan o limiten el alcance y contenido de las previsiones obligatorias.

Artículo 5.8.7.1.5. Responsabilidad. Corresponderá a la entidad desintegradora asumir la responsabilidad que se derive de la información que reporte para efectos del reconocimiento económico y/o la reposición de los vehículos con destino al Ministerio de Transporte y a las entidades públicas competentes.

Artículo 5.8.7.1.6. Control de la información. Corresponderá a la entidad desintegradora, el control de la información respecto del agotamiento del proceso de desintegración física total de los vehículos que se hayan sometido al mismo, la cual deberá estar disponible al menos por diez (10) años para las autoridades que lo requieran en el ejercicio de sus competencias.

Artículo 5.8.7.1.7. Entidades desintegradoras. Las entidades desintegradoras deberán aplicar lo establecido en la presente resolución sobre el procedimiento para la desintegración física de vehículos de carga y en la Resolución número 1606 de 2015 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en lo atinente a los requisitos que estas deben cumplir y certificar en materia ambiental.

Así mismo lo dispuesto en la sección 1 hasta la sección 6 del presente capítulo, únicamente en aquellos aspectos que complementen la presente subsección.

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 materia¹⁴³.

Instrucción Administrativa:

Circular MT 20244000000147. "Para el ingreso y tránsito de vehículos particulares, motocicletas, servicio público transfronterizo individual y colectivo, vehículos de transporte terrestre turístico entre la República de Colombia y la República de Ecuador, vehículos de transporte terrestre internacional de carga y de transporte terrestre internacional de pasajeros, éstos deben cumplir con los siguientes requisitos:

3.1 Recomendaciones antes, durante y después de comprar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT puede ser adquirido directamente en las oficinas, líneas telefónicas o en las páginas web de las compañías de seguros; también se puede comprar a través de un intermediario,

corredor o agencia de seguros. El tomador deberá asegurarse de adquirirlo en los canales autorizados por las compañías. Para el efecto, en el caso que se vaya a adquirir el SOAT a través de un intermediario de seguros (personas naturales y/o jurídicas), debe verificarse si efectivamente está autorizado para comercializarlo a través del Sistema Único de Consulta de Intermediarios de Seguros (SUCIS), en la página de la Superintendencia Financiera de Colombia en el [enlace https://www.superfinanciera.gov.co/jsp/10089684](https://www.superfinanciera.gov.co/jsp/10089684). Antes de ingresar y transitar por el territorio colombiano, se debe revisar que la documentación del vehículo y del conductor esté completa y al día. Se recomienda no dejar para último momento la compra o adquisición del SOAT: es necesario tener presente que la vigencia del seguro iniciará desde las 00:00 horas del día siguiente al de la fecha de expedición de la póliza. Se

¹⁴³ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-076 de 1997 declaró la exequibilidad de esta disposición.

recomienda revisar la fecha de vigencia del SOAT y programar oportunamente la renovación en el caso de que se requiera. No tener el SOAT vigente genera multas y las sanciones previstas en la ley. Como medida de seguridad, la norma ha establecido que las compañías de seguros deben cargar la información de cada SOAT en el Registro

Único Nacional de Tránsito (RUNT), pues esta es la fuente de información oficial que consultan las autoridades de tránsito. Se recomienda validar que el SOAT ha sido cargado en el RUNT, la consulta está disponible en la página web <http://www.runt.com.co>, sección ciudadanos, consulta por placa”.

Doctrina Administrativa.

Concepto MT-20231340905561 de 2023. “Para el caso de vehículos que circulen por las zonas fronterizas, se debe aplicar lo dispuesto en la circular externa 007 de 2023, expedida por la Superintendencia Financiera de Colombia, de conformidad con lo establecido en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 y el numeral 1 de artículo 192 de del Decreto 663 de 1993, citados en el presente escrito, para lo cual la entidad aseguradora expedirá la póliza, registrando los datos del vehículo

asegurado que aparecen en la Licencia de Tránsito. De conformidad con lo establecido en el artículo 4.9.2 de la Resolución 20223040045295 de 2022, en el caso que el vehículo no este registrado en el RUNT, la entidad aseguradora expedirá la póliza, registrando los datos del vehículo asegurado que aparecen en la Licencia de Tránsito. La expedición del SOAT es obligatoria para todos los vehículos, incluyendo los vehículos extranjeros”.

Legislación Complementaria: Ley 1955 de 2019

Artículo 121. Vehículos con matrícula extranjera en zonas de frontera cuyo modelo no supere el año 2016. Los residentes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo (UEDF) de que trata el artículo 4 de la Ley 191 de 1995, propietarios o tenedores de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de matrícula del país vecino, cuyo modelo no supere el año 2016, que al 19 de agosto de 2015 hubieren ingresado y se encuentren circulando en la jurisdicción de los departamentos al que pertenecen las UEDF, deberán proceder al registro de dichos bienes ante los municipios de la UEDF o ante las autoridades locales que estos deleguen, dentro de los tres (3) meses siguientes al vencimiento del plazo de que trata el siguiente inciso, con el fin de poder circular de manera legal dentro de la jurisdicción de ese departamento.

Dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la promulgación de la presente ley, el municipio de la UEDF informará a los interesados el procedimiento para adelantar el registro de que trata el presente artículo, el cual deberá contener como mínimo la siguiente información:

1. La identificación del propietario o tenedor, indicando el número de identificación correspondiente.
2. La individualización del bien objeto de registro, indicando cuando aplique para el tipo de bien, el número VIN, el número de serie del motor, o el número de serie que identifique el bien, el número de placa.
3. Declaración del propietario o tenedor en la que manifieste:

3.1. Ser residente en la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo en la que está realizando el registro correspondiente.

3.2. Que el origen del bien objeto de registro es legal.

Esta declaración se entenderá prestada bajo la gravedad del juramento con la firma del registro correspondiente.

4. Para vehículos y motocicletas deberá acreditar la existencia del Certificado de Revisión Técnico - mecánica y del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, vigentes.

Los bienes que hayan sido objeto del registro de que trata el presente artículo, no deberán ser sometidos al trámite de internación temporal previsto en el Decreto 2229 de 2017 o en las normas que lo modifiquen.

Parágrafo 1. El Registro de que trata el presente artículo deberá exhibirse ante las autoridades que lo requieran como documento que acredita la circulación legal permanente del bien, dentro de la jurisdicción del respectivo departamento.

Parágrafo 2. El registro de que trata el presente artículo no determina la propiedad cuando este sea adelantado por el poseedor. Así mismo, no subsana irregularidades en su posesión o eventuales hechos ilícitos que se hayan presentado en su adquisición, y su disposición se encuentra restringida a la circulación del bien dentro de la jurisdicción del departamento en donde se hizo el registro.

Parágrafo 3. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales podrá aprehender y decomisar los bienes de que trata el presente artículo en los siguientes casos: i) Cuando los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de matrícula del país vecino, no cuenten con el registro dentro de los plazos y términos aquí señalados y ii) cuando se encuentren vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de matrícula del país vecino, por fuera de la jurisdicción del departamento que fuera señalada en el registro, de que trata este artículo.

Artículo 122. *Internación temporal de vehículos con matrícula extranjera en zonas de frontera cuyo modelo sea año 2017 y siguientes.* Lo previsto en el artículo anterior no aplica para vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de matrícula del país vecino, cuyo modelo sea posterior al año 2016. En consecuencia, los bienes cuyo modelo sea 2017 y posteriores, dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley deberán cumplir los requisitos previstos en el Decreto 2229 de 2017, modificado por el Decreto 2453 de 2018, so pena de la aprehensión y decomiso realizada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015 Adicionado Decreto 2229 de 2017

Objeto y alcance

Artículo 2.3.11.1.1. Objeto. El presente título tiene como objeto establecer las condiciones, términos y requisitos para autorizar la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula del país vecino, de propiedad de los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo.

Artículo 2.3.11.1.2. Ámbito de aplicación. El presente Título es aplicable a todos los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula en el país vecino, de propiedad de los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo que hayan ingresado o ingresen por el régimen de internación temporal al país.

Parágrafo. Los propietarios de los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula en el país vecino internados temporalmente, deberán sujetarse a la normatividad vigente y aplicable en el territorio colombiano.

Procedimiento para la internación temporal de vehículos automotores, motocicletas y embarcaciones fluviales menores

Artículo 2.3.11.2.1. Competencia para autorizar la internación temporal. El Alcalde del municipio en cuya jurisdicción se encuentra la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo correspondiente al domicilio del solicitante, autorizará, la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula del país vecino, de propiedad de los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo donde tiene jurisdicción.

Parágrafo 1. Los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores internadas temporalmente, solo podrán transitar en la jurisdicción del departamento al que pertenece la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo para la que se haya expedido la respectiva autorización.

Parágrafo 2. La autorización de internación temporal de los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula del país vecino, de propiedad de los residentes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, de que trata el presente título, será el documento aduanero que ampara su circulación y tránsito en la jurisdicción del departamento al que pertenece la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340168081 de 2024. "...en virtud de las disposiciones previstas en el Decreto 1079 de 2015, donde se determinó expresamente en el artículo 2.3.11.2.1., que la competencia para autorizar la internación temporal de dichos vehículos y embarcaciones, corresponde al "Alcalde del Municipio", en cuya jurisdicción se encuentra la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo correspondiente al domicilio del solicitante, se tiene que la competencia para determinar el trámite o procedimiento para la "ELIMINACIÓN, CANCELACIÓN, DESVINCULACIÓN

ADMINISTRATIVA o FINALIZACIÓN del registro temporal de los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores de matrícula del país vecino, cuyo modelo no supere el año 2016; por daño, hurto, accidente, deterioro, destrucción del mismo o retorno al país de origen", corresponde en exclusivo al alcalde del Municipio de la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo correspondiente".

Concepto MT-20241341477381 de 2024. "Al tenor de lo establecido en el artículo 2.3.11.2.1., parágrafo 1 del

Decreto 1079 de 2015, los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores internadas temporalmente, solo podrán transitar en la jurisdicción del departamento al que pertenece la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo para la que se haya expedido la respectiva autorización. Ahora bien, el artículo 2.3.11.2.4., ibidem, estableció que el

término por el cual se concederá la autorización de la internación temporal de los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula de un país vecino, será hasta por cinco (5) años, prorrogable por una sola vez por un término de dos (2) años, de conformidad con las normas que rigen la materia”.

Artículo 2.3.11.2.2. Solicitud de internación temporal. El propietario del vehículo, motocicleta o embarcación fluvial menor con matrícula del país vecino, interesado en obtener la autorización para la internación temporal, deberá antes del ingreso al territorio nacional presentar solicitud ante el alcalde de la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo, anexando los siguientes documentos:

1. Fotocopia del documento de identificación del solicitante, indicando si posee doble nacionalidad.
2. Fotocopia del documento que acredite la propiedad del vehículo, motocicleta o embarcación fluvial menor, de conformidad con las normas vigentes en el país vecino.
3. 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.
4. Para vehículos, Certificado de Revisión Técnica de Identificación de Automotores expedida por la SIJIN, en la que conste que el vehículo no tiene alterados sus sistemas de identificación y que las características del mismo corresponden a la marca, modelo y que el vehículo no se encuentra reportado como hurtado en sus bases de datos.
5. Improntas de los números de VIN, chasis y motor (si cuenta con este número), que identifiquen el vehículo o de los seriales de identificación de la motocicleta o embarcación fluvial menor.
6. Para las embarcaciones fluviales menores, autorización de permanencia en el país, expedido por la Capitanía de Puerto del Departamento por donde arribó la embarcación.
7. Cuando se trate de vehículos, certificación expedida por autoridad competente del país vecino, en la que conste que el vehículo no tiene alterados sus sistemas de identificación y que las características del mismo corresponden a la marca, modelo y que el vehículo no se encuentra reportado como hurtado en sus bases de datos.

Recibida la solicitud el funcionario competente deberá verificar que el domicilio del solicitante corresponda a la jurisdicción de la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo para poder expedir la Internación Temporal, dicha Unidad únicamente podrá exigir los documentos y requisitos relacionados en el presente artículo.

Parágrafo 1. De conformidad con lo establecido en las Leyes 488 de 1998 y 633 de 2002, por cada vehículo Internado Temporalmente se deberá cancelar el Impuesto sobre vehículos automotores, en la oportunidad y el monto contemplados en las mismas, ante la Secretaría de Hacienda del Departamento, en donde esté ubicada la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo que expida la respectiva autorización de Internación Temporal.

Para el caso de la expedición de la autorización, una vez el funcionario competente, verifique el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo, le informará al solicitante la necesidad de cancelar el impuesto sobre vehículos automotores y de presentar

fotocopia del formulario del impuesto de vehículos automotores junto con la constancia del pago; fotocopia del SOAT vigente excepto en el caso de embarcaciones fluviales menores y en caso que aplique, fotocopia de la certificación de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente de conformidad con lo dispuesto en la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, para poder finalizar el trámite y en consecuencia expedir la autorización de internación temporal.

Para los casos de renovación de la autorización de internación temporal, se requerirá presentar fotocopia de los formularios del impuesto de vehículos automotores, con la constancia del pago, correspondientes a los periodos gravables durante los cuales ha contado con la Internación Temporal. De igual forma fotocopia del SOAT vigente excepto en el caso de embarcaciones fluviales menores y en el evento que aplique, fotocopia de la certificación de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Las Secretarías de Hacienda Departamentales en donde existan Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, deberán implementar sistemas de información que les permita a los Alcaldes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, validar o verificar el pago del impuesto sobre vehículos automotores, al momento del otorgamiento y renovación de la autorización de Internación temporal. Una vez se implemente el sistema de información por parte de las Secretarías de Hacienda Departamentales, no se requerirá la presentación de las fotocopias de los formularios de pago del impuesto de vehículos automotores.

De igual manera en caso que el SOAT y/o la Certificación de la Revisión Técnico- Mecánica y de Emisiones Contaminantes, se puedan verificar en el sistema RUNT o en otros sistemas de información, no se requerirá la presentación de las correspondientes fotocopias.

Parágrafo 2. La autorización de internación temporal se concederá solo por un (1) vehículo, motocicleta o embarcación fluvial menor, por residente, quien debe ser persona natural mayor de edad, residente en la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo.

Parágrafo 3. Respecto de la Certificación de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes, se tendrá en cuenta la excepción del parágrafo del artículo 202 del Decreto 019 de 2012, según el cual 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.

Artículo 2.3.11.2.3. Destinación de los bienes objeto de internación. Los vehículos, motocicletas o embarcaciones fluviales menores con matrícula del país vecino internados temporalmente, solo podrán ser usados para el servicio particular del titular de la internación.

En consecuencia, los vehículos, motocicletas o embarcaciones fluviales menores con matrícula del país vecino internados temporalmente, no podrán destinarse a la prestación del servicio público de transporte en ninguna modalidad, ni ser comercializados, donados, arrendados o entregados en comodato, su propiedad no podrá ser transferida, ni serán destinados a un fin diferente al objeto de la internación en Colombia, so pena de la aplicación de las medidas de aprehensión y decomiso por parte de la DIAN de conformidad con lo dispuesto en el artículo 502 del Decreto 2685 de 1999 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 2.3.11.2.4. Término de la autorización. El término por el cual se concederá la autorización de la internación temporal de los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula de un país vecino, será hasta por cinco (5) años, prorrogable por una sola vez por un término de dos (2) años, de conformidad con las normas que rigen la materia.

Parágrafo. Modificado Artículo 2 Decreto 1082 de 2018, Modificado Artículo 2 Decreto 2453 de 2018. Los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula de un país vecino, que al 27 de diciembre de 2017 contaban con autorización de internación temporal vigente, deberán realizar el trámite de renovación de la autorización de internación temporal antes del 27 de junio de 2020, para lo cual deberán cumplir los requisitos establecidos en el presente título, so pena de la aplicación de las medidas de aprehensión y decomiso.

Artículo 2.3.11.2.5. Finalización de la internación temporal. La autorización de internación temporal finalizará en los siguientes eventos:

1. Con la salida definitiva del país del vehículo, motocicleta o embarcación fluvial menor, al vencimiento del término de autorización de la internación temporal.
2. Con la aprehensión y decomiso del bien, por incumplimiento de una de las obligaciones previstas en este decreto o su permanencia ilegal en el territorio aduanero nacional, de conformidad con lo dispuesto en la normatividad aduanera vigente. La aprehensión y decomiso no se aplicarán respecto de incumplimientos que tengan previsto sanción de multa, en la regulación aduanera vigente.
3. Con la destrucción del bien por fuerza mayor o caso fortuito, demostrado ante autoridad aduanera.
4. Por orden de autoridad competente.

Artículo 2.3.11.2.6. Prohibición de cambio a régimen aduanero. Los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores que se encuentren internadas temporalmente en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, no podrán ser objeto de autorización de importación temporal en turismo de que trata el Decreto 2685 de 1999 o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Artículo 2.3.11.2.7. Suministro periódico de información. Los alcaldes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo que autoricen la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales, deberán suministrar dentro de los cinco (5) primeros días de cada mes en medio físico y electrónico a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, a través de los Directores Seccionales de Aduanas o de Impuestos y Aduanas, de la jurisdicción donde se encuentra la Unidad, la información sobre las autorizaciones de internación temporal expedidas en el mes anterior, información que debe contener nombres y apellidos del beneficiario, tipo y número del documento de identificación, características del vehículo (clase, marca, línea, modelo, color, placa, No. VIN, número de motor, número de chasis y capacidad), matrícula o registro para embarcaciones fluviales menores, y fecha de expedición y de vencimiento de la Internación Temporal.

De igual manera y para efectos del cruce de información correspondiente, los alcaldes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo que autoricen la internación temporal de vehículos automotores y motocicletas, deberán suministrar dentro del mismo periodo, la información antes señalada, a las Secretarías de Hacienda del Departamento, en donde esté ubicada la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo.

Artículo 2.3.11.2.9. Adicionado Artículo 4 Decreto 1082 de 2018. Implementación del presente título. Durante los plazos previstos en el parágrafo transitorio 1 del artículo 2.3.11.2.2, en el parágrafo del artículo 2.3.11.2.4 y en el artículo 2.3.11.2.8. de este decreto, el Gobierno nacional, las autoridades competentes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo y los gobernadores y alcaldes de los entes territoriales que conforman dichas Unidades, establecerán los mecanismos de coordinación necesarios para la adecuada implementación del presente título.

Artículo 123. *Impuesto de vehículos automotores para vehículos de matrícula extranjera en zonas de frontera.* Los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de matrícula de un país vecino inscritos en el registro de que trata el artículo 121 de esta ley, y aquellos que se hayan acogido a la medida de internación temporal de que trata el artículo anterior, causarán anualmente, en su totalidad, y a favor de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, el impuesto de vehículos automotores de que trata la Ley 488 de 1998. El Ministerio de Transporte fijará la tabla de avalúo de los vehículos a que se refiere el presente artículo.

El Gobierno Nacional reglamentará el servicio público de transporte en la zona de frontera.

CAPITULO V Seguros y Responsabilidad

Legislación Complementaria: Ley 2294 de 2023

Artículo 191. Modifíquese el numeral 5 del artículo 193 del Decreto 663 de 1993 - Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, el cual quedará así:

Artículo 193. Aspectos específicos relativos a la póliza.

(...)

5. Facultades del Gobierno nacional. Con el fin de garantizar la permanente operatividad y sostenibilidad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), le corresponde al Gobierno nacional reglamentar las características y condiciones generales y técnicas de la póliza, sus cuantías y amparos, así como los demás aspectos necesarios para el funcionamiento de dicho seguro.

La Superintendencia Financiera de Colombia 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.

Legislación Complementaria: Ley 2161 de 2021

Artículo 1. *Objeto.* La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT); mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, como

mecanismo contra las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza; se prevé el uso de herramientas tecnológicas que garanticen la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información sobre el siniestro.

A su vez, con el fin de garantizar la sostenibilidad y optimizar la destinación y eficiencia de los recursos del sistema; deberá implementarse la modernización de la nomenclatura, clasificación y tarifas de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios para la atención de los siniestros del SOAT. Como también, deberá efectuarse el fortalecimiento técnico de la Administradora de los Recursos del SGSSS-ADRES, para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados.

Artículo 5. *Uso de herramientas de tecnologías de la información y comunicaciones.* Las entidades aseguradoras que expiden el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y su cobertura complementaria y voluntaria deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnologías, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Estos documentos no serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan las víctimas por cuenta del SOAT. Este tipo de herramientas será exigible en aquellos entes territoriales que cuenten con la debida conectividad para uso de dichos dispositivos.

Artículo 6. En un plazo máximo de un año, contado a partir de la vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Salud deberá adoptar, vía reglamento, la modernización de la nomenclatura, clasificación y tarificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.

Artículo 7. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia Financiera de Colombia, la Superintendencia Nacional de Salud y la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional, en el marco de sus competencias, revisarán periódicamente el estado y avances del país en materia de seguridad vial, evasión y fraude en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así como los planes de acción que contribuyan a un mejor comportamiento vial de los actores en la vía, promuevan la adecuada atención a las víctimas de accidentes de tránsito y las buenas prácticas en los cobros por estas atenciones.

Los resultados de dichas revisiones deberán ser remitidos dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República.

Parágrafo. La Superintendencia Financiera de Colombia y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro del marco de sus competencias, publicarán las cifras sobre la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), siniestros identificando si se trata de siniestros que involucren o no víctimas, letales o fatales, siniestralidad, frecuencia y severidad de los siniestros (choques simples o pérdidas totales) de acuerdo a los datos suministrados por las aseguradoras.

Artículo 9. Las compañías de seguros que tienen autorizado el ramo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) tienen la obligación de expedir en todo el país, la póliza para el vehículo que lo requiera, de no hacerlo la Superintendencia Financiera de Colombia, investigará y sancionará a las compañías de seguros autorizadas que no expidan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

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 registrará por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-470 de 2023

El sistema de seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito – SOAT

112. Corolario de lo expuesto, es importante destacar que el Estado debe garantizar la prestación eficiente de los servicios de salud, mediante el Sistema General de Seguridad Social en Salud – SGSSS, regulado en la Ley 100 de 1993. Para el caso de los accidentes de tránsito y los impactos que estos generan en la salud de las personas, el SGSSS prevé la existencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT. Así, “el SOAT es un seguro con determinadas especificidades, la más notoria de las cuales es probablemente su carácter ‘obligatorio’. La obligatoriedad de este seguro reside, por un lado, en que ‘para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente’ (L 769 de 2002 art 42). Sin embargo, eso no es todo, pues la índole obligatoria de estos seguros estriba, por otro lado, en que todas las entidades aseguradoras, cuando cumplan determinadas condiciones previstas en el ordenamiento, se

encuentran obligadas a otorgarlos (EOSF, arts. 192.1 ‘Obligatoriedad’ y 196)”.

113. Las normas aplicables al SOAT se encuentran previstas en el capítulo IV, del Título VI del Decreto Ley 663 de 1993 y en el Título II del Decreto 056 de 2015, los cuales se ocupan de los seguros de daños corporales causados a personas en accidentes de tránsito. Además, aquello que no se encuentre regulado en la citada normatividad deberá suplirse con lo previsto en las disposiciones sobre el contrato de seguro terrestre del Código de Comercio, según remisión expresa del artículo 192.4 del Decreto Ley 663 de 1993.

114. Esta Corte mediante Sentencia C-321 de 2022 precisó que la obligación de comprar y renovar periódicamente el SOAT, así como la de realizar la revisión técnico-mecánica en los plazos previstos en la ley, corresponden al propietario del vehículo al tratarse de una obligación propter rem. Es decir, aquella originada por el hecho de ser propietario de un bien, por la existencia de la titularidad del derecho real, y “encuentra pleno sustento en el concepto de la función social de la propiedad”, a fin de garantizar el bien común en el ejercicio de una actividad

peligrosa como lo es la conducción de un automotor. En este sentido, es el propietario de un vehículo, en principio, el principal encargado de adquirir una póliza a fin de asegurar los riesgos a los que se somete a terceros por conducir un vehículo, pues de no hacerlo se “expone no sólo a sí mismo, sino también a los transeúntes y al público en general por donde transita”, además “la víctima carecería de una garantía real y efectiva de que el daño será resarcido”.

115. En este sentido, la Sentencia C-395 de 2022 al analizar la caracterización general del SOAT y sus elementos, precisó que el propietario del vehículo es el tomador de este seguro y las personas aseguradas son las víctimas de los accidentes de tránsito. En ese orden, el SOAT hace parte de la actividad

aseguradora pese a que su naturaleza jurídica es la de un contrato de seguro, tiene una particularidad y es su carácter obligatorio, pues para que los vehículos automotores puedan transitar en el territorio nacional, deben estar amparados con un seguro obligatorio vigente, a fin de cubrir, entre otros riesgos, los daños físicos que se puedan ocasionar a las víctimas de un accidente de tránsito (personas aseguradas), los gastos que se deban sufragar por su atención médica y la incapacidad permanente surgida de los mismos. Esta obligación corresponde exclusivamente al propietario del vehículo, por lo que es la persona llamada a asegurar los riesgos que pueda generar a terceros, por ejercer una actividad peligrosa, como conducir un vehículo automotor”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Expedición y registro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

Artículo 4.9.1. Objeto. El presente capítulo tiene como objeto reglamentar el procedimiento que deben adelantar las compañías de seguros autorizadas en el país para la expedición de la póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así como el proceso de verificación de su existencia, vigencia y tenencia por parte de las autoridades competentes.

Artículo 4.9.2. Procedimiento para la expedición de la Póliza. Para efectos de llevar a cabo la expedición de la póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito del SOAT y garantizar su consulta, la entidad aseguradora deberá:

a) Consultar en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), los datos del vehículo a través de la placa o del VIN y expedir la póliza del seguro con base en la información allí registrada.

En caso de que el vehículo no esté registrado en el RUNT, la entidad aseguradora expedirá la póliza, registrando los datos del vehículo asegurado que aparecen en la Licencia de Tránsito.

La expedición del SOAT es obligatoria para todos los vehículos, incluyendo los vehículos eléctricos.

b) Una vez expedida la póliza, la entidad aseguradora registrará en el RUNT, los datos propios de la póliza asociados al vehículo asegurado.

c) La compañía aseguradora deberá entregar la póliza al tomador, la cual podrá ser física o electrónica, previo pago de la prima, excepto cuando se encuentre a cargo de entidades de derecho público.

En el evento que se entregue una póliza electrónica, la firma del asegurador deberá cumplir con las características y atributos de la firma electrónica o digital de que trata el Capítulo 47, Título 2, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1074 de 2015.

Parágrafo 1. En todo caso, el tomador deberá verificar que la información contenida en la póliza, coincida con la información de la licencia de tránsito; de encontrar inconsistencias, deberá

informar al Organismo de Tránsito donde se encuentre matriculado, para que realice las correcciones pertinentes.

Parágrafo 2. Es responsabilidad de las entidades aseguradoras implementar acciones de control al riesgo de fraude tanto en las pólizas electrónicas como en las físicas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, mediante la adopción de mecanismos de seguridad que garanticen la autenticidad, integridad, inalterabilidad y fiabilidad de las pólizas, de acuerdo con lo dispuesto en el Código de Comercio, la Ley 527 de 1999 y las normas que las modifiquen, adicionen o deroguen.

Parágrafo 3. Lo establecido en el literal a), del presente artículo, en lo relacionado a la consulta en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no aplica para los vehículos de servicio diplomático y los vehículos de placas extranjeras.

Artículo 4.9.3. Verificación de la existencia y vigencia de la póliza SOAT. Para efectos de verificar el cumplimiento de la obligación prevista en el artículo 42 del Código Nacional de Tránsito, las autoridades de tránsito tendrán en cuenta, exclusivamente, la información de la póliza vigente contenida en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Artículo 4.9.4. Verificación de la tenencia de la póliza SOAT a cargo de las autoridades de control de tránsito. La obligación del propietario o conductor del vehículo de portar el SOAT, previsto en el literal D.2 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, se entenderá cumplida con la presentación de la póliza de seguro física o electrónica a la autoridad de tránsito, quien deberá verificar su autenticidad cotejándolo con la información contenida en el RUNT.

En el evento en que se trate de póliza electrónica, esta deberá contener las características y atributos de la firma electrónica o digital de que trata el Capítulo 47, Título 2, Parte 2, Libro 2 del Decreto número 1074 de 2015.

Si verificada la información por parte de la autoridad se evidencia la no existencia de la póliza en el RUNT, procederá a imponer el comparendo.

Parágrafo 1. Cuando la información del vehículo contenida en la licencia de tránsito no coincida con la información del SOAT, salvo los datos de placa y VIN, cuando este último exista, no se impondrán comparendos. No obstante, lo anterior, el propietario del vehículo deberá informar al Organismo de Tránsito donde se encuentre matriculado para que realice las correcciones pertinentes.

Parágrafo 2. Las pólizas electrónicas deberán incorporar mecanismos de seguridad que les permitan a las autoridades de tránsito comprobar la integridad y autenticidad de las mismas a través de dispositivos móviles.

Artículo 4.9.5. Costos de operación. Los costos en que incurra el RUNT, asociados a la operación de las aseguradoras para la consulta de datos vehiculares, serán cubiertos por las compañías aseguradoras.

Liquidación y Cobro del Valor de la Tasa de Sostenibilidad del RUNT a las Compañías de Seguros

Artículo 4.9.1.1. 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 número 2395 del 9 de junio de 2009, expedida por el Ministerio de Transporte, y demás que la adicionen, modifiquen o complementen.

Instrucción Administrativa:

Circular MT-20221300000267 de 2021.
“2.3.1. Obligación de amparo para todos los vehículos que transiten por las vías del territorio Nacional a través del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, es un instrumento para garantizar el derecho a la salud de las personas lesionadas en accidentes de tránsito, este cumple una función social y contribuye al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del Sistema Nacional de Salud. Así lo ha establecido la Corte Constitucional a través de las sentencias T- 683 de 2008 y T-463 de 2009, en los siguientes términos: “La forma de aseguramiento y la atención médica prevista por el Sistema de Seguridad Social en Salud tiene unas características particulares. El sistema prevé la existencia de un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), para todos los vehículos automotores que circulen en el territorio nacional. (...).

Cuya finalidad es amparar la muerte o los daños corporales que se causen a las personas implicadas en tales eventos, ya sean peatones, pasajeros o conductores, incluso en los casos en los que los vehículos no están asegurados. Dicho amparo comprende los gastos de atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente, gastos funerarios y los de transporte de las víctimas a las entidades prestadoras de servicios de salud, es decir, una atención médica integral”.

Conforme a lo determinado en el artículo 192 del Decreto ley 663 de 1993, Estatuto Orgánico del Sistema Financiero: “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”.

A su vez, el artículo 42 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, indica que: “para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente”.

Adicionalmente, la Ley 2161 de 2021, “por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”, en su artículo 10, reitera la obligación en cabeza de los propietarios de los vehículos automotores, entre otras, de adquirir el SOAT para transitar en las vías del país, lo que fue declarado exequible por la Corte Constitucional en Sentencia C-321 de 2022, en lo que corresponde con la responsabilidad del propietario del vehículo frente a portar u obtener el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

Conforme a lo anterior, se puede colegir que es obligatorio que todos los vehículos que circulen por las vías del territorio nacional, deben contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, siendo a su vez imperativo por parte de las Autoridades de Tránsito y Transporte realizar el control operativo, en salvaguardia de garantizar el cumplimiento de este mandato legal.

2.3.2. Obligación de los Organismos de Tránsito y Direcciones Territoriales, de la verificación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), vigente.

Mediante el Decreto 1079 de 2015 Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en relación a la expedición de la tarjeta de operación, se establece que la Autoridad de transporte competente, la expedirá únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas. Para lo cual, ordena que previa expedición de cualquier documento de transporte se valide la vigencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

Por otro lado, en el mencionado decreto también se establece que la autoridad de transporte previa a la expedición de la tarjeta de operación debe validar entre otras cosas, la capacidad del vehículo.

A su vez, el Ministerio de Transporte con la expedición de la Resolución 12379 de 2012¹⁴⁴, “por la cual se adoptan los procedimientos y se establecen los requisitos para adelantar los trámites ante los organismos de tránsito”, compilada en la Resolución 20223040045295 de 2022, adoptó los procedimientos y requisitos necesarios para adelantar los trámites asociados al Registro Nacional Automotor, Registro Nacional de Remolques y Semirremolques y al Registro Nacional de Conductores ante los organismos de tránsito, por parte de los usuarios. Por tanto, ningún organismo de tránsito podrá, en la realización de los trámites aquí previstos, exigir requisitos diferentes a los establecidos en el citado acto administrativo.

En adición, la precitada resolución ordena a los Organismos de Tránsito, para la realización de los trámites contenidos en los capítulos VII, VIII, IX, X, XI y XII, entre otras, la obligación de verificar y validar en el sistema RUNT la existencia del SOAT vigente para el vehículo sobre el cual se pretende realizar el trámite por parte del usuario.

Por lo anterior, se hace pertinente reiterar a las autoridades de tránsito y transporte que intervienen en la revisión de estos trámites, la obligación de validar que el vehículo objeto de trámite cuente con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), información que se encuentra contenida en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), verificando de manera adicional que la información del seguro adquirido coincida con la capacidad del vehículo, lo cual es necesario a fin de validar que el seguro adquirido pueda realizar la protección al total de los pasajeros del vehículo.

2.3.3. Control operativo al porte y vigencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

Conforme a la obligatoriedad determinada por el Decreto ley 663 de 1993 y la Ley 769 de 2002, es responsabilidad de los propietarios que los vehículos cuenten con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, conducta que es restringida en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, bajo la infracción “D02 Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado”.

En concordancia con lo anterior, en los eventos en los cuales la Autoridad de Tránsito verifique que el vehículo no cuenta con el SOAT vigente, deberán proceder con la inmovilización del automotor para lo cual deberán contar con patios o parqueaderos autorizados disponibles para poner en su custodia el vehículo de conformidad con lo establecido en la Ley 769 de 2002.

A su vez, la Superintendencia de Transporte de conformidad con las facultades asignadas mediante el Decreto 2409 de 2018, “por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones”, vigilará y hará seguimiento, emitiendo las sanciones a que haya lugar a los Organismos de Tránsito por el incumplimiento de las obligaciones previamente citadas.

2.3.4. Cumplimiento del deber legal de tener el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para transitar y otras obligaciones en cabeza del propietario del vehículo automotor.

La Ley 2161 de 2021, “por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”, en su artículo 10 como medidas antievasión del SOAT, indica:

“Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:

a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

¹⁴⁴ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

b) *Habiendo realizado la revisión técnico mecánica en los plazos previstos por la ley.*

c) *Por lugares y en horarios que estén permitidos.*

d) *Sin exceder los límites de velocidad permitidos.*

e) *Respetando la luz roja del semáforo.*

La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el Cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito”.

Frente a lo anteriormente señalado, la Corte Constitucional¹⁴⁵ declaró la exequibilidad del artículo 10 de la Ley 2161 del 2021, y en el caso de los literales c), d) y e) fueron declarados exequibles bajo el entendido de que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando en el procedimiento administrativo sancionatorio resulte probado que de manera culposa incurrió en las infracciones de tránsito mencionadas en el articulado objeto de estudio.

En adición, la Corte indicó que el propietario del vehículo automotor deberá velar porque circule con el SOAT vigente y con la revisión técnico mecánica en los plazos previstos en la ley. El incumplimiento de tal deber legal es sancionable conforme lo definido por la Ley 769 de 2002.

2.4. Protección de bienes jurídicos tutelados por el régimen de tránsito terrestre

Las orientaciones acá dispuestas son consistentes con la normatividad vigente y, además, protegen los bienes jurídicos que amparan el régimen de tránsito y transporte terrestre, especialmente la vida y la seguridad de las personas. Así las cosas, se debe enfatizar sobre las orientaciones realizadas en la presente circular lo siguiente:

(i) Fuente de Información para la Validación y Cumplimiento del requisito de contar con la póliza SOAT vigente para la realización del trámite.

Para efectos de validar y verificar la existencia del SOAT vigente para la realización de los trámites incorporados en el Decreto 1079 de 2015 y la Resolución 12379 de 2012¹⁴⁵, compilada en la Resolución 20223040045295 de 2022, el Organismo de Tránsito y la Autoridad de Transporte, según corresponda debe consultar en el RUNT que el vehículo cuenta con SOAT vigente. Si el vehículo no cuenta con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), vigente no se podrá realizar el trámite.

(ii) Verificación datos del SOAT en relación con la licencia de tránsito del vehículo para la expedición de la tarjeta de operación.

El Decreto 1079 de 2015 en relación a la expedición de la tarjeta de operación, establece que la Autoridad de Transporte según corresponda, la expedirá únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas, siendo imperativo que se valide previamente a la expedición de los trámites de transporte que el vehículo objeto del trámite se encuentre amparado con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), vigente.

Así las cosas, la Autoridad de Transporte, tiene la obligación de validar que la información del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), corresponda con la información contenida en la licencia de tránsito del vehículo sobre el cual se expedirá la tarjeta de operación, en cuanto a la capacidad del vehículo.

(iii) Disponibilidad de patios o parqueaderos autorizados para la inmovilización del vehículo por no contar con el SOAT vigente a la fecha de la realización del trámite ante el Organismo y Autoridad de Tránsito.

En los eventos en que los Organismos y Autoridades de Tránsito evidencien que el

¹⁴⁵ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

vehículo no cuenta con el SOAT vigente, tienen la obligación de proceder con la inmovilización del automotor y disponer de patios autorizados para poner bajo su custodia el vehículo de forma inmediata.

Por otro lado, se requiere que las autoridades de tránsito hagan seguimiento a los vehículos de las empresas de transporte en su jurisdicción, con el fin de verificar que estos cumplan con la expedición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) correspondiente.

(IV) Vigilancia de la Superintendencia de Transporte sobre el cumplimiento de lo determinado por ley.

La Superintendencia de Transporte de conformidad con las facultades asignadas mediante el Decreto 2409 de 2018, “por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones”, vigilará, hará seguimiento y emitirá las sanciones a que haya lugar a los Organismos de Tránsito por el incumplimiento de las obligaciones expuestas y desarrolladas en esta circular.

Expuestas las consideraciones previas, este Ministerio concluye instruyendo lo siguiente:

1. Todo vehículo automotor para transitar en las vías del territorio Nacional debe tener el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), vigente, el incumplimiento de esta obligación acarreará la imposición de las sanciones definidas en la Ley 769 de 2002 para tal fin.

2. Para la realización de los trámites contenidos en la Resolución 12379 de 2012¹⁴⁶ del Ministerio de Transporte, estos son: cambio de características de un vehículo, solicitud duplicado de la licencia de tránsito o de la tarjeta de registro y de la placa de un

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-34067 de 2008: “La maquinaria rodante destinada exclusivamente a la construcción y conservación de obras no se le debe exigir el Seguro Obligatorio de

vehículo, renovación licencia de tránsito de un vehículo de importación temporal, cambio de servicio de un vehículo automotor, cambio de placa por clasificación de vehículo automotor antiguo o clásico y cambio de placa de vigencias anteriores e inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo, las Autoridades y Organismos de Tránsito solo podrán realizarlos, entre otras, previa verificación en el sistema RUNT de la existencia del SOAT vigente para el vehículo sobre el cual se pretende realizar el trámite por parte del usuario. En el evento de que no tenga el SOAT vigente, la autoridad de tránsito deberá proceder de forma inmediata con la imposición de las sanciones definidas en la Ley 769 de 2002.

3. En línea con lo anterior, para la expedición de la tarjeta de operación, la autoridad de transporte competente debe expedirla únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas y tendrán que validar la vigencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

4. En cumplimiento de la Ley 769 de 2002 y demás normas complementarias, previamente citadas, las autoridades de tránsito tienen la obligación de realizar el control operativo en el territorio Nacional para verificar que todos los vehículos que transitan en las vías del país cuenten con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), vigente.

5. El propietario y/o conductor tiene la carga de portar y presentar ante el agente de tránsito el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente, con el documento en físico o en medios electrónicos”.

Accidentes de Tránsito SOAT, toda vez que este tipo de vehículo no puede transitar por sus propios medios”.

¹⁴⁶ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

Concepto MT-20231340476881 de 2023.

“...el Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito (SOAT), es un instrumento de garantía del derecho a la salud de personas lesionadas en accidentes de tránsito, cumple una función social y contribuye claramente al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del Sistema Nacional de Salud. De otro lado, frente a la cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, es preciso indicar que el mismo aplica en la ocurrencia de un accidente de tránsito, en ese sentido, es importante señalar que debe entenderse por accidente de tránsito, el definido por la Ley 769 de 2002, la cual señala que es un 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. Por lo expuesto y frente a su consulta, se debe indicar que Seguro de Accidentes de Tránsito “SOAT”, está destinado a asegurar la atención de víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales y muerte, de forma inmediata e incondicional en las vías del territorio nacional, ya sean públicas, privadas abiertas al público o en las privadas que internamente circulen vehículos, incluso la atención de aquellas víctimas de vehículos que no se encuentren asegurados o no identificados como responsables de la comisión del accidente. No obstante, el Decreto 780 de 2016 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Salud y Protección Social”, en su artículo 2.6.1.4.1 y siguientes, establece las condiciones de cobertura, ejecución de recursos, funcionamiento y aspectos complementarios para el reconocimiento y pago de los servicios de salud, indemnizaciones y gastos derivados de accidentes de tránsito, eventos catastróficos de origen natural, eventos terroristas y demás

eventos aprobados por el Ministerio de Salud y Protección Social en su calidad de Consejo de Administración del Fosyga, en que deben operar tanto la Subcuenta ECAT del Fosyga, como las entidades aseguradoras autorizadas para expedir el SOAT y demás entidades referidas en el ámbito de aplicación de este acto administrativo. Es pertinente señalar, que tratándose de un incidente ocurrido dentro de un vehículo en la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros (urbano) además de la obligación para el tránsito de estos vehículos, de contar con un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, las empresas a la cual se encuentran vinculados tiene la obligación de adquirir una póliza de responsabilidad civil, conforme a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.1.4.1 del Decreto 1079 de 2015.

Finalmente, cabe precisar que en virtud del artículo 1 del Decreto 87 de 2011, “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”, el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura, por lo tanto, sus decisiones no son oponibles a las de autoridades de tránsito, ni de las entidades que constituyen Organismos de Apoyo, dado que son entes autónomos e independientes en el cumplimiento de sus funciones”.

Concepto MT-20231340485491 de 2023.

“...no hay documento que sirva como porte de exoneración para no cumplir con la obligación de constituir el SOAT de conformidad con lo establecido en el artículo 42 de la ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre”.

Comentario del Editor:

El contenido de esta disposición deberá ser interpretado en consonancia con lo previsto por el Parágrafo del Artículo 6 de la Ley 2251 de 2022, de acuerdo con el cual “Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación

de portar los documentos como: (...) Seguro Obligatorio de Accidentes (SOAT) (...) mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico”.

Texto del Editor:

El seguro obligatorio de accidentes de tránsito tiene una múltiple dimensión, por un lado se constituye en una condición de seguridad vial en la medida en que procura persuadir a los actores de la circulación de cumplir a cabalidad los reglamentos de tránsito, garantiza la atención a las víctimas de siniestros viales de manera inmediata como forma de aminorar o anular los efectos de los mismos, es una herramienta de aseguramiento de una actividad peligrosa y contribuye a la financiación de la atención de las víctimas de siniestros viales.

Esta multidimensionalidad trae consigo obligaciones para diferentes actores: (i) para los propietarios de vehículos, en la medida en que con fundamento en la función social de la propiedad, esta implica cargas tales como la de velar porque los bienes sean empleados con fines adecuados y sin generar daño a terceros cumpliendo con el ordenamiento jurídico; (ii) para los conductores de vehículos automotores porque al realizar una actividad peligrosa o riesgosa, deben hacerlo cumpliendo de manera

estricta los reglamentos para no generar daños a terceros; (iii) los organismos de tránsito y sus cuerpos operativos de control porque ante el incumplimiento del Código Nacional de Tránsito, deben desplegar los medios dispuestos por el ordenamiento jurídico para hacer cumplir las normas (inmovilización de vehículos, imposición de sanciones, cobro coactivo de las multas, entre otras); (iv) compañías aseguradoras ya que al constituirse ésta en una actividad de interés público y obtener una autorización del Estado para explotar un mercado, tienen la obligación de prestar dicho servicio de manera universal e ininterrumpida; (v) Superintendencias porque ante el incumplimiento por parte de los organismos de tránsito en ejercer sus funciones o de las compañías aseguradoras en prestar el servicio en la expedición de la póliza de quienes están en el ramo, deben, en el marco del debido proceso, aplicar las medidas preventivas, conminatorias o sancionatorias previstas por la ley.

Parágrafo 1. Adicionado Ley 2161 de 2021 Artículo 2. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial por no reportar siniestros que afecten la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y haber renovado su póliza de manera oportuna, definida como la renovación de la póliza antes de su vencimiento, tendrán derecho a la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:

Si en los dos años inmediatamente anteriores al vencimiento de la póliza, registra un buen comportamiento vial; tendrán derecho a un descuento, por única vez sobre el valor de la prima emitida del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Esta medida será aplicable para aquellos propietarios de vehículos que hayan tenido un buen comportamiento durante los años 2020 y 2021, con lo cual se aplicará el descuento a la prima que aplique durante 2022, y de ninguna manera afectará el valor de la contribución a la ADRES, que se calculará sobre el valor de la prima fijado por la Superintendencia Financiera de Colombia.

El descuento por única vez a que se refiere el presente parágrafo se otorgará a la combinación entre el vehículo y el tomador del seguro. En ningún caso, el tomador del seguro podrá hacerse acreedor del beneficio más de una vez por el mismo vehículo¹⁴⁷.

¹⁴⁷La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-395 de 2022 decidió declarar EXEQUIBLE, por el cargo analizado, el artículo 2 de la Ley 2161 de 2021, excepto por la expresión "del diez por ciento (10%)" contenida en el parágrafo 1.

Parágrafo 2. Adicionado Artículo 2 Ley 2161 de 2021. El Gobierno nacional, en un plazo de tres meses contados a partir de la vigencia de la presente Ley, definirá el procedimiento para la verificación de las condiciones exigidas para acceder al descuento. En caso de cambio de propietario de vehículo deberá proceder el cambio de tomador, de manera tal que los beneficios no sean conmutables entre el antiguo y el nuevo propietario.

Parágrafo 3. Adicionado Ley 2161 de 2021 Artículo 2. Declarado Inexequible, Corte Constitucional Sentencia C-395 de 2022.

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.”

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”.

Corte Constitucional Sentencia C-395 de 2022. “63. La norma demandada regula una materia en general reservada a la ley marco, en tanto clasifica como una actividad aseguradora, en los términos previstos en los artículos 150, numeral 19 literal d), y 189 numeral 24 de la Constitución. Por ende, el Congreso en principio debía limitarse a expedir las “normas generales” del SOAT, y a señalar en ellas los objetivos, las políticas, orientaciones y criterios generales. No obstante, como el asunto regulado también se vincula al derecho de tránsito, en el cual el Congreso tiene una reserva competencial especial (CP arts 150 nums 23 y 25), la ley puede formular algunas precisiones a la política general e, inclusive, establecer reglas detalladas, con dos límites: (i) no puede regular exhaustivamente el asunto, y (ii) debe siempre dejarle al Ejecutivo el margen necesario para adaptar las disposiciones aplicables a las sucesivas coyunturas que se presenten en la realidad regulada. En este caso, en general, la ley se ajusta a esos límites, excepto por la fijación de porcentajes específicos en el descuento en la prima del SOAT y en los cargos por intermediación en la venta de ese seguro, que vulneran la segunda de las restricciones mencionadas, por las razones anteriormente expuestas en esta providencia”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340013891 de 2019. “.. de ocurrir accidentes de tránsito con dos o más automotores debidamente asegurados, cada entidad aseguradora correrá con el importe de las indemnizaciones a los ocupantes del rodante que tenga asegurado, de otro lado, de estar involucrados vehículos no asegurados o no identificados, el reconocimiento y pago de los servicios de salud, indemnizaciones y gastos de los ocupantes del vehículo y el pago a los terceros, estará a cargo del Fosyga –según lo establece el numeral 1 del artículo 9 del Decreto 056 de 2015-“.

Concepto MT-20191340127431 de 2019. “... la exigencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT en materia de

tránsito inicia con la matrícula del vehículo, toda vez que es el momento en que este se encuentra autorizado para circular en el territorio nacional”.

Concepto MT-20191340458691 de 2019. “...Seguro de Accidentes de Tránsito “SOAT”, está destinado a asegurar la atención de víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales y muerte, de forma inmediata e incondicional en las vías del territorio nacional, ya sean públicas, privadas abiertas al público o en las privadas que internamente circulen vehículos, incluso la atención de aquellas víctimas de vehículos que no se encuentren asegurados o no identificados como responsables de la comisión del accidente”.

Artículo 42A. Adicionado Artículo 4 Ley 2161 de 2021. *Aseguramiento complementario y voluntario al Seguro obligatorio.* La compañía aseguradora que ofrezca el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 deberá además ofrecer una póliza complementaria cuya suscripción será voluntaria por parte del tomador, siempre y cuando la compañía aseguradora contemple dicho servicio dentro de su portafolio.

Este aseguramiento voluntario adicional tendrá por objeto la cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables, en caso de presentarse un choque simple. Las compañías aseguradoras determinarán con libertad de oferta los montos asegurables, cumpliendo las disposiciones técnicas del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

Legislación Complementaria: Ley 2128 de 2021 Artículo 18. (...)

Parágrafo 1. Las compañías aseguradoras del sector financiero y cooperativo establecerán un descuento del diez por ciento (10%) en las primas de los seguros SOAT (Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito) y seguros de responsabilidad contractual y extracontractual de los vehículos dedicados a gas combustible. El beneficio de estas primas será registrado ante la Superintendencia Financiera de Colombia para su comprobación. Así mismo, para este tipo de vehículos se establecerá un descuento mínimo del treinta por ciento (30%) en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica consagrada en los artículos 10 y 11 de la Ley 1383 de 2010.

Parágrafo 2. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno nacional reglamentará el presente artículo.

CAPITULO VI Placas

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.

Reglamentación: Resolución MT-3705 de 2019

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto adecuar la reglamentación para la adopción de la ficha técnica de la Placa Única Nacional para vehículos de servicio Diplomático, Consular y de Misiones especiales acreditadas ante el Gobierno de Colombia y se dictan otras disposiciones.

Instrucción Administrativa:

Circular MT 20214201388431 de 2021. “...es de carácter imperativo tipificar como vehículo diplomático, si pertenece a misiones diplomáticas debidamente autorizadas en Colombia – Ministerio de Relaciones Exteriores, y a su vez diligenciar correctamente, el país de origen y, de esta manera evitar que los vehículos particulares,

se vean afectados al momento de solicitar la expedición de su Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y su certificado de Revisión Técnico Mecánica y de emisiones contaminantes (RTMEC), razón por la cual deberán adelantar el procedimiento anteriormente descrito”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340270121 de 2020. “... los vehículos amparados dentro de programas especiales a los que hace referencia el artículo 43 de la Ley 769 de 2002 (sic) y la Resolución 6705 de 2019, son los destinados al servicio de misiones especiales acreditados ante el Gobierno Colombiano”.

Concepto MT-20241340412551 de 2024. “Ante un eventual gемеleo de placas” o “clonación de placas”, el interesado podrá acudir ante la Fiscalía General de la Nación para interponer la respectiva denuncia penal. Así mismo, si dicho vehículo se encuentra involucrado en una presunta infracción a las normas de tránsito, podrá en todo caso, comparecer al proceso contravencional de

manera presencial o mediante el uso de las tecnologías de la información y la comunicación, ante las autoridades de tránsito. Posteriormente, el inculcado está facultado dentro de la oportunidad prevista, para ejercer su derecho de defensa, participando en su desarrollo con las consideraciones del caso, presentando descargos, las pruebas que pretendan hacer valer, solicitar la práctica de aquellas que consideren pertinentes, presentar recursos, con el fin de demostrar la no culpabilidad en la comisión de la infracción, conforme a lo establecido en el artículo 136 de la Ley 769 del 2002, modificado por el artículo 205 del Decreto 019 del 2012”.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto Superintendencia de Industria y Comercio Concepto 14-070742-00002-0000 de 2014. “Los datos de carácter personal se encuentran definidos en los siguientes términos en el literal c del artículo 3 de la Ley 1581 de 2012:

“Cualquier información vinculada o que pueda asociarse a una o varias personas naturales determinadas o determinables”.

En relación con las características de los datos personales la Corte Constitucional ha considerado:

“En efecto, la jurisprudencia constitucional ha precisado que las características de los datos personales –en oposición a los impersonales– son las siguientes: “i) estar referido a aspectos exclusivos y propios de una persona natural, ii) permitir identificar a la persona, en mayor o menor medida, gracias a la visión de conjunto que se logre con el mismo y con otros datos; iii) su propiedad reside exclusivamente en el titular del mismo, situación que no se altera por su obtención

por parte de un tercero de manera lícita o ilícita, y iv) su tratamiento está sometido a reglas especiales (principios) en lo relativo a su captación, administración y divulgación”.

De acuerdo con lo anterior, se cataloga como datos personales a aquella información relacionada con una persona natural.

En este sentido, en atención a su pregunta, dado que en principio la placa de un vehículo automotor y sus características no están directamente relacionadas con una persona natural, por lo cual no ostentarían el carácter de dato personal, sin embargo, sí lo puede llegar a ser la demás información que se incluya en registros de automotores.

Dentro de los datos personales encontramos diferentes categorías, entre ellos los datos sensibles, semiprivados, privados y públicos, para lo cual, en cada caso le corresponde a la persona que va a llevar a cabo su tratamiento determinar en qué categoría encajan con el fin de determinar qué reglas especiales le resultan aplicables a dicha actividad.

Reglamentación: Resolución MT-20243040025625 de 2024

Artículo 1. Autorizar la inclusión de nuevas siglas para las placas de los vehículos de servicio Diplomático, Consular y de Misiones Especiales acreditadas ante el Gobierno de Colombia, así:

Organismo	Sigla
Banco europeo de inversiones	EB
ONU – Mujeres	UW
Servicios de las naciones unidas para la acción contra minas	UM

Artículo 45. Modificado Artículo 200 Decreto-Ley 019 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340250871 de 2019.

“...cualquier elemento adaptable para los automóviles, no debe afectar la visibilidad del conductor y/o los ocupantes, así mismo, en virtud del inciso 2 del artículo 45 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 200 del Decreto 019 de 2012, las placas “deben de estar libres de obstáculos que dificulten su plena identificación. Por lo último, es preciso señalar que Colombia no ha adoptado o tiene como referente normatividad internacional sobre el uso de portabicicletas”.

Concepto MT-20211340984531 de 2021

“...como los automotores llevarán dos 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 determino esta cartera ministerial, por ende los remolques y semirremolques si deben ser registrados y matriculados”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022, sustituida Artículo 12 Resolución MT-20233040017145 de 2023

Duplicidad de placas

Artículo 5.3.14.1. Objeto. Establecer el procedimiento para la asignación de rango de placa por duplicidad, según la clase de vehículo automotor y no automotor registrado en Colombia con rango de placa asignado a otro vehículo.

Artículo 5.3.14.2. Inscripción en el Registro Único Nacional de Tránsito. Para los efectos previstos en la presente sección, se inscribirá en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el Registro Nacional Automotor o en el Registro Nacional de Remolques y Semirremolques, según el caso, el primer vehículo cargado en cumplimiento de la migración de información histórica ordenada, y rechazará a su turno, el vehículo que aparezca identificado con el mismo rango cargado con posterioridad.

Para el vehículo rechazado se aplicará el procedimiento establecido en la presente sección.

Artículo 5.3.14.3. Identificación de los casos por duplicidad. El Ministerio de Transporte de oficio o a solicitud de los organismos de tránsito, identificará, confirmará los rangos de placas duplicados y realizará la apropiación presupuestal necesaria para reconocerles a los respectivos organismos de tránsito el valor correspondiente a la fabricación de la placa, previa verificación de la inscripción de la actuación en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Cuando sea el organismo de tránsito quien detecte la duplicidad, este enviará copia de la actuación al Ministerio de Transporte, para que se siga el procedimiento antes descrito.

Parágrafo 1. En los casos de duplicidad en la asignación del rango de la placa originado por los organismos de tránsito, el valor del trámite será asumido por el organismo que haya cometido el error, para lo cual el organismo que realice el cambio, en caso de ser distinto, liquidará y cobrará los respectivos costos.

Parágrafo 2. En los casos de duplicidad, además de la placa, se debe expedir la nueva licencia de tránsito para vehículos automotores o tarjeta de registro para el caso de remolques y semirremolques, las cuales correrán por cuenta de quien haya generado la duplicidad.

Artículo 5.3.14.4. Nueva asignación. Para el cambio y asignación del nuevo rango de placa, licencia de tránsito o tarjeta de registro, el organismo de tránsito deberá informarle al propietario del vehículo con toda claridad las condiciones para llevar a cabo el procedimiento y deberá solicitarle el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Contar con la inscripción como persona natural o jurídica, según corresponda, en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).
2. Presentar solicitud escrita ante el organismo de tránsito correspondiente, en la que se identifique plenamente el vehículo sobre el cual recae la duplicidad de rango y solicitar su cambio.
3. Presentar fotocopia de la cédula de ciudadanía.
4. Para el caso de los vehículos automotores, tener Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), vigente.
5. Para el caso de los vehículos automotores, tener certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente.
6. Hacer la devolución de las placas y la licencia de tránsito o tarjeta de registro, al momento de hacer entrega de la nueva placa y de la nueva licencia de tránsito o tarjeta de registro.

Cumplidos los requisitos anteriores, el organismo de tránsito asignará la placa y expedirá la correspondiente licencia de tránsito o tarjeta de registro.

El funcionario encargado de la actuación realizará la anotación correspondiente en el expediente del vehículo y registrará el trámite en el RUNT.

Parágrafo. Las características de identificación del vehículo se mantendrán y los procesos judiciales, civiles o administrativos iniciados al vehículo con anterioridad al cambio de placa, continuarán tramitándose en los mismos términos.

Reglamentación: Resolución MT-1421 de 2011

Artículo 1. Características de la identificación de los vehículos clase motocarro. Los vehículos clase motocarro registrados y autorizados por los organismos de tránsito para circular por las vías públicas y privadas abiertas al público, deben llevar una (1) placa en la parte posterior del mismo, para su identificación.

Artículo 2. Especificaciones de la placa. La placa de los vehículos clase motocarro constará de tres (3) dígitos y tres (3) letras, cuyas características serán:

1. Tamaño: Doscientos treinta y cinco milímetros (235 mm) de largo, por ciento cinco milímetros (105 mm) de ancho, con una tolerancia máxima del uno por ciento (1%).

2. La palabra Colombia en mayúscula, bajo los dígitos y letras, en letras de diez y medio milímetros (10,5 mm) de alto, por cinco milímetros (5 mm) de ancho y cinco milímetros (5 mm) de separación.

3. Los dígitos de cincuenta y cuatro milímetros (54 mm) de alto, por veintiocho milímetros (28 mm) de ancho y siete milímetros (7 mm) de espesor.

4. Las letras de cincuenta y cuatro milímetros (54 mm) de alto, por veintiocho milímetros (28 mm) de ancho y siete milímetros (7 mm) de espesor.

5. Un bisel que borde la placa, que tendrá un espesor de dos y medio milímetros (2,5 mm) y de color negro.

6. El mensaje, los números, la letra y el bisel tendrán un alto relieve de un milímetro (1 mm) como mínimo.

7. Será elaborada en aluminio con un espesor de cero punto nueve milímetros (0,9 mm) como mínimo y una dureza mínima de treinta y dos (32) brinell.

8. Deberá elaborarse en un material reflectivo adecuado y resistente al clima, esencialmente liso y plano, transparente y con un respaldo adhesivo durable.

9. La separación entre número y número, entre letra y letra, y entre número y letra, será de cinco milímetros (5 mm).

10. La distancia de separación entre el tercer número y la primera letra será de veintiséis milímetros (26 mm).

11. Los números y las letras estarán separados por el logotipo del Ministerio de Transporte, el cual tendrá un diámetro de quince milímetros (15 mm).

12. La placa llevará en la cara posterior dos sellos impresos en bajo relieve; el del fabricante en la esquina inferior izquierda, y el logotipo del Ministerio de Transporte en la esquina inferior derecha. Los caracteres de los sellos no serán visibles en la cara anterior de las placas. El centro de cada sello estará a veinte milímetros (20 mm) del borde inferior y borde lateral correspondiente, y el radio exterior del logotipo del Ministerio de Transporte será de seis milímetros (6 mm).

13. Colores:

13.1. Para servicio particular:

FONDO: Amarillo 124 C.

CARACTERES: Negro Black C.

LOGOTIPO Y MARCO: Negro Black C.

13.2. Para servicio público:

FONDO: Blanco reflectivo de mínimo cincuenta (50) milicandelas.

CARACTERES: Negro Black C.

LOGOTIPO Y MARCO: Negro Black C.

Artículo 3. Asignación de rangos. La asignación de rangos de placas para motocarros de servicio público y particular, a los Organismos de Tránsito se hará a través del Sistema RUNT, de manera automática y en línea, e iniciará con el rango 000AAA.

El sistema RUNT, verificará previa a la asignación de rangos de placas, que el Organismo de Tránsito haya consumido el ochenta por ciento (80%) de la última asignación y registrado exitosamente la información correspondiente, más el remanente de la anterior asignación. Así mismo el sistema confirmará que el Organismo de Tránsito, haya cumplido con el cargue y lectura del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, con antelación de treinta (30) días calendario a la fecha de su solicitud de asignación de rangos.

Parágrafo 1. La primera asignación de rangos de placas a vehículos clase motocarro se efectuará previa solicitud de los organismos de tránsito al sistema RUNT, quienes determinarán sus necesidades de acuerdo a la demanda de matrícula de los vehículos clase motocarro.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Formatos para el Permiso de Circulación Restringida y Permiso de Tránsito por Duplicado, Pérdida, Deterioro o Hurto de Placa

Artículo 6.1.5.1. 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 de Anexo 59, que son parte integral de la presente resolución.

Artículo 6.1.5.2. 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 6.1.5.3. 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 6.1.5.4. 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 6.1.5.5. 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”, del Anexo 59, se adoptarán una vez entre en operación el Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Permiso de Circulación Restringida

Artículo 5.12.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto reglamentar el permiso de circulación restringida para vehículos automotores, vehículos no automotores, y el permiso de circulación restringida para efectuar la Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes e intervenciones correctivas, de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor

mixto, colectivo, e individual de pasajeros en vehículos taxi de radio de acción municipal, que operan en los municipios donde no existen Centros de Diagnóstico Automotor, líneas móviles o establecimientos donde se puedan realizar intervenciones correctivas.

Artículo 5.12.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo rigen en todo el territorio nacional, y son aplicables a los vehículos automotores, no automotores y de servicio público de transporte terrestre automotor mixto, colectivo, e individual de pasajeros en vehículos taxi de radio de acción municipal, con excepción del Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Permiso de Circulación Restringida Para Vehículos Automotores

Artículo 5.12.1.1. Permiso de circulación restringida para vehículos automotores. Es el documento que autoriza a los vehículos automotores que no han sido matriculados ante un Organismo de Tránsito, para que se movilicen por sus propios medios por las vías de uso público o privadas abiertas al público, ocupados exclusivamente por su conductor y un acompañante de ser necesario.

En ningún caso este permiso puede ser utilizado para prestar el servicio público de transporte.

Artículo 5.12.1.2. Eventos del Permiso de Circulación Restringida para vehículos automotores. El permiso de circulación restringida para vehículos automotores solo podrá solicitarse en los siguientes eventos:

1. Para someter el vehículo a las siguientes pruebas técnicas dentro del proceso de ensamble y terminado:

- a) Prueba de desempeño.
- b) Prueba de calidad.
- c) Prueba de seguridad.

2. Para desplazarlo a playas de exhibición, vitrinas de ventas, ferias y otras exposiciones.

3. Para trasladarlo a zonas francas donde surtirá su proceso de nacionalización.

4. Para desplazarlo para montaje, fabricación y ensamble de carrocería y otros accesorios.

Parágrafo 1. Se deberá portar el permiso de circulación restringida para circular en las vías.

Parágrafo 2. No requieren del permiso de circulación restringida los vehículos automotores que son transportados como carga, cuya movilización se registrará conforme a la reglamentación existente para tal fin.

Artículo 5.12.1.3. Expedición del Permiso de Circulación Restringida para vehículos automotores. El permiso de circulación restringida será expedido a través del sistema RUNT, a solicitud de personas naturales o jurídicas que acrediten su calidad de fabricantes de vehículos o de carrocerías, ensambladores, importadores, exportadores y concesionarios. Este permiso será expedido por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte a través del sistema RUNT, tendrá cobertura nacional y deberá ser portado por cada vehículo, ubicado en un sitio visible, con el fin de permitir su identificación y control por las autoridades de tránsito.

Parágrafo. Los permisos de circulación restringida de que trata el artículo 5.12.1.7. de la presente resolución, serán expedidos por los Directores Territoriales del Ministerio de Transporte.

Artículo 5.12.1.4. Vigencia de Permiso de Circulación Restringida para vehículos automotores. El permiso de circulación restringida se otorgará por períodos de vigencia así:

1. Para los eventos contenidos en los numerales 2, 3 y 4 del artículo 5.12.1.2. de la presente resolución, el propietario o poseedor del vehículo podrá solicitar máximo cuatro (4) permisos de circulación restringida por cada vehículo, en períodos consecutivos o no. Cada uno de ellos tendrá una vigencia de treinta (30) días contados a partir de la fecha de su expedición.

Los vehículos automotores que transiten con permiso de circulación restringida para cualquiera de los eventos antes citados, solo podrán circular por las vías del territorio nacional entre las 6:00 y las 18:00 horas y deberán garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de los sistemas de frenos, dirección, suspensión, luces, señales visuales y audibles, cinturones de seguridad y espejos retrovisores.

2. Para el evento contenido en el numeral 1 del artículo 5.12.1.2. de la presente resolución, el propietario o poseedor del vehículo podrá solicitar máximo un (1) permiso de circulación restringida para cada una de las pruebas técnicas determinadas dentro del proceso de ensamble y terminado así:

- a) Prueba de desempeño: Siete (7) meses contados a partir de la fecha de su expedición.
- b) Prueba de calidad: Un (1) meses contados a partir de la fecha de su expedición.
- c) Prueba de seguridad: Dos (2) meses contados a partir de la fecha de su expedición.

La vigencia del permiso por tipo de prueba podrá ser prorrogada por una única vez por la mitad del plazo inicialmente dado.

Artículo 5.12.1.5. Información del Permiso de Circulación Restringida para vehículos automotores. El permiso de circulación restringida contendrá la siguiente información:

- 1. Número consecutivo asignado por el sistema RUNT.
- 2. Dirección de Transporte y Tránsito o Dirección Territorial, según el caso.
- 3. Nombre o razón social del solicitante.
- 4. Tipo y número de documento.
- 5. Fecha de expedición del permiso.
- 6. Fecha de vencimiento del permiso.
- 7. Zona de recorrido.
- 8. Marca.
- 9. Línea.
- 10. Color cuando aplique.
- 11. Año Modelo.
- 12. Clase de vehículo cuando aplique.
- 13. Número de motor.
- 14. Número de serie.
- 15. Número de chasis.
- 16. Tipo de prueba.
- 17. Protocolo de seguridad.
- 18. Número de identificación vehicular (VIN).
- 19. Firma del Director(a) de Transporte y Tránsito o del Director(a) Territorial, según el caso.

Artículo 5.12.1.6. Procedimiento para obtener Permiso de Circulación Restringida para vehículos automotores. Para obtener el permiso de circulación restringida, los fabricantes de vehículos y/o de carrocerías, ensambladores, importadores, exportadores y concesionarios, deben estar inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y agotar el siguiente procedimiento:

- 1. Liquidación de los derechos correspondientes a través del sistema RUNT y pago de los mismos.
- 2. Solicitud del permiso de circulación restringida a través del RUNT.

3. Validación de la información correspondiente a las características del vehículo, del SOAT, del pago de los derechos del Ministerio de Transporte y de la Tarifa RUNT del respectivo trámite por parte del sistema RUNT.

4. Impresión del permiso por parte del importador, exportador, fabricante, ensamblador, carrocerero o concesionario.

Parágrafo. El permiso de circulación restringida llevará la firma mecánica del Director(a) de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, con excepción de los previstos en el artículo 5.12.1.7. de la presente resolución, los cuales serán firmados por las Direcciones Territoriales.

Artículo 5.12.1.7. Expedición del Permiso de Circulación Restringida para vehículos automotores con importación directa. Cuando los interesados en obtener el permiso de circulación restringida sean organismos internacionales, misiones técnicas, cuerpos consulares o diplomáticos o las personas naturales que importen directamente vehículos automotores, deberán registrarse en el RUNT y presentar ante una de las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte la solicitud acompañada de los siguientes documentos:

1. Certificado Individual de Aduana o declaración de importación.
2. SOAT vigente.
3. Acreditación del pago de la tarifa RUNT.
4. Acta de remate o de adjudicación para el caso de vehículos rematados o adjudicados.

Parágrafo. En estos eventos, el permiso de circulación restringida deberá llevar la firma manuscrita del Director(a) Territorial del Ministerio de Transporte donde se presentó la solicitud.

Artículo 5.12.1.8. Responsabilidad ante la obtención del Permiso de Circulación Restringida para vehículos automotores. El permiso de circulación restringida es intransferible. Su obtención y uso está bajo la responsabilidad del solicitante, siendo éste igualmente responsable de los daños que a terceros se causen durante la movilización del vehículo que con base en el permiso se desarrolle.

Permiso de Circulación Restringida para Vehículos No Automotores

Artículo 5.12.2.1. Permiso de circulación restringida para vehículos no automotores. 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.

Artículo 5.12.2.2. Eventos del Permiso de Circulación restringida para vehículos no automotores. El permiso de circulación restringida para remolque, semirremolques, multimodular o similar solo podrá solicitarse en los siguientes eventos:

1. Vehículos que se trasladan a vitrinas de exhibición o al lugar de su matrícula.
2. Vehículos que se movilizan en el proceso de alistamiento.
3. Vehículos que se desplazan para ser sometidos a pruebas técnicas de calidad y seguridad dentro del proceso de ensamble y terminado.
4. Vehículos que ingresan al país por importación temporal.
5. Para la movilización de contenedores rodantes.
6. 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 para remolque, semirremolques, multimodular o similar, no puede ser utilizado para prestar servicio de carga.

Artículo 5.12.2.3. Responsabilidad ante la obtención del Permiso de Circulación Restringida para vehículos no automotores. El permiso de circulación restringida para remolque, semirremolques, multimodular o similar es intransferible. Los importadores, exportadores, fabricantes, ensambladores, distribuidores o concesionarios, Cuerpo Diplomático o Consular, personas naturales o jurídicas serán responsables de la obtención y uso del permiso de circulación restringida.

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 5.12.2.4. Información del Permiso de Circulación Restringida para vehículos no automotores. El permiso de circulación restringida para remolque, semirremolques, multimodular o similar contendrá la siguiente información:

1. Numeración del documento asignada por el RUNT.
2. Clase de vehículo: Remolque, multimodular, semirremolque, similar.
3. Marca.
4. Año Modelo.
5. Largo.
6. Ancho.
7. Alto.
8. Número de ejes.
9. Tipo de carrocería.
10. Capacidad de carga.
11. Capacidad de diseño.
12. Nombres/razón social del propietario del vehículo no automotor.
13. Tipo y número de documento.
14. Ciudad de origen.
15. Ciudad de destino.
16. Fecha de expedición.
17. Fecha de vencimiento.
18. Firma del funcionario que lo expide.

Artículo 5.12.2.5. Procedimiento para obtener el Permiso de Circulación Restringida para vehículos no automotores. Para obtener el permiso de circulación restringida para remolque, semirremolques, multimodular o similar, 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:

1. Impronta de la plaqueta del fabricante del equipo.
2. Factura de compra de un vehículo de fabricación nacional o del país de origen.
3. Acreditación del pago de la tarifa del RUNT.

La información relacionada con la existencia y representación legal será verificada por la Dirección Territorial de la jurisdicción en el Registro Único Empresarial y Social (RUES).

Parágrafo. Los remolques, semirremolques, multimodulares o similares 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 el perfecto funcionamiento del sistema de frenos y de las luces reflectivas.

CAPITULO VII Registro Nacional Automotor

Artículo 46. *Inscripción en el registro.* Todo vehículo automotor, registrado y autorizado para, circular por el territorio nacional, incluyendo la maquinaria capaz de desplazarse, deberá ser inscrito por parte de la autoridad competente en el Registro Nacional Automotor que llevará el Ministerio de Transporte. También deberán inscribirse los remolques y semi-remolques. Todo vehículo automotor registrado y autorizado deberá presentar el certificado vigente de la revisión técnico-mecánica, que cumpla con los términos previstos en este código.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Artículo 5.3.15.2. Anotaciones en los registros. Están sujetos a registro todo acto, contrato, providencia judicial, administrativa o arbitral que implique constitución, declaración, aclaración, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres, salvo la cesión del crédito prendario. Por tanto, el organismo de tránsito deberá realizar las anotaciones a que haya lugar en el respectivo registro.

En el caso del Registro Nacional de Conductores, el organismo de tránsito deberá realizar las anotaciones a que haya lugar en el respectivo registro, recibida una decisión judicial o administrativa que afecta o recae sobre cualquiera de los conductores registrados.

Parágrafo. En el caso del Registro Nacional Automotor, el organismo de tránsito está obligado a expedir cuando se lo solicite cualquier ciudadano, un certificado de libertad y tradición donde se señalen las características del vehículo y un histórico donde deberán reflejarse todas las actuaciones, trámites y anotaciones realizadas en el registro, desde la fecha de la realización de la matrícula inicial.

Reglamentación: Resolución MT-20243040055435 de 2024

Artículo 4. Actualización del Registro Nacional Automotor en el Sistema RUNT y sus funcionalidades en el Sistema RUNT. Para adelantar los trámites que requieran una actualización en el Sistema RUNT; el operador del sistema de información deberá realizar previamente los ajustes necesarios en el Registro Nacional Automotor (RNA) en el Sistema RUNT.

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 el 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 traslativos del dominio sobre vehículos supone pronunciarse sobre el título y el modo de su adquisición, extremos regulados en la ley y no en la constitución, y sobre cuya existencia y validez y las controversias a que dan lugar sólo la justicia ordinaria está llamada a decidir a través de los procedimientos en ella señalados”. ...” Sólo en un proceso de nulidad y en los demás eventos que la ley consagra, con la necesaria intervención de todos los interesados, puede anularse un registro y derivarse las consecuencias que su invalidez acarrea para los registros y anotaciones subsiguientes. Lo anterior es una exigencia obligada de las características de continuidad y secuencia inherentes a un registro de títulos de propiedad, montado, entre otros propósitos, con el fin de proteger los terceros de buena fe”.*

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”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Procedimientos y requisitos para adelantar los trámites ante los organismos de tránsito

Artículo 5.1.1. Modificado Artículo 3 Resolución 20233040017145 de 2023. Objeto. El presente capítulo adopta los procedimientos y determina los requisitos necesarios para adelantar los trámites asociados al Registro Nacional Automotor, Registro Nacional de Remolques y Semirremolques y al Registro Nacional de Conductores ante los organismos de tránsito, por parte de los usuarios de manera presencial y virtual. Por tanto, ningún organismo de tránsito podrá, en la realización de los trámites aquí previstos, exigir requisitos diferentes a los establecidos en el presente capítulo.

Parágrafo 1. Los organismos de tránsito, podrán adelantar los trámites de su competencia, en modalidad presencial o virtual, esta última por medio de las plataformas tecnológicas con que cuentan.

Para tal efecto cada organismo de tránsito dará cumplimiento a la Ley 2052 de 2020, el Decreto 088 de 2022, las directivas Presidenciales sobre la materia, la Resolución número 20223040028675 “Por la cual se adopta el Plan Maestro Nacional de Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT)” expedida por el Ministerio de Transporte, o las normas que las modifiquen, adicionen, sustituyan o complementen, cumpliendo los objetivos de la estrategia de Gobierno Digital, en todo caso garantizando la interoperabilidad con el RUNT.

Cuando el organismo de tránsito implemente la virtualidad del trámite, deberá garantizar la radicación de los mismos a través de plataformas tecnológicas, así como la liquidación y el pago a través de pasarelas o medios alternativos de pago. De igual manera, deberá disponer lo pertinente para la entrega de documentos físicos, digitales o electrónicos, según corresponda, generando la trazabilidad de las etapas previstas para la realización del trámite, utilizando mecanismos de seguridad y confianza digital.

En todo caso, el organismo de tránsito deberá garantizar que sea la persona quien decida si realiza el trámite en modalidad presencial o virtualmente.

Parágrafo 2. Asimismo, en concordancia con la estrategia de Gobierno Digital, los organismos de tránsito y el Registro Único Nacional de Tránsito deberán implementar políticas y procedimientos orientados a depurar, capturar, almacenar y reportar datos de calidad conforme a metodologías y lineamientos de calidad de datos como los propuestos en guías técnicas del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y estándares internacionales como el DAMA-DMBOK. De la misma manera, deberán adelantar los procesos de remediación de los datos que han reportado desde los inicios del sistema RUNT o de los expedientes de los distintos registros que a la fecha tienen a su cargo, conforme a los procedimientos que de forma conjunta defina el Ministerio de Transporte, luego del análisis de la calidad de los datos que reposan en el sistema.

Artículo 5.1.2. **Modificado Artículo 4 Resolución 20233040017145 de 2023.** Proceso de inscripción de personas ante el Registro Único Nacional de Tránsito. Para adelantar los trámites descritos en el presente capítulo ante los organismos de tránsito, es requisito indispensable que las personas naturales o jurídicas se encuentren debidamente inscritas en el sistema RUNT. Este proceso debe ser adelantado en cualquier Organismo de Tránsito del país, Dirección Territorial del Ministerio de Transporte o de manera virtual a través de los canales dispuestos por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de conformidad con los procesos que determine el Ministerio de Transporte.

Para la realización del proceso de inscripción, ante el organismo de tránsito, la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte o en el trámite virtual, se registrará en el sistema RUNT los datos referentes a tipo y número del documento de identidad del usuario, nombres, apellidos, fecha de nacimiento, grupo sanguíneo y RH, sexo, dirección, teléfono fijo y móvil, correo electrónico, registro de la firma y se realizará la validación y autenticación de identidad del usuario a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo 1. Las personas que residan fuera del país, los representantes legales de las sociedades que soliciten trámites, o quienes no puedan comparecer por sus propios medios, podrán adelantar el proceso de inscripción de personas en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) a través de un tercero mediante contrato de mandato, o utilizando medios tecnológicos dispuestos para el efecto.

Cuando la persona que realiza el trámite resida fuera del país, el tercero deberá aportar el correspondiente contrato de mandato debidamente apostillado o legalizado en Colombia.

Doctrina Administrativa:

Concepto 20211340477671 de 2021. “... si el trámite como es el caso recae sobre un menor de edad, será su representante

legal quien podrá realizar el trámite de inscripción ante el RUNT y no el menor de edad”.

Parágrafo 2. La validación y la autenticación de identidad requerida para la Inscripción del usuario al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y para la realización de cualquiera de los trámites dispuestos en la presente resolución o en norma que la modifique adicione o sustituya, podrá ser

realizada de manera virtual, mediante el sistema de autenticación digital dispuesto por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), y conforme a la normatividad que para tal efecto expide la Registraduría Nacional del Estado Civil, y el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3. Toda la información que resulte de la realización de los trámites dispuestos en la presente resolución y que permita la actualización de datos de los usuarios en el sistema RUNT, será reportada directamente a dicho registro sin costo alguno a través de la radicación que de cada trámite se realice; para lo anterior el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) realizará las adecuaciones a que haya lugar con el fin de recibir en debida forma la información que le sea actualizada.

Artículo 5.1.3. **Modificado Artículo 5 Resolución 20233040017145 de 2023**, Verificación de la inscripción del usuario en el Sistema RUNT. Para iniciar cualquier trámite asociado con los registros del RUNT, el organismo de tránsito, previa presentación del documento de identidad y la validación y la autenticación de identidad requerida para la Inscripción del usuario al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) conforme lo dispuesto en el artículo 5.1.2. de la presente resolución, confrontará la información con la registrada en el sistema RUNT, confirmando de esta manera que la persona que adelanta el trámite es el mismo que se encuentra inscrito en dicho sistema.

Cuando el trámite se adelante de manera virtual, los organismos de tránsito deberán garantizar que el usuario realice la autenticación de identidad a través del sistema RUNT.

Parágrafo. La verificación, la autenticación de identidad requerida del usuario que realiza el trámite para la Inscripción al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y para la realización de cualquiera de los trámites, podrá ser realizada de forma virtual mediante el sistema de autenticación digital, conforme a lo dispuesto por la Registraduría Nacional del Estado Civil y por el Ministerio de Transporte.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340477021 de 2023.

“Para la realización del proceso de inscripción, ante el organismo de tránsito, la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte o en el trámite virtual, se registrará en el sistema RUNT los datos referentes a tipo y número del documento de identidad del usuario, nombres, apellidos, fecha de nacimiento, grupo sanguíneo y RH, sexo, dirección, teléfono fijo y móvil, correo electrónico, registro de la firma y se realizará la validación y autenticación de identidad del usuario a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Aunado a lo anterior y una vez revisado lo dispuesto en el artículo 5.1.3. de la Resolución única compilatoria en materia tránsito, se interpreta que el mismo tiene una estrecha relación con el artículo 5.1.2 explicado con antelación, en el sentido en que la verificación del usuario para iniciar cualquier trámite asociado al Registro Único Nacional de Tránsito, el organismo de tránsito, previa presentación del documento de identidad y la captura de

la huella del usuario, confronta la información con la registrada en el sistema RUNT y confirma que el ciudadano que adelanta el trámite es el mismo que se encuentra inscrito o registrado en este, con el fin de corroborar que el usuario cumplió de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.1.2 de la citada resolución. (...) con la muerte se extingue la personalidad jurídica, por consiguiente, la persona deja de ser sujeto de derecho. Aquellos derechos que dejó el titular antes de su fallecimiento, se dividen en dos: patrimoniales y extra patrimoniales, los primeros se transmiten a otra u otras personas vivas (herederos y legatarios) y los segundos se extinguen definitivamente. En los que respecta a los derechos familiares y los derechos de la personalidad, se extinguen definitivamente por pertenecer al conjunto de derechos extrapatrimoniales. En lo respectivo a los derechos patrimoniales (Derechos: reales, créditos u obligaciones, inmateriales, hereditarios) pasan a los herederos o

legatarios, así las cosas, no es procedente jurídicamente la inscripción de una persona fallecida en el Registro Único de

Tránsito – RUNT, dado que la persona dejó de ser sujeto de derecho”.

Artículo 5.1.5. Modificado Artículo 7 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Trámites adelantados por una persona jurídica. Cuando quien adelante el trámite ante un organismo de tránsito sea una persona jurídica, el organismo de tránsito deberá verificar a través del RUES el Certificado de existencia y representación legal de la misma, sin que se requiera la presentación física del documento.

Para las personas de derecho público, bastará con la presentación del acto administrativo que contenga la delegación o autorización para la realización de los trámites de que trata en los siguientes capítulos.

Artículo 5.1.6. Modificado Artículo 8 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Trámites adelantados a través de un tercero. Cuando el trámite o trámites por adelantarse ante un organismo de tránsito se realice a través de un tercero, este deberá estar registrado en el sistema RUNT y para efectos de realizar la gestión deberá presentar el contrato de mandato o poder especial, a través del cual el propietario o titular del derecho le confía la gestión de realizar los trámites a que haya lugar por cuenta y riesgo del mandante. Lo aquí dispuesto aplica independientemente de que el trámite se realice en forma presencial o virtual.

Cuando la persona a realizar el trámite resida fuera del país, el tercero deberá aportar el correspondiente contrato de mandato debidamente apostillado o legalizado en Colombia.

En caso que el trámite sea en representación de un menor de edad, el tercero deberá aportar el documento que lo acredita como representante legal o tutor del menor.

Artículo 5.1.7. Transición. Las Autoridades de tránsito y los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito tendrán un (1) año contado a partir del 1 de junio de 2022, para realizar los ajustes razonables a fin de generar capacitación al personal de atención al público en la respectiva entidad, implementar las condiciones para garantizar la accesibilidad y establecer canales de atención incluyentes para las personas con pérdida auditiva que accedan a sus servicios y trámites.

Los puntos de atención de dichas entidades deben contar con ajustes razonables en la comunicación que les permitan a las personas sordas usuarias del lenguaje de señas entender la información sobre los servicios que prestan, de manera escrita o por medio audiovisual, y comunicarse de la misma manera. Lo anterior incluye servicios de interpretación presencial o virtual.

Los Centros de Enseñanza Automovilística, en la formación teórica deben contar con intérpretes del lenguaje de señas, presenciales en vivo o en formato de vídeo diferido, para ser usados en las aulas de clase u otro mecanismo que permita a la persona sorda usuaria del lenguaje de señas entender la información y comunicarse. Para la formación práctica deben contar con ajustes razonables en la comunicación que le permita a la persona sorda entender de manera escrita o por medio audiovisual, sin que sean un distractor, el contenido y objetivo de la clase y comunicarse con el instructor.

Las personas con pérdida auditiva que sean usuarias del español oral o escrito podrán escoger libremente la realización de los trámites y servicios sobre temas asociados al tránsito, utilizando los instrumentos de evaluación definidos para la población general.

Artículo 5.1.8. Modificado Artículo 9 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Formato. Se adopta el Anexo 46 “Formato Único de Solicitud de Trámite” de la presente resolución, para la realización de los trámites asociados al Registro Nacional Automotor (RNA) y Registro Nacional

de Remolques y Semirremolques (RNRS) que se adelanten ante los organismos de tránsito, el cual puede ser descargado desde la página web del Ministerio de Transporte y del RUNT de manera gratuita para su diligenciamiento físico o de manera digital a través de las plataformas dispuestas por los organismos de tránsito para la realización del trámite en modalidad virtual.

En un mismo “Formato Único de Solicitud de Trámite”, el usuario puede solicitar diversos trámites de manera simultánea, siempre y cuando todos se relacionen con el mismo vehículo. En todo caso, cuando no exista documento soporte para la realización de un trámite, la imagen del código QR; o la certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN; o en caso de no contar con las anteriores, podrá adjuntar las improntas al formato de solicitud de trámite.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340567811 de 2023.

“... las fotoimprontas son fotografías de las improntas o guarismos de un vehículo, sin embargo, no existe disposición legal o reglamentaria que defina o que establezca las condiciones mínimas que éstas deben cumplir. Ahora bien, en consideración de esta OAJ, las fotoimprontas para su validez, deben tener buena definición en su imagen o ser muy claras, de tal forma que, en una posterior toma fotográfica de las improntas o guarismos, al compararse unas con otras, no genere duda que se

trata de los guarismos originales establecidos por el fabricante para el vehículo sobre el que se pretende realizar un determinado trámite. (...) si bien no existe disposición legal ni reglamentaria que defina las improntas en vehículos implementadas como adhesivos y las condiciones técnicas de las mismas, éstas se encuentran adheridas a los componentes del vehículo, las cuales contienen sus números o códigos únicos de identificación, que en la mayoría de los casos son combinaciones alfanuméricas”.

Cuando se trate de trámites virtuales, el Organismo de Tránsito competente almacenará de forma digital el Formato Único de Solicitud de Trámite en carpeta digital junto con los correspondientes anexos del trámite; si el trámite se hace en forma física se debe almacenar en la respectiva carpeta física para respaldo de la información.

Parágrafo. Cuando por efectos de la realización de un nuevo trámite, quede sin efectos jurídicos una especie venal, como lo son las licencias de tránsito, tarjetas de registro, licencias de conducción, tarjetas de operación y/o placas, el usuario deberá entregarlas al organismo de tránsito correspondiente para someterlas a su destrucción.

En todo caso en el sistema RUNT, una vez autorizado el nuevo trámite y expedida la nueva especie venal, se dejará inactiva la anterior.

Artículo 5.1.9. Modificado Artículo 10 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Validaciones y verificaciones o confrontaciones. Para el desarrollo de los procedimientos y el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente resolución o en aquella que la modifique, adicione o sustituya, el organismo de tránsito o Dirección Territorial del Ministerio de Transporte únicamente podrá exigir la presentación física de un documento que repose o provenga de otra entidad pública o privada con funciones públicas, cuando dicha entidad no se encuentre en línea a través de interoperabilidad con el Organismo de Tránsito, Dirección Territorial del Ministerio de Transporte o en el sistema RUNT.

En todo caso, la entrega de requisitos documentales para adelantar los trámites se entenderá satisfecha cuando la misma se realice de forma virtual, siempre que estos documentos cumplan los estándares de seguridad dispuestos en las normas vigentes o cuando el contenido de los mismos pueda ser validado por medio de interoperabilidad con la entidad respectiva, por parte del organismo de tránsito o Dirección Territorial del Ministerio de Transporte.

En cuanto a la verificación y validación del pago de impuestos vehiculares, las entidades territoriales podrán adelantar los correspondientes desarrollos para que esta validación se realice de manera automática a través de interoperabilidades, siendo facultativo de cada entidad el realizarla.

Todas las validaciones, verificaciones y confrontaciones que el organismo de tránsito deba realizar de conformidad con los requisitos de cada trámite respecto de la información consignada en el sistema RUNT, las hará a través de interoperabilidad con dicho registro, sea que el usuario este realizando el trámite de forma presencial o virtual, a partir de la plataforma que el organismo de tránsito tenga dispuesta para tal fin.

En cuanto a la verificación de documentos que reposen en entidades privadas que no sean consideradas como otros actores del RUNT, podrá el organismo de tránsito concertar con estas, servicios de interoperabilidad que permitan la validación y confrontación de los mismos, sin perjuicio que el usuario deba anexarlos conforme a los requisitos propios del trámite que se encuentra adelantando, sea de forma física si está adelantando el trámite de forma presencial, o anexándolos a través de la plataforma dispuesta por el organismo de tránsito para tal fin, si se encuentra adelantando el trámite de forma virtual.

Artículo 5.1.10. Adicionado Artículo 11 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Reporte de trámite al interesado. Siempre que se realice un trámite en un organismo de tránsito o Dirección Territorial del Ministerio de Transporte, este deberá reportarlo mediante correo electrónico o mensaje de datos al número telefónico registrado en el RUNT del interesado. Tratándose de personas jurídicas, se remitirá a la dirección electrónica reportada en el RUES.

Artículo 5.1.11. Adicionado Artículo 12 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Certificados de Tradición de manera digital. Los organismos de tránsito deberán implementar las herramientas necesarias para permitir que se puedan expedir los certificados de tradición de los vehículos por medios electrónicos, el sistema que implementen para este efecto deberá permitir solicitar, tramitar y expedir certificados en forma masiva. Para ello, contarán con un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la adición realizada en la presente resolución.

Artículo 5.1.12. Adicionado Artículo 13 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Errores de digitación. Los errores de digitación que puedan ocurrir en la realización de trámites por parte de los organismos de tránsito o por Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte, podrán ser objeto de corrección en el sistema RUNT, sin que para ello deba mediar acto administrativo de revocatoria, toda vez que dicho documento jurídico no corresponde a la realidad de la subsanación. Lo anterior, siempre y cuando el error de digitación no afecte la especie venal o se tengan posteriores trámites.

Artículo 5.1.13. Adicionado Artículo 14 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Especies Venales. Cuando el usuario se encuentre adelantando cualquiera de los trámites dispuestos en la presente resolución de manera virtual, este tendrá la facultad de decidir si asiste de manera presencial al organismo de tránsito para recibir la especie venal que en razón del trámite realizado pudiese resultar, o si solicita la remisión a domicilio y a su cargo, a la dirección que registró en la gestión del trámite.

Artículo 5.1.14. Adicionado Artículo 15 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Diligenciamiento y cargue requisitos. Cuando el usuario se encuentre adelantando cualquiera de los trámites dispuestos en la presente resolución de manera virtual, podrá diligenciarlos de manera digital si así lo necesitare y podrá anexar de manera virtual en el formato que lo requiera la plataforma dispuesta por el organismo de tránsito, todos los documentos que den cumplimiento a los requisitos solicitados en la presente resolución para la gestión de los

trámites dispuestos en la misma, los cuales en todo caso, deberán ser archivados en la carpeta digital del usuario.

Artículo 5.1.15. Adicionado Artículo 16 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Trámite de cambio de locatario ante el Registro Único Nacional de Tránsito. Para adelantar el cambio de locatario en el sistema de información sobre una operación de leasing, a petición de la entidad financiera, el organismo de tránsito realizará el procedimiento pertinente para actualizar en el Registro Único Nacional de Tránsito el nombre del locatario que figura en el sistema.

El pago de la tarifa al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) por el cambio de locatario, se realizará asimilando la establecida para “Traspaso de propiedad”, que se encuentra en la Resolución número 20223040055235 de 2022 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya, hasta tanto se fije la tarifa correspondiente.

Instrucción Administrativa:

Circular MT- 20244200000617 de 2024

Para adelantar el trámite de CAMBIO DE LOCATARIO, el Organismo de Tránsito lo hará con base en la solicitud presentada por la Entidad Financiera, previa validación, sin que se deban solicitar requisitos adicionales a los previstos en la normatividad actual. En todo caso, el usuario deberá realizar el pago de la tarifa al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) por el cambio de locatario, que para este caso se realizará asimilando la

establecida para “Traspaso de propiedad”, que se encuentra en la Resolución número 20223040055235 de 2022 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya, hasta tanto se fije la tarifa correspondiente. Adicionalmente, se debe tener en cuenta que hasta tanto se lleve a cabo el desarrollo respectivo, el trámite se realizará a través de la mesa de servicio del RUNT, la cual, recibida la solicitud, validará que se haya adjuntado el respectivo recibo de pago por el valor de la tarifa.

Artículo 5.1.16. Adicionado Artículo 17 Resolución MT-20233040017145 de 2023. Realización de trámites por ventanillas virtuales. Aquellos Organismos de Tránsito que implementen la realización de trámites virtuales en los que se requiera la identificación de las personas a través del sistema RUNT deberán hacerlo a través de ventanillas virtuales, de acuerdo a lo previsto en la presente resolución.

Para efectos del pago de la tarifa de los trámites virtuales a cargo de los organismos de tránsito, el usuario podrá realizarlo mediante consignación bancaria o en línea, a través de pago por PSE.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022, sustituida Artículo 22 Resolución MT-20233040017145 de 2023

Traspaso de propiedad de un vehículo, remolque o semirremolque

Artículo 5.3.2.1. Procedimiento y requisitos. Verificada la inscripción del vendedor o titular del derecho de dominio del vehículo y del comprador o nuevo titular del derecho de propiedad en el sistema RUNT, para adelantar el traspaso de la propiedad de un vehículo automotor, remolque o semirremolque ante los Organismos de Tránsito, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

Instrucción Administrativa:

Circular MT-20254000000427 de 2025:
“Con fundamento en lo expuesto, y con el propósito de garantizar el cumplimiento efectivo de las funciones legalmente

asignadas a las autoridades administrativas con facultades jurisdiccionales —en especial a la Superintendencia de Sociedades, a quien

la Constitución y la ley le han conferido competencias específicas—, así como de asegurar la ejecución oportuna y efectiva de las decisiones adoptadas en el marco de dichos procesos, se instruye de manera precisa y obligatoria a los Organismos de Tránsito y la Concesión RUNT 2.0. en los siguientes términos: 1. Es deber acatar las órdenes judiciales y jurisdiccionales emitidas por la Superintendencia de Sociedades o por orden judicial, dando trámite al registro de adjudicación de vehículos exigiendo únicamente la providencia que así lo establezca, la cual constituye título suficiente para efectuar dicho traspaso, sin necesidad de aportar documentos adicionales. 2. Para registrar

en el RUNT el traspaso de vehículos producto de una decisión judicial o administrativa, los Organismos de Tránsito deberán validar el pago de los emolumentos correspondientes por concepto de la tarifa RUNT aplicable, esto es, la relacionada con el traspaso de propiedad y/o el levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad, según lo señalado en la Resolución de Tarifas de los servicios del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) expedida por el Ministerio de Transporte. En todo caso, toda orden judicial o de carácter jurisdiccional, deberá ser acatada por los Organismos de Tránsito y la Concesión RUNT, sin reparo alguno.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341385981 de 2023.

“(…) quien pretenda hacer el traspaso del vehículo, es decir, el vendedor o titular del derecho de dominio del vehículo y del comprador o nuevo titular del derecho de propiedad deberá cumplir taxativamente con los requisitos establecidos en el artículo 5.3.2.1 de la Resolución 20223040045295 de 2022, entre estos, estar a paz y salvo por concepto de multas impuestas por la comisión de infracciones al tránsito, entre estas, aquellas impuestas a conductores de vehículos de servicio público, en la que los propietarios son declarados solidariamente responsables en el pago de la multa.

Se deberá estar a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito, y será deber del organismo de tránsito verificar dicha información en el sistema SIMIT y el sistema RUNT, como requisito sine qua non para realizar el trámite de traspaso de la propiedad del vehículo automotor”.

Concepto MT-20231340972841 de 2023.

(…) no es viable jurídicamente registrar la venta de un vehículo por parte de una persona natural del cual no acredite la titularidad; toda vez que deben agotarse unos requisitos y procedimientos de imperativo cumplimiento señalados en el acápite correspondiente al marco normativo de este concepto”.

Concepto MT-20231340897771 de 2023.

“(…) para adelantar el trámite de transferencia del derecho de dominio, o traspaso de un vehículo automotor en virtud de la ejecución de una garantía mobiliaria se deberán acreditar los requisitos establecidos en el artículo 2.2.2.4.2.72. del Decreto 1835 de 2015. Así mismo, el organismo de tránsito donde se estuviere adelantando el respectivo trámite deberá observar el procedimiento y verificar los requisitos conforme a lo establecido en el artículo 5.3.2.1. de la Resolución 20223040045295 de 2022, modificada por la resolución 20233040017145 de 2023, para el traspaso de la propiedad de un vehículo automotor, remolque o semirremolque, según corresponda, entre ellos, la validación que el propietario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito”.

Concepto MT-20231340312741 de 2023.

“...si el propietario de un vehículo automotor lo vendió pero nunca registro su traspaso, es decir no efectuó la tradición del dominio, y figura como propietario del automotor, es preciso señalar que para legalizar la situación jurídica del vehículo el propietario registrado ante el organismo de tránsito, podrá hacer uso de la figura de traspaso a persona indeterminada, reglamentada por la Resolución 3282 de 2019, compilada en la Resolución 20223040045295, normativa que

establece los requisitos y el procedimiento especial para el registro de propiedad de un vehículo a persona indeterminada siempre y cuando se den los presupuestos para el efecto”.

Concepto MT-20241340126791 de 2024.

“En el artículo 5.3.2.1 de la Resolución 20223040045295 de 2022, establece los requisitos y el procedimiento para el traspaso de vehículos, señalando en el numeral 1 el procedimiento a seguir cuando se trata de vehículos adquiridos por medio de operaciones de leasing, respecto de las cuales el locatario haya finalizado la obligación de leasing y se haya ejercido la opción de compra, pues en dicho supuesto la transferencia del

derecho real de dominio se podrá realizar por la entidad financiera al locatario de forma unilateral. El precitado numeral establece, que en este evento no se requerirá la “Inscripción del locatario (Comprador) en el sistema RUNT, para aquellos contratos de leasing financiero, anteriores al 3 de noviembre de 2009, fecha de inicio de operación del RUNT.”, de lo que se infiere, que para los vehículos sobre los que se suscribieron contratos de leasing, desde y posterior a esa fecha, para realizar el trámite de traspaso de forma unilateral, si se requiere que el organismo de tránsito verifique el cumplimiento de ese requisito, esto es, que el locatario se encuentre inscrito en el RUNT”.

1. Verificación de la transferencia del derecho de dominio del vehículo. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite, sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito requerirá al usuario el Formato de Solicitud de Trámite debidamente diligenciado, adjuntando a este el contrato de compraventa, documento o declaración en el que conste la transferencia del derecho de dominio del vehículo, celebrado con las exigencias de las normas civiles y/o mercantiles, adjuntando la imagen del código QR; o certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN; o improntas, según corresponda.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340207811 de 2023.

“Ahora bien, señala el peticionario que si la declaración efectuada por el propietario de vehículo para realizar el traspaso a persona indeterminada homologa o satisface el requisito al que hace referencia el numeral 1 del artículo 5.3.2.1. de la Resolución 20223040045295 de 2022, para el poseedor que desea realizar el registro a favor del interesado del artículo 5.3.3.6. de la precitada norma, al respecto es preciso señalar que, frente al trámite de traspaso a persona indeterminada, el poseedor interesado en legalizar el traspaso a su favor podrá solicitarlo ante el organismo de tránsito, para lo cual deberá dar aplicación al procedimiento establecido en el artículo 5.3.2.1. de la precitada resolución, que reglamenta el trámite de traspaso de un automotor en términos generales,

exigiendo al interesado la entrega entre otros documentos del contrato de compraventa, documento o declaración en el que conste la transferencia del derecho de dominio del vehículo, en ese sentido, el referido requisito tiene como fin la acreditación de la “transferencia del derecho de dominio”. Por otro lado, y específicamente para el traspaso a persona indeterminada, la norma exige al interesado documento bajo la gravedad de juramento en el que se manifieste las razones por las cuales no se formalizó el trámite de traspaso y la manifestación que desconoce el paradero del vehículo. En esa medida (...) la norma no determina que el requisito exigido en el numeral 7 del artículo 5.3.3.3. de la Resolución 20223040045295 de 2022, suple o satisface el requisito exigido el numeral 1 del artículo 5.3.2.1. de la misma norma”.

2. Confrontación de la información registrada en el sistema RUNT. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito debe proceder a verificar los datos del vehículo registrados en el sistema RUNT, con la información de la certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo

o del código QR o las improntas adjuntas y los datos de la licencia de tránsito o la tarjeta de registro según corresponda.

3. Verificación de la existencia de decisiones judiciales u otras medidas que afecten la propiedad del vehículo. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito procederá a verificar que no existen órdenes judiciales u otras medidas administrativas expedidas por autoridad competente que imponga limitaciones a la propiedad del vehículo. Si el vehículo presenta limitación o gravamen a la propiedad, deberá adjuntarse el documento en el que conste su levantamiento o la autorización otorgada por el beneficiario del gravamen o limitación, en el sentido de aceptar la continuación de este con el nuevo propietario.

4. Validación de la existencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, revisión técnico-mecánica e infracciones de tránsito. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito validará en el sistema RUNT la existencia del SOAT y revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente para el vehículo objeto de traspaso y verificará a través del sistema RUNT que el propietario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito, de acuerdo con la interoperabilidad que para tal efecto debe haber entre el sistema SIMIT y el sistema RUNT.

Cuando se trate de traspaso de un vehículo cuyo propietario es un establecimiento bancario o compañía de financiamiento, el Organismo de Tránsito únicamente validará ante el RUNT que el locatario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.

5. Verificación del pago por concepto de retención en la fuente, impuesto sobre vehículos y validación del pago de los derechos del trámite. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito validará el pago por concepto de retención en la fuente y el pago de impuestos del vehículo automotor, para lo cual el interesado adjuntará las copias de los recibos de pago y valida en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT y verificará la realización del pago correspondiente a los derechos del Organismo de Tránsito.

De conformidad con lo establecido en la Ley 488 de 1998, el Organismo de Tránsito no debe verificar en ningún caso el pago de impuestos a los remolques y semirremolques, los cuales se encuentran exentos del pago de esta obligación.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340906801 de 2023.

“(…) no es posible realizar el traspaso adecuado de un vehículo sin motor ante organismo de tránsito, toda vez que no cumple con las condiciones mínimas exigidas para tal fin. En este sentido, es responsabilidad de la entidad pública en liquidación, adelantar los trámites administrativos y/o judiciales necesarios para definir la situación jurídica del bien mueble. Es importante recordar que el traspaso es la forma legal y correcta de realizar la transferencia del dominio del vehículo. Sin este trámite, el vendedor aparecerá como propietario del carro y también como responsable ante cualquier situación relacionada ante tránsito. Por último, esta Oficina Asesora Jurídica, se

permite recomendar agotar el procedimiento dispuesto para desintegrar y cancelar la matrícula de su vehículo particular. La desintegración física de vehículos o también conocida como chatarrización, consiste en la destrucción de todos los elementos y componentes del automotor por parte de cualquier entidad desintegradora, debidamente autorizada por el Ministerio de Transporte, en el territorio nacional. El numeral 6 del artículo 16 de la Resolución N° 0012739 del 20 de diciembre de 2012, establece que: “Si la solicitud de cancelación de matrícula está originada en la decisión voluntaria del propietario de desintegrar su vehículo, se deberá presentar la certificación expedida por la entidad desintegradora que debe

estar debidamente autorizada por el Ministerio de Transporte y cargada en la plataforma RUNT, junto con la certificación de la revisión técnica de la DIJÍN”.

El Capítulo de la Resolución 646 del 18 de marzo de 2014 regula el procedimiento que se debe seguir para adelantar el procedimiento de desintegración vehicular. Surtido el proceso de desintegración, el propietario del vehículo, podrá solicitar la cancelación de la matrícula por desintegración física total del vehículo. Por tratarse de vehículos de uso particular cuya circulación no está restringida a nivel nacional; el procedimiento de desintegración física puede adelantarse en cualquier entidad desintegradora del territorio nacional, debidamente autorizada para este efecto por el Ministerio de Transporte; sin embargo, la cancelación del registro o matrícula debe efectuarse en la respectiva entidad territorial donde se encuentra inscrito el automotor; de conformidad con lo establecido en el artículo 2 de la Resolución antes referida”.

Concepto MT-20231340464421 de 2023.

“(…) el poseedor no requiere demandar la resolución de suspensión del registro para que pueda inscribir la propiedad a su nombre, debe cumplir con lo señalado en la Resolución 20223040045295 de 2022. Por último, el numeral 1 del artículo 5.3.2.1. de la Resolución 20223040045295 de 2022, que trata sobre el traspaso de un vehículo en condiciones normales, señala que el organismo de tránsito requiere al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, la presentación y entrega del contrato de compraventa, documento o declaración en el que conste la transferencia del derecho de dominio del vehículo, celebrado con las exigencias de las normas civiles y/o mercantiles, adhiriéndole las respectivas improntas en la parte final o al reverso del documento. Así las cosas, el “documento o declaración en el que conste la transferencia del derecho del dominio del vehículo” refiere a el contrato de compraventa, documento o declaración en el que conste la transferencia del derecho de dominio del vehículo suscrito por las partes”.

Artículo 5.3.2.2. Traspaso de vehículos adquiridos mediante operaciones de leasing. En los casos en donde un vehículo adquirido mediante operaciones de leasing, en el cual el locatario haya finalizado la obligación de leasing, o el contrato que dio origen se encuentre terminado y se haya ejercido la opción de compra, o esta se encuentre contemplada de forma automática; la transferencia del derecho de dominio se podrá realizar de forma unilateral por la entidad financiera al locatario, siempre y cuando esta se encuentre inscrita en el sistema RUNT y adjunte copia del contrato respectivo, así como la declaración de la compañía arrendadora en la que se manifieste que el contrato de leasing se encuentra terminado o que el locatario ha ejercido la opción de compra.

En este evento no se requerirá de:

1. Validación de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.
2. Presentación de la imagen del código QR; o certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, o improntas donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN.
3. Validación de paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20251340469561 de 2025:

“El artículo 5.3.2.2 de la Resolución 20223040045295 de 2022 establece el trámite y los requisitos para el traspaso de vehículos adquiridos mediante

operaciones de leasing. La norma dispone que, en los casos en que el vehículo haya sido adquirido bajo esta modalidad y el locatario haya finalizado la obligación, o el contrato de leasing se haya dado por

terminado y se haya ejercido la opción de compra, o esta se encuentre establecida como automática, la transferencia del derecho de dominio podrá efectuarse de manera unilateral por la entidad financiera a favor del locatario. Para ello, es requisito que la entidad financiera esté inscrita en el sistema RUNT y adjunte copia del contrato correspondiente, junto con una declaración de la compañía arrendadora en la que conste que el contrato de leasing ha finalizado o que el locatario ha ejercido la opción de compra. Esta declaración no será necesaria cuando la opción de compra opere automáticamente al momento de la terminación del contrato. Ahora bien, para adelantar este trámite, la norma establece que no será requerido por parte de la autoridad de tránsito: □ La validación de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. □ La presentación de la imagen del código QR. □ La certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo. □ Las improntas de los guarismos de identificación (como número de motor, serie, chasis o VIN). □ La validación del paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito. □ La presentación personal del locatario. □ La firma del Formato Único de Solicitud de Trámites por parte del locatario. En consecuencia, el traspaso de vehículos adquiridos mediante operaciones de leasing no requiere la validación de paz y salvo por concepto de multas de tránsito, resaltando que al tenor de lo dispuesto en literal d. del artículo 12 de la Ley 2050 de 2020 no es dable a los organismos de tránsito, exigir requisitos diferentes a los

establecidos legalmente para los trámites que se adelanten ante dichos organismos.

Se precisa que, conforme a lo dispuesto en el artículo 1 del Decreto 087 de 2011, el Ministerio de Transporte tiene como objetivo principal la formulación y adopción de políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo, así como la regulación técnica en los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. Sin embargo, el Ministerio no ejerce funciones de inspección, vigilancia y control sobre los actores del sector, ya que estas competencias recaen en la Superintendencia de Transporte, de conformidad con lo establecido en el Decreto 2409 de 2018. En ese sentido, en caso de presentarse alguna irregularidad por parte de los organismos de tránsito, esta puede ser puesta en conocimiento de la Superintendencia de Transporte, toda vez que, conforme a lo establecido en el parágrafo 3 del artículo 3 de la Ley 769 de 2002, los organismos de tránsito, así como las entidades públicas y privadas que actúan como organismos de apoyo, están sujetos a la vigilancia y control de dicha Superintendencia. Asimismo, de acuerdo con el artículo 22 de la Ley 2050 de 2020, corresponde a la Superintendencia de Transporte realizar visitas periódicas, de manera directa o a través del Sistema de Control y Vigilancia, a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.”

4. Presentación del locatario (Comprador).

5. Firma del formato único de solicitud de trámites, por parte del locatario (Comprador).

Parágrafo 1. En los casos en los que el ejercicio de la opción de compra opere de manera automática a la terminación del contrato de leasing de conformidad con lo estipulado en el mismo, no será necesario que la Entidad Financiera adjunte copia de la declaración en la que manifieste que el locatario ha ejercido la opción de compra. Será suficiente adjuntar la copia del contrato de leasing.

Parágrafo 2. Cuando se trate del traspaso unilateral de vehículos de servicio público de pasajeros y mixto que se encuentran bajo una operación de leasing, no se requerirá el paz y salvo de la empresa de transporte, ni la cesión, ni la copia del contrato de vinculación o la carta de aceptación de la empresa que lo vincula.

Parágrafo 3. Para los casos en los que exista fusión por absorción de entidades financieras y posteriormente se realice el traspaso unilateral de un vehículo al locatario de la operación de leasing mediante la cual se adquirió el vehículo, tampoco se requerirá el cumplimiento de los numerales del presente artículo.

Artículo 5.3.2.3. Traspaso de vehículos de servicio público de pasajeros y mixto. El Organismo de Tránsito además deberá requerir el contrato de cesión del derecho de vinculación o afiliación, suscrito por el cedente y el cesionario y la aceptación de la empresa. Cuando el vehículo no se encuentre vinculado a ninguna empresa se solicitará la presentación de la copia del contrato de afiliación o la carta de aceptación.

Artículo 5.3.2.4. Traspaso a una compañía de seguros por hurto del vehículo. El Organismo de Tránsito debe exceptuar la validación de la existencia de SOAT y revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente para el vehículo objeto de traspaso, así como la presentación de improntas o imagen de ellas, la certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo o la imagen del código QR, donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN.

Artículo 5.3.2.5. Traspaso a una compañía de seguros por pérdida parcial o destrucción parcial. El Organismo de Tránsito debe exceptuar la validación de la existencia de SOAT y revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente para el vehículo objeto de traspaso. En este caso se requiere que se adicione el peritaje de la compañía aseguradora que determina la pérdida parcial o destrucción parcial.

Artículo 5.3.2.6. Traspaso de un vehículo blindado. El Organismo de Tránsito, además, validará a través del sistema RUNT la resolución expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada a través de la cual se autoriza al nuevo propietario el uso de vehículo blindado o la resolución de la Superintendencia de Vigilancia que autoriza el desmonte del blindaje y la certificación expedida por la empresa blindadora que debe estar registrada ante la Superintendencia de Vigilancia y que efectuó el desmonte. La validación de la resolución que expide la Superintendencia de Vigilancia a través de la cual autoriza el blindaje o el desmonte de este no se requerirá para los niveles I y II.

Parágrafo. Para el traspaso al locatario de un vehículo blindado de propiedad de entidades financieras absorbidas producto de la fusión por absorción, se aceptará la resolución expedida inicialmente por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada a través de la cual se autoriza el uso de vehículo blindado. En este caso, el traspaso deberá realizarse a favor de la persona autorizada por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada en la resolución.

Artículo 5.3.2.7. Traspaso de vehículos producto de una decisión judicial o administrativa. El Organismo de Tránsito, además de validar lo contemplado en el artículo 5.3.2.1., requiere la sentencia judicial o el acto administrativo de adjudicación donde según el caso deberán adjuntar las improntas del número de motor, serie, chasis, VIN o número único de identificación, certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo o la imagen del código QR, donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN.

Cuando el traspaso se realiza por decisión judicial o administrativa el Organismo de Tránsito exceptúa la validación de la identidad del propietario y registra los datos de la autoridad judicial o administrativa que profirió la decisión.

Parágrafo. **Modificado Artículo 1 Resolución MT-20243040055435 de 2024.** En el caso que el trámite sea solicitado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), Fiscalía General de la Nación, Sociedad de Activos Especiales (SAE) u otra entidad pública que en ejercicio de sus funciones realice enajenación temprana, extinción de dominio, decomiso, comiso, adjudicación de transmisión del derecho de dominio y/o cualquier otro acto administrativo

a favor de la Nación, el Organismo de Tránsito no realizará validaciones al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), Revisión Técnico-mecánica y de Emisiones Contaminantes, multas por infracciones a las normas de tránsito y pago de impuestos; así como, documentos adicionales diferentes al acto administrativo o decisión judicial que decreta el levantamiento de gravámenes o cualquier limitación que afecten la propiedad del vehículo cuando la ley lo determine.

Se exceptúa del pago de la tarifa RUNT y los derechos del trámite de traspaso y de levantamiento de limitaciones o gravámenes a la propiedad para los casos previstos en el presente párrafo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341131141 de 2023.

“Los actos administrativos expedidos por la Sociedad de Activos Especiales (SAE), en virtud de la enajenación temprana de aquellos bienes que se encuentran en proceso de extinción o se les haya decretado extinción de dominio, servirán

de título traslativo de dominio del bien a favor del FRISCO y tendrán las mismas consecuencias fijadas en el artículo 18 de la Ley 793 de 2002, conforme a lo establecido por el párrafo 4 del artículo 72 de la Ley 1955 del 2019”.

Artículo 5.3.2.8. Traspaso de vehículo por sucesión. El organismo de tránsito, además de validar lo contemplado en el artículo 5.3.2.1., requiere la presentación de la sentencia o la respectiva escritura pública a través de la cual se acredita el respectivo derecho.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340237001 de 2023.

“Si bien, para el trámite de traspaso de vehículos por sucesión, el organismo de tránsito debe validar ciertas condiciones a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), entre ellas, que el vehículo automotor cuente con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito y con la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, además, de la presentación de la sentencia o escritura pública a través de la cual se acredita el respectivo derecho; a consideración de la OAJ no es dable requerir la exigencia de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al vehículo que se encuentra en estado de destrucción o pérdida total originada en un accidente de tránsito, dado que estos eventos han sido acreditados a través de pruebas documentales, como, el Informe Policial de Accidente de Tránsito, la certificación técnica expedida por la DIJIN en la que se detallan las características de identificación del vehículo, el concepto técnico sobre el daño que amerita la declaratoria de la destrucción total emitido por perito y registros fotográficos del accidente de tránsito. Lo anterior, en virtud del principio general del derecho

denominado “nadie está obligado a lo imposible”, proveniente de locución latina “Ad impossibilia nemo tenetur”, al igual que el aforismo jurídico “Impossibilia nulla obligatio”, regla se encuentra respaldada en la jurisprudencia Constitucional, de ahí parte, que se hallen motivos razonables para no exigir a los interesados en el caso de marras a que cumplan o ejecuten un requisito para adelantar el trámite de sucesión ante la Imposibilidad física o jurídica para su realización, como lo es, el efectuar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al vehículo que se encuentra en estado de destrucción. Por lo tanto, es competencia de la autoridad de tránsito permitir o no que los interesados adelanten el trámite de traspaso de vehículo por sucesión siempre y cuando se acredite la destrucción total del vehículo que impida físicamente realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al mismo, para que de este modo los nuevos propietarios del bien puedan realizar la respectiva cancelación de matrícula por destrucción total o pérdida total originada en un accidente de tránsito, lo anterior, sin perjuicio de la autonomía que les asiste como organismos de tránsito de

conformidad con la Ley 769 del 2002. En caso contrario, que la autoridad de tránsito no permita la realización del trámite, se

podrá iniciar un proceso ordinario, para que sea un juez el que decida lo pertinente”.

Artículo 5.3.2.9. Traspaso de vehículos de importación temporal por sustitución del importador. El Organismo de Tránsito, además de validar lo contemplado en el artículo 5.3.2.1., requiere al usuario la declaración de importación modificatoria, donde se registra el nuevo importador autorizado por la DIAN y deberá adjuntar las improntas, certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo o la imagen del código QR, donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN según corresponda; posteriormente el Organismo de Tránsito procederá a verificar, confrontar y validar la información allí contenida, con la información registrada previamente en el sistema RUNT del importador sustituto y a expedir la nueva licencia de tránsito provisional consignando en ella la fecha de vencimiento de la importación temporal según el plazo otorgado inicialmente por la DIAN.

Artículo 5.3.2.10. Traspaso por decomiso efectuado por parte de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, por la adjudicación a favor de la nación de vehículos recibidos en procesos concursales o de aquellos en los que la ley así lo determine. El Organismo de Tránsito deberá requerir a la Entidad que profirió el acto administrativo o la providencia de adjudicación del vehículo a favor de la Nación - Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, para llevar a cabo el registro de dicha orden y actualizar el registro.

En este caso, al tratarse del registro de acto de decomiso y/o adjudicación, no se realizarán validaciones asociadas al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, revisión técnico-mecánica e infracciones de tránsito ni pago de impuestos.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340016491 de 2019.

“... la citada resolución 12379 de 2012¹⁴⁸ del Ministerio de Transporte únicamente exige entre sus requisitos, la presentación del contrato de compraventa del automotor suscrito entre las partes, mediante el cual se demuestre la transferencia de la propiedad del mismo, siendo un asunto netamente contractual y de las partes, el hecho que se pacte el pago del valor del vehículo en cuotas y no de contado, circunstancia que no deberá interferir en el trámite que se pretende llevar a cabo, siempre que como ya se dijo, los interesados den estricto cumplimiento a los dispuesto en las anteriores disposiciones normativas”.

Concepto MT-20191340028201 de 2019.

“...la cláusula de reserva de dominio en el contrato de compraventa no permite el traspaso del dominio de la cosa hasta tanto se pague en su totalidad el bien., en ese caso, considera esta Oficina Asesora

de Jurídica que hasta tanto nos e realice el último pago del vehículo no se podrá transmitir la propiedad o el dominio del vehículo al comprador, considerando también que en el artículo 12 de la Resolución 12379 de 2012¹⁴⁹, establece también que para adelantar el traspaso de la propiedad de un vehículo automotor el organismo de tránsito requerirá al usuario la prestación y entrega del contrato de compraventa, documento o declaración en el que conste la transferencia del derecho de dominio del vehículo.

Concepto MT-20191340116061 de 2019.

“... en virtud de lo dispuesto en el artículo 12 numeral 1 de la Resolución 12379 de 2012¹⁵⁰ del Ministerio de Transporte y sus modificaciones, para los trámites de traspaso de vehículos adquiridos mediante operaciones de leasing, radicados con posterioridad a la expedición de la Resolución 5748 de 2016 del Ministerio de Transporte, es decir, después del 28 de

¹⁴⁸Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

¹⁴⁹Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

¹⁵⁰Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

diciembre de 2016, no se exigirá la presentación de ninguno de los citados requisitos [los establecidos en el numeral 1 del artículo 12 de la Resolución 12379 de 2012¹⁵¹].”

Concepto MT-20201340055471 de 2020.

“... para adelantar el traspaso producto de una decisión judicial o administrativa se deberá allegar al Organismo de Tránsito la

sentencia judicial o el acto administrativo de adjudicación, además el Organismo de Tránsito deberá efectuar todas las validaciones y confrontaciones de que trata el artículo 12 de la Resolución 12379 de 2012¹⁵², modificada por el artículo 3 de la Resolución 2501 de 2015, a excepción de la validación de la identidad del propietario, en este evento registrará los datos de la autoridad judicial”.

Artículo 5.3.2.11. Traspaso por comiso por parte de la Fiscalía General de la Nación. El Organismo de Tránsito requerirá al usuario la presentación del acto administrativo por medio del cual se emite la orden administrativa del comiso para actualizar el registro.

En este caso, al tratarse del registro de acto de decomiso y/o adjudicación, no se realizarán validaciones asociadas al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, revisión técnico-mecánica e infracciones de tránsito ni pago de impuestos.

Artículo 5.3.2.12. Traspaso de vehículos enajenados con ocasión del proceso de declaratoria de abandono dispuesto en el artículo 128 de la Ley 769 de 2002 modificado por la Ley 1730 de 2014. El Organismo de Tránsito, además, debe requerir el acto administrativo de adjudicación donde deberán adjuntarse la certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, la imagen del código QR, o las improntas donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie, chasis y/o número de identificación vehicular -VIN.

Para el trámite de traspaso de estos vehículos no se requerirá la validación de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Estos vehículos no podrán transitar por las vías del territorio nacional sin el certificado correspondiente, por lo tanto, los mismos deberán ser transportados (no remolcados), hasta que cuenten con el certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

Cuando el proceso de enajenación y adjudicación sea realizado por el mismo Organismo de Tránsito donde se encuentre matriculado el vehículo, no deberá aportarse acto administrativo de adjudicación para realizar el traspaso de propiedad del vehículo, la entidad deberá proceder a su verificación interna.

Previo al trámite de traspaso de un vehículo enajenado con ocasión del proceso de Declaratoria de Abandono, el Organismo de Tránsito que realizó la declaratoria de abandono conforme al procedimiento dispuesto en el artículo 128 de la Ley 769 de 2002 modificado por la Ley 1730 de 2014, deberá realizar su registro en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Artículo 5.3.2.13. Traspaso de un vehículo de carga con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos. El Organismo de Tránsito, además lo contemplado en el artículo 5.3.2.1., validará a través del sistema RUNT, que los vehículos de carga con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos cuenten con autorización para el registro inicial debidamente otorgado por el Ministerio de Transporte.

Si el vehículo presenta omisiones en su registro inicial o matrícula, sin que a la fecha del trámite de traspaso haya sido subsanado conforme al procedimiento dispuesto mediante Resolución número 3913 de 2019 o la norma que la adicione, modifique o sustituya, el titular del derecho de dominio del vehículo podrá realizar el traspaso aportando documento de autorización otorgado por el comprador o nuevo titular del derecho de propiedad, indicando que acepta la continuación

¹⁵¹Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

¹⁵²Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

del trámite a pesar de conocer el estado de omisión del registro inicial del vehículo objeto de traspaso. Esta autorización no exonera al nuevo propietario de someterse al proceso de normalización, ni para que la autoridad de transporte dé cumplimiento a las acciones generadas por el no sometimiento al mismo.

Artículo 5.3.2.14. Expedición de la nueva licencia de tránsito. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el Organismo de Tránsito procede a registrar en el sistema RUNT los datos del nuevo propietario y expide la nueva licencia de tránsito.

Cuando el traslado de dominio o traspaso que se realiza es de un remolque o semirremolque, el documento que expide la autoridad de tránsito se denomina tarjeta de registro.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Procedimiento especial para el registro de propiedad de un vehículo automotor a persona indeterminada y registro a favor del interesado

Artículo 5.3.3.1. Objeto. La presente sección tiene por objeto establecer el procedimiento especial para registrar ante un organismo de tránsito el traspaso de un vehículo a persona indeterminada y regular el procedimiento para que los organismos de tránsito procedan a realizar la suspensión del registro de aquellos vehículos que se encuentren registrados con la inscripción de persona indeterminada, una vez cumplidos los requisitos establecidos en la presente sección.

Parágrafo. Se entiende por 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, incluido remolque o semirremolque, maquinaria rodante autopropulsada agrícola, industrial, de minería y de construcción.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340464421 de 2023.

“(…) si un vehículo fue vendido y entregado, pero nunca se efectuó el registro no se perfeccionó su tradición, por tal razón quien figura como último propietario registrado en el registro único nacional de tránsito RUNT, es quien tendría el derecho de disposición del automotor”.

Concepto MT-20231340251361 de 2023.

“(…) la radicación del trámite de traspaso de vehículos a persona indeterminada procedería de forma simultánea con otros trámites, siempre que se cumpla con los requisitos establecidos para cada uno de éstos en la Resolución 20223040045295 de 2022, sin embargo, será la autoridad de tránsito en cada caso en particular la que determine, la procedencia o no de los mismos”.

Concepto MT-20241341640251 de 2025:

“El artículo 5.3.2.1 de la resolución ibidem establece como requisito la verificación de la transferencia de dominio del vehículo,

para lo cual debe adjuntar el contrato de compraventa u otro documento que lo demuestre. Este requisito aplica exclusivamente dentro del contexto general del traspaso de propiedad de un vehículo. En cambio, dentro de la sección relativa al registro de propiedad a persona indeterminada, no se exige la presentación de dicho documento. En ese sentido, lo invitamos a consultar detenidamente los artículos mencionados, teniendo en cuenta el conjunto de artículos contenidos en cada sección de la resolución. Esto permitirá una comprensión integral de las normas en el contexto específico al que corresponden. (...) A continuación, se describe la secuencia de procedimientos: 1. Requisitos para la inscripción del traspaso a persona indeterminada (art. 5.3.3.2): Incluyen la presentación de la documentación requerida para formalizar el trámite. 2. Procedimiento para la inscripción del traspaso (art. 5.3.3.3): Este proceso concluye con el traspaso del vehículo a una persona indeterminada. 3. Suspensión del registro (art. 5.3.3.5): Una vez finalizado el traspaso, se suspende el

registro del vehículo hasta que el poseedor formalice el traspaso a su favor. Aquí, el término "registro" se refiere al registro del vehículo, no al registro del traspaso. 4. Registro a favor del interesado (art. 5.3.3.6): Este procedimiento solo puede realizarse antes de que ocurra la suspensión del registro del vehículo mencionada en el artículo 5.3.3.5. Si aún no se ha suspendido el registro del vehículo, el poseedor puede solicitar el traspaso ordinario de acuerdo con el artículo 5.3.2.1. 5. Legalización del traspaso (art. 5.3.3.7): Este procedimiento es aplicable únicamente si ya se suspendió la matrícula del vehículo (o suspensión del registro). El traspaso a persona indeterminada y la suspensión del registro del vehículo son procedimientos secuenciales: una vez que se realiza el traspaso (art. 5.3.3.3), y en consecuencia,

el registro del vehículo se suspende por tres años (art. 5.3.3.5), entonces ya no sería posible aplicar el procedimiento del artículo 5.3.3.6, que regula el registro a favor del interesado. Recuérdese que este último artículo solo puede aplicarse antes de que ocurra la suspensión del registro del vehículo. Por lo tanto, si ya se ha suspendido el registro, la norma aplicable sería el artículo 5.3.3.7, que está diseñado específicamente para que el poseedor legalice el traspaso a su favor cuando ya existe la suspensión del registro. Es importante resaltar que las normas no contemplan la revocación de procedimientos anteriores, ya que estos se ejecutaron de acuerdo con las condiciones existentes en su momento. En este caso, el procedimiento adecuado sería seguir lo dispuesto en el artículo 5.3.3.7 para formalizar la legalización del traspaso."

Artículo 5.3.3.2. Requisitos para la inscripción del traspaso de un vehículo a persona indeterminada. El propietario registrado ante el organismo de tránsito donde se encuentra registrado el vehículo será quien solicite el registro o la inscripción del traspaso a persona indeterminada, quien puede actuar directamente o por medio de apoderado, siempre y cuando se encuentre bajo las siguientes circunstancias:

a) Que se encuentre a paz y salvo por concepto de multas y obligaciones tributarias que graven el vehículo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221340027451 de 2022:

"Los requisitos y el procedimiento para el registro de los vehículos automotores y demás trámites asociados, están reglamentados en la Resolución No.12379 de 2012¹⁵³ y sus respectivas modificaciones, del Ministerio de Transporte; y en concreto, el cambio de propietario se regula bajo la figura del 'traspaso' este se define como la inscripción de la transferencia de la propiedad de un vehículo y se sujeta a los requisitos establecidos en el artículo 12 de la referida resolución. En ese orden de ideas, si el propietario de un vehículo automotor lo vendió pero nunca registro su traspaso, es decir no efectuó la tradición del dominio, y figura como propietario del automotor, es preciso señalar que para legalizar la situación jurídica del vehículo

el propietario registrado ante el organismo de tránsito, podrá hacer uso de la figura de traspaso a persona indeterminada, reglamentada por la Resolución 3282 de 2019, normativa que establece los requisitos y el procedimiento especial para el traspaso y cuando se den los presupuestos para el efecto".

"Para tramitarse el traspaso vehicular a persona indeterminada, deberá cumplirse lo dispuesto en la Resolución 3282 de 2019 expedida por el Ministerio de Transporte, y una vez allegados los documentos requeridos y verificada la información por el Organismo de Tránsito, este contará con un término no mayor a diez (10) días hábiles para verificar el cumplimiento de los requisitos citados en el artículo 2 ibidem, así como constatar el

¹⁵³Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

cumplimiento de las demás condiciones señaladas en dicha reglamentación, de esta forma, quedará registrado el automotor a nombre de "Persona Indeterminada", conforme lo establece el inciso segundo del artículo 3 de la mencionada Resolución 3282 de 2019. Igualmente, cabe señalar que el literal a del artículo 2 de la Resolución 3282 de 2019 establece que uno de los requisitos para la inscripción del traspaso a persona indeterminada consiste en que el propietario se encuentre a paz y salvo por concepto de multas y obligaciones tributarias que graven el vehículo".

Concepto MT-20241300426611 de 2024:
"El procedimiento especial para registrar ante un organismo de tránsito el traspaso de un vehículo a persona indeterminada

establecido en la Resolución 20223040045295 de 2022, no otorga la facultad al propietario del vehículo que está realizando el trámite, de establecer condiciones futuras para limitar los trámites que se puedan dar sobre el automotor. Es importante resaltar, que una vez queda en firme el trámite de traspaso de vehículo a persona indeterminada, quien era el titular del derecho de dominio, pierde todos los derechos que le otorgaba esa condición (Propietario), razón por la cual, ante incumplimientos contractuales y daños causados en la ejecución de contratos de compraventa sobre ese automotor, la opción legal para intentar el resarcimiento de sus derechos, sería entablar una demanda por responsabilidad civil".

b) Que demuestre, cuando menos a través de declaración, que han transcurrido mínimo tres (3) años desde el momento en que dejó de ser poseedor.

En el evento que el último propietario registrado en el RUNT haya fallecido, los herederos deberán acreditar en la declaración de que trata el presente literal, el término que el propietario dejó de ser poseedor, el cual, en caso de ser inferior a los tres (3) años requeridos, deberá acumularse con la acreditación por parte de los herederos de que estos no han tenido la posesión del mismo durante el tiempo restante para completar los tres (3) años.

c) Que no cuente con el 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.

d) Que las circunstancias en que se encuentre, no se ajusten a ninguna de las causales de cancelación de matrícula, previstas en el artículo 40 de la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 1. Cuando se trate de traspaso a persona indeterminada solicitada por una entidad de derecho público no se exigirá lo dispuesto en los literales a) y b) del presente artículo.

Parágrafo 2. Cuando se trate de traspaso a persona indeterminada de vehículos registrados a nombre del Fondo de Rehabilitación, Inversión Social y Lucha contra el Crimen Organizado (FRISCO), Dirección Nacional de Estupefacientes y/o grupo medios de transporte de la Dirección Nacional de Estupefacientes (DNE) o la Sociedad de Activos Especiales (SAE) o quien haga sus veces, sólo se exigirá lo dispuesto en el literal d) del presente artículo, en cumplimiento del artículo 73 de la Ley 1955 de 2019, artículo 93 la Ley 1708 de 2014 modificado por el artículo 24 de la Ley 1849 de 2017 y artículo 2 de la Ley 1615 de 2013 modificada por el artículo 55 de la Ley 1849 de 2017 y el artículo 117 de la Ley 1943 de 2018.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221340079181 de 2022:
"Son requisitos para la inscripción del traspaso de un vehículo a persona indeterminada. El propietario registrado

ante el organismo de tránsito donde se encuentra registrado el vehículo será quien solicite el registro o la inscripción del traspaso a persona indeterminada, quien puede actuar directamente o por medio de

apoderado, siempre y cuando se encuentre bajo las siguientes circunstancias: a) Que se encuentre a paz y salvo por concepto de multas y obligaciones tributarias que graven el vehículo. b) Que demuestre, cuando menos a través de declaración, que han transcurrido mínimo tres (3) años desde el momento en que dejó de ser poseedor. (...) c) Que no cuente con el 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. d) Que las circunstancias en que se encuentre, no se ajusten a ninguna de las causales de cancelación de matrícula, previstas en el artículo 40 de la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique, adicione o sustituya”.

“Conforme con el artículo 2 precitado, la norma establece como requisito para el

traspaso de vehículo a persona indeterminada que el propietario registrado ante el organismo de tránsito donde se encuentra registrado el vehículo solicite el registro o la inscripción del traspaso a persona indeterminada, señalando en el literal b) que deberá demostrar, cuando menos a través de declaración, que han transcurrido mínimo tres años desde el momento en que dejó de ser poseedor. En consecuencia, los organismos de tránsito deberán acatar el procedimiento establecido en la mencionada Resolución 3282 del 5 de agosto de 2019 y exigir a los propietarios registrados que soliciten el registro o inscripción del traspaso a persona indeterminada, el cumplimiento de todos los requisitos establecidos en la precitada disposición reglamentaria. Por este motivo, deberá analizarse cada caso en particular”.

Artículo 5.3.3.3. Procedimiento para la inscripción del traspaso de un vehículo a persona indeterminada. Para el registro o inscripción del traspaso a persona indeterminada, el interesado deberá presentar ante el organismo de tránsito donde se encuentra registrado el vehículo, los siguientes documentos:

1. Solicitud de trámite de traspaso mediante el Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional Automotor, diligenciado en su totalidad y suscrito por el propietario registrado ante el organismo de tránsito competente. En el campo de comprador, debe hacerse la anotación: “Persona Indeterminada”.
2. Poder cuando el último propietario inscrito en el RUNT no actúe directamente.
3. Constancia de estar a paz y salvo en el pago de impuestos del vehículo, de los últimos cinco (5) años, salvo que goce de alguna exención tributaria.
4. Recibo de pago por concepto de retención en la fuente, a excepción de las personas autorretenedoras no obligadas a pago por este concepto.
5. Pago de los derechos del trámite (traspaso).
6. Documento en el que conste el levantamiento de alguna limitación o gravamen a la propiedad, en caso de existir; limitación de dominio que deberá ser levantada previamente, con el cumplimiento de los requisitos correspondientes.
7. Documento bajo la gravedad del juramento suscrito por el último propietario inscrito en el RUNT o sus herederos y en el caso de entidades de derecho público por el poseedor, en el que manifieste la fecha, las razones por las cuales no formalizó el trámite de traspaso y la manifestación que desconoce el paradero del vehículo.

Allegados los documentos y verificada la información por el Organismo de Tránsito, este contará con un término no mayor a diez (10) días hábiles para verificar el cumplimiento de las condiciones señaladas en el anterior artículo y realizar el registro a nombre de “Persona Indeterminada”.

En el evento que no se presenten los documentos indicados en el presente artículo y/o no se cumplan las condiciones señaladas en la presente sección, el organismo de tránsito deberá requerir al solicitante en los términos establecidos en la Ley 1437 de 2011.

Parágrafo 1. Cuando la solicitud de traspaso a persona indeterminada sea presentada por una persona jurídica, el Organismo de Tránsito competente deberá verificar a través del RUES el certificado de existencia y representación legal de la empresa, actualizado.

Parágrafo 2. Para la realización del trámite de que trata el presente artículo, no se requerirá la validación por parte del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) del SOAT, ni de la revisión técnico-mecánica y de emisión de gases del respectivo vehículo.

Parágrafo 3. Tratándose de vehículos de propiedad de entidades públicas los organismos de tránsito solo exigirán los requisitos previstos en los numerales 1, 2, 5, 6 y 7 del presente artículo.

Parágrafo 4. Cuando el Fondo de Rehabilitación, Inversión Social y Lucha contra el Crimen Organizado (FRISCO), Dirección Nacional de Estupefacientes y/o grupo medios de transporte Dirección Nacional de Estupefacientes (DNE) o la Sociedad de Activos Especiales (SAE) o quien haga sus veces, sea quien solicite el traspaso a persona indeterminada, sólo deberá aportar los documentos indicados en los numerales 1, 2 y 7 del presente artículo, lo anterior, en cumplimiento del artículo 73 de la Ley 1955 de 2019, artículo 93 de la Ley 1708 de 2014 modificado por el artículo 24 de la Ley 1849 de 2017 y artículo 2 de la Ley 1615 de 2013 modificada por el artículo 55 de la Ley 1849 de 2017 y el artículo 117 de la Ley 1943 de 2018.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340037891 de 2020.

“...el organismo de tránsito ante el cual se presentaron los documentos entre ellos el Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional Automotor, validará y verificará la información para confrontarla con el Registro Único Nacional de Tránsito de acuerdo con la causal por la cual se realiza, a su vez validará si el propietario registrado se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito, se pagaran los derechos del organismo de tránsito y los derechos de tarifa RUNT, en el caso de cancelación de matrícula porque el vehículo fue objeto de hurto se procederá el organismo de tránsito a solicitar la denuncia instaurada por el propietario registrada ante la autoridad y la certificación expedida por la autoridad de que el automotor fue objeto de la mencionada conducta delictiva y que el vehículo no se ha recuperado”.

Concepto MT-20231340226321 de 2023.

“(...) para realizar el traspaso de un vehículo a persona indeterminada, la norma expresamente consagra los requisitos que deben ser cumplidos por el

propietario del automotor que se encuentre registrado en el RUNT, no obstante, la norma no hace distinción frente a la clase de vehículos o clase de servicio sobre los que procede dicho trámite. (...) el trámite de traspaso de vehículos a persona indeterminada procede sobre vehículos automotores y no automotores, sin distinción al servicio para el que fueron registrados (Particular o público) y tratándose de vehículos de servicio público, sin distinción a la modalidad, siempre que se cumpla con los presupuestos de derecho y de hecho establecidos para tal fin. En cuanto a la cesión del contrato de vinculación para realizar el trámite de traspaso de la propiedad de un vehículo sobre el que se suscribió un contrato de leasing, a persona indeterminada, la norma no lo establece como requisito, toda vez, que si la cesión del referido contrato lo firmara el locatario del vehículo, no se cumpliría el requisito establecido en el numeral 7 del artículo 5.3.3.3 de la Resolución 20223040045295 de 2022, de presentar documento en el que bajo la gravedad de juramento se

manifieste que desconocen el paradero del vehículo”.

Artículo 5.3.3.4. Imprudencia del Traspaso a Persona Indeterminada. No procede el traspaso de la propiedad del vehículo a persona indeterminada, cuando:

1. Reaiga sobre el vehículo una medida cautelar u orden judicial o porque el vehículo estuvo involucrado en accidentes de tránsito.

2. Cuando de manera administrativa:

a) Se dé inicio al proceso de Declaratoria de Abandono o este se encuentre en curso.

b) Cuando el vehículo se encuentre inmovilizado por infracción a las normas de tránsito.

Parágrafo 1. En los eventos descritos en el numeral 2 del presente artículo, los Organismos de Tránsito deberán inscribir en el RUNT - Registro Nacional Automotor del vehículo, el acto administrativo a través del cual se da apertura al proceso de declaratoria de abandono y/o la orden de comparendo a través de la cual se ordena la inmovilización del vehículo. Así mismo, deberá inscribirse en el RUNT el acto a través del cual el organismo de tránsito competente ordena la entrega del vehículo inmovilizado previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 769 de 2002 y la Resolución número 3027 de 2010 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, adicione o derogue.

Parágrafo 2. Cuando el Fondo de Rehabilitación, Inversión Social y Lucha contra el Crimen Organizado (Frisco), Dirección Nacional de Estupefacientes y/o grupo medios de transporte Dirección Nacional de Estupefacientes (DNE) o la Sociedad de Activos Especiales (SAE) o la entidad que haga sus veces, sea quien solicite el traspaso a persona indeterminada, deberán legalizar los trámites de vehículos aun cuando tengan medidas cautelares; lo anterior, en cumplimiento del artículo 73 de la Ley 1955 de 2019, artículo 93 de la Ley 1708 de 2014 modificado por el artículo 24 de la Ley 1849 de 2017 y artículo 2 de la Ley 1615 de 2013 modificada por el artículo 55 de la Ley 1849 de 2017 y el artículo 117 de la Ley 1943 de 2018.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341434891 de 2023.

“En materia de tránsito no hay reglamentación que establezca la vigencia

del registro de las medidas cautelares sobre los vehículos”.

Artículo 5.3.3.5. Suspensión del registro. Transcurridos tres (3) años contados a partir del día de la inscripción del traspaso a persona indeterminada, el Organismo de Tránsito que realizó la inscripción del traspaso a persona indeterminada, suspenderá el registro hasta tanto el poseedor del vehículo materialice el traspaso, previo el cumplimiento del siguiente procedimiento:

a) Realizar inventario de los vehículos que cuenten con la inscripción de traspaso a “Persona Indeterminada”, en el que se determine, si sobre los mismos recae algún gravamen o limitación de dominio, el estado de impuestos y demás aspectos que lo puedan afectar;

b) Efectuado el inventario, el Organismo de Tránsito competente deberá publicarlo en un periódico de circulación nacional, por una sola vez. Dentro de esta publicación, se invitará a los interesados para que dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación del inventario, se acerquen al organismo de tránsito para llevar a cabo la formalización del traspaso a su nombre, del vehículo registrado a nombre de persona indeterminada, según lo dispuesto en el artículo 5.3.3.6. de la presente resolución o para realizar las objeciones a que haya lugar;

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340464421 de 2023.

“En cuanto a la notificación al poseedor del automotor establece el literal b) del artículo 5.3.3.5. de la Resolución 20223040045295 de 2022 que, efectuado el inventario del vehículo, el Organismo de Tránsito competente deberá publicarlo en un periódico de circulación nacional, por una sola vez. Dentro de esta publicación, se invitará a los interesados para que dentro de los seis (6) meses siguientes a la publicación del inventario, se acerquen al Organismo de Tránsito para llevar a cabo la formalización del traspaso a su nombre, del vehículo registrado a nombre de persona indeterminada, según lo dispuesto en el artículo 5.3.3.6. de la Resolución 20223040045295 de 2022 o para realizar las objeciones a que haya lugar. Frente a cuándo cobra efectos para las partes la resolución de suspensión del registro, la norma preceptúa que transcurridos tres (3) años contados a partir del día de la inscripción del traspaso a persona indeterminada, el Organismo de Tránsito que realizó la inscripción del traspaso a persona indeterminada, suspenderá el registro. Es de anotar, que ninguna norma habilita a los Organismos de Tránsito para disponer del registro de un vehículo, el artículo 47 de la Ley 769 de 2002, la tradición del dominio de los vehículos automotores requerirá, además de su entrega material, su inscripción en el organismo de tránsito correspondiente, y la Resolución 20223040045295 de 2022, establece el trámite de traspaso a persona indeterminada con el propósito de legalizar la situación jurídica de los vehículos que

fueron vendidos y no se efectuó su registro”.

Concepto MT-20251340969321 de 2025:

“El traspaso de la propiedad de vehículo a persona indeterminada, es un trámite que permite al vendedor de un vehículo registrar el cambio de propietario cuando desconoce el paradero del comprador y se omitió realizar el respectivo trámite de traspaso conforme a las disposiciones reglamentarias sobre la materia, siempre que se cumpla con los requisitos establecidos para tal fin. Así mismo, se regula el procedimiento para que los organismos de tránsito realicen la suspensión del registro de aquellos vehículos que se encuentren registrados a persona indeterminada y la posterior cancelación del registro. Ahora, el artículo 5.3.3.5 de la Resolución 20223040045295 de 2022, establece que transcurridos tres (3) años contados a partir del día de la inscripción del traspaso a persona indeterminada, el organismo de tránsito que autorizó el trámite de traspaso a persona indeterminada, suspenderá el registro hasta tanto el poseedor del vehículo materialice el traspaso y que además esa autoridad de tránsito, una vez suspendió el registro debe iniciar las acciones de control respectivas, para efectos de evitar que los vehículos circulen por las vías del país. Por lo expuesto, un vehículo con matrícula cancelada, indistintamente la causal de cancelación, no cumple con las condiciones señaladas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, para transitar en las vías del territorio nacional.”

c) Transcurridos los seis (6) meses de la publicación indicada en el literal b) del presente artículo, si no se presenta algún interesado en formalizar el traspaso, el organismo de tránsito competente mediante acto administrativo suspenderá de oficio el registro del vehículo, para lo cual contará con un término de cuatro (4) meses.

d) Suspendido el registro del vehículo, el organismo de tránsito iniciará las acciones de control respectivas, para efectos de evitar que los vehículos circulen por las vías del país.

Parágrafo 1. Se exceptúan del procedimiento de suspensión de registro los vehículos que una vez registrados a persona indeterminada se encuentren en las condiciones establecidas en el artículo 128 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 1 de la Ley 1730 de 2014 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

En este evento la autoridad en tránsito podrá seguir el procedimiento de disposición de los vehículos inmovilizados, descrito en el artículo 128 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 1 de la Ley 1730 de 2014 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 2. Para que los vehículos con registro suspendido, puedan obtener el SOAT y/o la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, deberán solicitar y diligenciar el registro a favor del interesado para que proceda su expedición.

Artículo 5.3.3.6. Registro a favor del interesado. En cualquier momento y hasta antes de realizar la suspensión del registro del vehículo, el poseedor interesado en legalizar el traspaso a su favor podrá solicitarlo ante el organismo de tránsito, para lo cual deberá utilizar el procedimiento establecido en el artículo 5.3.2.1. de la presente resolución o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 1. Para efectos del registro a favor del interesado, este deberá diligenciar en su totalidad el Formulario de Solicitud de Trámites del Registro Nacional Automotor. En el campo de propietario deberá llenarse la casilla del último propietario con la frase “persona indeterminada”.

Parágrafo 2. Para realizar el procedimiento de registro de que trata el presente artículo, se requiere la validación de la existencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, revisión técnico-mecánica e infracciones de tránsito, y pago de impuestos desde el tiempo en que se realiza el registro a persona indeterminada a la fecha de solicitud de registro a nombre del interesado.

Para efectos del paz y salvo por todo concepto de tránsito solo se validará el estado de cuenta de quien está materializando el traspaso.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340464421 de 2023.

“El poseedor del automotor interesado en legalizar la propiedad del vehículo a su nombre de acuerdo con lo establecido en la norma que regula el traspaso a persona

indeterminada no requiere documento firmado de quien figura como propietario registrado, este debe cumplir con lo señalado en el artículo 5.3.3.6. de la Resolución 20223040045295 de 2022”.

Artículo 5.3.3.7. Legalización del traspaso. Si con posterioridad a la suspensión de la matrícula, el poseedor solicita legalizar el traspaso a su favor, este deberá:

- a) Solicitar permiso ante el Organismo de Tránsito, para tramitar el SOAT y la revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes, el cual se otorgará en el sistema RUNT por un término de cinco (5) días hábiles, contados a partir de su autorización.
- b) Suscribir compromiso irrevocable, en donde se comprometa a terminar el trámite de registro a su favor. El Organismo de Tránsito deberá registrar en el sistema RUNT, la fecha de suscripción del compromiso.
- c) Seguir lo dispuesto en el artículo 5.3.3.6 de la presente resolución.

Parágrafo. Si cumplidos cinco (5) meses a partir de la suscripción del compromiso de que trata el literal b) del presente artículo, el poseedor no culmina el procedimiento de registro dispuesto en el presente artículo, el Organismo de Tránsito deberá mediante acto administrativo motivado, proceder a la cancelación del registro del vehículo.

Parágrafo 2. El poseedor de un vehículo que cuente con cancelación temporal del registro de este, de conformidad con lo estipulado en el artículo 4 de la Resolución número 5709 de 2016 del

Ministerio de Transporte, podrá realizar el procedimiento señalado en el presente artículo, con el propósito de registrar el vehículo a su nombre.

Hasta que se realice el traspaso a nombre del interesado, el vehículo mantendrá el registro a nombre de "Persona Indeterminada".

Artículo 5.3.3.8. Disposiciones generales. La solicitud de traspaso a persona indeterminada de que trata el artículo 5.3.3.2. de la presente resolución, en los siguientes casos la hará el heredero(s) o la entidad pública.

1. Cuando se requiera formalizar el traspaso del vehículo a persona indeterminada y el último propietario registrado en el RUNT haya fallecido, los herederos con la sentencia o escritura de sucesión podrán solicitar el traspaso del vehículo a persona indeterminada.

2. Cuando una entidad pública posea vehículos automotores que fueron entregados producto de la liquidación de otra entidad de derecho público y no se efectuó el traspaso, la entidad pública podrá realizar el traspaso a persona indeterminada, cuando el vehículo haya sido objeto de enajenación, aportando el documento de enajenación y los demás requisitos que se le exijan en la presente sección.

Artículo 5.3.3.9. Transitorio. Los organismos de Tránsito continuarán realizando las validaciones de que trata la presente sección, hasta tanto entre en operación el módulo dispuesto en el RUNT para tal efecto.

Artículo 5.3.3.10. Vigencia. La presente sección tendrá una vigencia de tres (3) años contados a partir del 6 de agosto de 2022.

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-20211341015341 y MT-20211340513561 de 2021. "...la reglamentación identifica el traspaso con la inscripción ante el organismo de tránsito competente; y su trámite comprende el conjunto de documentos y diligencias necesarios para dicha inscripción; entre ellos, el contrato de compraventa o cualquier documento "en el que conste la transferencia del derecho de dominio", es decir, el título. Ahora bien, los requisitos y el procedimiento para el registro de los vehículos automotores y demás trámites asociados, están reglamentados en la Resolución No.12379 de 2012¹⁵⁴, del Ministerio de Transporte; y en concreto, el cambio de propietario se regula bajo la figura del "traspaso" este se define como la inscripción de la transferencia de la propiedad de un vehículo y se sujeta a los

requisitos establecidos en el artículo 12 de la referida resolución.

(...)

En ese sentido, si el propietario de un vehículo automotor lo vendió pero nunca registro el traspaso del automotor no se efectuó la tradición del dominio, continuando y figurando como propietario quien aparece registrado en el Runt. Por tanto, y de acuerdo a lo establecido en la Resolución 3282 de 2019 "por la cual se establece los requisitos y el procedimiento especial para el registro de propiedad de un vehículo a persona indeterminada" el propietario registrado ante el organismo de tránsito donde se encuentra registrado el vehículo será quien solicite el registro o la inscripción del traspaso a persona indeterminada".

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, debía inscribirse para ser oponibles ante

¹⁵⁴Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

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 cautelar¹⁵⁵.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022, sustituida Artículo 32 Resolución MT-20233040017145 de 2023.

Inscripción o levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de vehículo

Artículo 5.3.13.1. Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para solicitar la inscripción o el levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo ante el Organismo de Tránsito, se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341434871 de 2023

“(…) si bien es cierto, la normatividad hasta aquí citada no contempla circunstancias de imposibilidad fáctica para acreditar el requisito donde conste el levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de vehículos, como el caso planteado en el interrogante objeto análisis en el presente concepto, esto es, el desconocimiento del paradero del acreedor prendario y/o la eventual inexistencia de la empresa acreedora, de modo que, la opción procedente ante dicha circunstancia, y para los trámites de traspaso de propiedad de un vehículo, será la mediación de providencia judicial

que contenga decisión puntual sobre el levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad del vehículo”.

Circular MT- 20244200000617 de 2024.

“Para realizar el trámite, los Organismos de Tránsito deberán confrontar la información registrada en el sistema RUNT, con los datos de la licencia de tránsito y deberán usar la herramienta de consulta en el Registro de Garantías Mobiliarias para verificar que allí conste la inscripción o el levantamiento de la respectiva limitación o gravamen, en línea y en tiempo real, sin solicitar requisitos adicionales a los establecidos”.

¹⁵⁵ Inciso declarado exequible por violación a la unidad de materia, Corte Constitucional Sentencia C-532 de 2003.

1. Presentación de documentos. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito requerirá al usuario el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado y la certificación expedida por el fabricante o por el ensamblador del vehículo o por el importador, imagen de código QR o en su defecto, las improntas donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie, chasis o VIN según el caso.

El Organismo de Tránsito confrontará la información registrada en el sistema RUNT, con los datos de la licencia de tránsito y la información reportada en el Registro de Garantías Mobiliarias en el que conste la inscripción, el levantamiento o gravamen de la propiedad procederá a efectuar el registro, según el caso.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340615981 de 2020.

“...al ser el trámite de matrícula de un vehículo completamente ajeno a la constitución y registro de una garantía mobiliaria, no existe duda que para que esta última produzca efectos debe estar legalmente constituida y debidamente registrada ante la mencionada autoridad, so pena, de no producir lo efectos deseados. Por lo tanto, para realizar el

trámite de matrícula definido y desarrollados por los artículos 2 y 39 de la Ley 769 de 2002, se debe allegar la totalidad de la documentación que demuestre la oponibilidad ante terceros de la garantía mobiliaria, esto es, el contrato debidamente suscrito por los contratantes y el correspondiente registro realizado ante la autoridad competente”.

2. Validación del SOAT e infracciones de tránsito. El Organismo de Tránsito validará en el sistema RUNT la existencia del SOAT y que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito.

3. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El Organismo de Tránsito validará en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verificará la realización del pago correspondiente a los derechos del Organismo de Tránsito.

4. Otorgamiento de la licencia de tránsito. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el Organismo de Tránsito procederá a actualizar el Registro Nacional Automotor con la novedad registrada y a expedir la nueva licencia de tránsito.

5. Cuando se produce cambio de acreedor prendario y el nuevo titular de la obligación es quien solicita la inscripción, el Organismo de Tránsito procederá a realizar el registro de la novedad con base en la información reportada en el Registro de Garantías Mobiliarias.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341122321 de 2023.

“(...) para realizar el trámite de cambio de locatario, se deben exigir los mismos requisitos establecidos para los demás trámites de tránsito relacionados con la licencia de tránsito.

En cuanto a la tarifa de dicho trámite, se debe indicar que, la competencia para fijarla es del Concejo Municipal, conforme a lo dispuesto en el artículo 168 de la Ley 769 de 2002”.

Parágrafo. Para realizar este trámite el solicitante podrá adjuntar certificación expedida por el fabricante o por el ensamblador del vehículo o por el importador, imagen de código QR o en su defecto, las improntas donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie, chasis o VIN.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340218891 de 2019.

“Conforme a la norma en cita [artículo 27 Resolución 12379 de 2012¹⁵⁶] esta Oficina Asesora Jurídica no evidencia que exista un término de vigencia de la carta de levantamiento de prenda para adelantar el trámite de levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo (...) frente al trámite de levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo, [el organismo de Tránsito] solamente podrá exigir el formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado y el documento original en el que conste la inscripción del levantamiento de la limitación o gravamen a la propiedad en el que se deberán adherir las improntas del vehículo”.

Concepto MT-20201340018081 de 2020:

“Ahora bien, la citada Resolución 12379 de 2012¹⁵⁷ del Ministerio de Transporte, señala que frente al trámite de levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo, el organismo de tránsito deberá validar el cumplimiento de los requisitos consignados en el citado artículo 27: (1) formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado y el documento original en el que conste la inscripción, el levantamiento de la

limitación o gravamen a la propiedad en el que se deberán adherir las improntas del vehículo; (ii) La existencia del SOAT en el sistema RUNT, (iii) que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito; (vi) pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor de! Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y (v) verifica la realización del pago correspondiente a los derechos del organismo de tránsito. Validados los requisitos anteriores, el organismo de tránsito procederá a expedir la nueva licencia de tránsito. Cuando se produce cambio de acreedor prendario y el nuevo titular de la obligación es quien solicita la inscripción, el organismo de tránsito procede a realizar el registro de la novedad con base en el documento que soporta el cambio. Conforme a lo anterior, vale precisar que en virtud del artículo 10 de la Resolución 12379 de 202 expedida por el Ministerio de Transporte, los organismos de tránsito no podrán exigir requisitos adicionales a los señalados en la citada resolución. Ahora bien, respecto a la obligatoriedad de los Organismos de Tránsito de realizar anotaciones en los registros, el artículo 31 de la Resolución 12379 de 2012¹⁵⁸, señala: Articula 31(...)”.

Artículo 5.3.13.2. Modificación del acreedor prendario. Para el registro del levantamiento del gravamen a la propiedad, no se exigirá actualización del último acreedor prendario cuando este no haya sido registrado en el sistema RUNT, teniéndose en cuenta que el objetivo de su registro es la oponibilidad a terceros.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia T-360 de 1993: *“La importancia del registro terrestre automotor - semejante a la de cualquier sistema de registro público -, institución fundamental para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres, reclama extrema diligencia por parte de los encargados de su manejo y administración que deben velar por su continuidad y fidelidad, atributos indisociables de un mecanismo al*

que la ley le confía la realización del modo específico de la tradición de los mentados bienes”.

Corte Constitucional Sentencia C-532 de 2003. *“(…) 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*

¹⁵⁶Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

¹⁵⁷Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

¹⁵⁸Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

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”.

Consejo de Estado: Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1826 de 2007.
“Ninguna de las regulaciones exige o impone a alguna de las partes del contrato la obligación de efectuar el registro, de donde en

principio se desprende que cualquiera de ellas, vendedor o comprador, puede llevarlo a cabo. Sin embargo, al quedar consagrado el registro como el modo de 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 rempazan los contratos ni la efectividad de este derecho fundamental”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340786721 de 2020.
“...la limitación a la propiedad indica que el vehículo no puede ser traspasado a otra persona, o realizar algún trámite relacionado con la propiedad, por encontrarse como garantía de un crédito adquirido por la persona que figura como propietaria ante las autoridades de tránsito o por una orden judicial que impide su traspaso, como podría ser el caso de un embargo o alguna otra situación legal en la que se encuentra vinculado el propietario o el vehículo. Así las

cosas, se puede colegir que el propietario del vehículo debió realizar la inscripción del levantamiento del gravamen sobre el vehículo en el momento en que se haya presentado dicha situación. Por otro lado, frente a la cancelación de matrícula, es importante indicar que el organismo de tránsito deberá adelantar el procedimiento señalado en la citada resolución y el peticionario deberá anexar los documentos que acredite la causal por la cual solicita la cancelación de la matrícula del vehículo”.

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.

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.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340020711 de 2024. “(...) no existe un límite de colores para personalizar un vehículo, frente al uso de varios colores, este quedará registrado con el color señalado en la factura de venta del vehículo o declaración de importación, por lo tanto, quedarán registrados los colores con que cuenta el vehículo. Lo anterior teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 38 de la Ley 769 de 2002, en cuanto a que la licencia de tránsito debe contener como mínimo, las características de identificación del vehículo, entre ellas el color el cual debe corresponder a lo indicado en los soportes documentales de matrícula y/o de modificación de características. Si la autoridad de tránsito respectiva evidencia una alteración de las características del vehículo objeto de verificación, en contraste con la información especificada en el Runt y en la

licencia de tránsito, deberá hacer el llamamiento correspondiente a través de la orden de comparendo, para que, dentro del trámite del artículo 136 del Código Nacional de Tránsito, acuda a la instancia pertinente y presente las razones y pruebas que pretenda hacer valer dentro del proceso contravencional. Es preciso recordar que, de hacerse modificaciones de color y no actualizar ni autorizar dicho cambio en el organismo de tránsito correspondiente, dará lugar a la imposición de la sanción contemplada en el literal B.7. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, evento en el cual, además de pagar la multa, procederá la inmovilización del vehículo”.

Concepto MT-20251340976371 de 2025. “En atención al interrogante planteado, se precisa que no existe disposición legal ni

reglamentaria que defina el término “multicolor” como una categoría válida para el registro del color de un vehículo automotor. De conformidad con el artículo 38 de la Ley 769 de 2002, la Licencia de Tránsito debe contener, entre otros datos, la información correspondiente al color del vehículo, dado que este constituye un elemento esencial para su identificación. En desarrollo de dicha disposición, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 20223040045295 de 2022, mediante la cual se adoptó el Anexo 55 “Ficha técnica Licencia de Tránsito, conforme a lo dispuesto en el artículo 36 ibidem. Dicho instrumento técnico tiene como objeto unificar, estandarizar y garantizar la trazabilidad de la información contenida en la Licencia de Tránsito, incluyendo las características físicas, materiales, colores, dimensiones y requisitos técnicos que deben cumplir las tarjetas en todo el territorio nacional. En particular, el Anexo 55 “Ficha Técnica de la Licencia de Tránsito” establece que debe registrarse el color predominante del vehículo, permitiéndose como máximo la inclusión de tres colores. En ese sentido, el término “multicolor” no corresponde a una categoría reconocida ni aceptada dentro de dicha ficha técnica, ni cumple con los criterios de estandarización definidos en el referido anexo para el adecuado registro del color del vehículo. Por lo anterior, se denota que el color de un vehículo automotor funge como un atributo identificador, por lo que es imprescindible disponer con una descripción completa del color o colores que componen el vehículo en la licencia de tránsito, de tal manera que las autoridades de tránsito dedicadas al control y vigilancia determinen con facilidad la identificación y distinción del vehículo. Ahora bien, es preciso señalar que todos los vehículos automotores destinados al servicio privado, ya se importados o producidos en el país cuenta con

homologación automática, lo que significa que estos vehículos son homologados con las características y especificaciones formuladas por los importadores, ensambladores o fabricantes de vehículo en la ficha técnica del equipo automotor, la cual la información del vehículo migrará al sistema RUNT. Frente al cambio de color, el artículo 5.3.7.1. de la Resolución 20223040045295 de 2022, “sección sustituida por el artículo 27 de la Resolución 20233040017145 de 2023, establece los requisitos y el procedimiento para realizar dicho trámite. En consonancia la Circular Externa 2023400000767 del 05 de diciembre de 2023 emitida por la Dirección de Transporte y Tránsito, consagra que las reglas sobre color de los vehículos no son únicas y exclusivas y la aplicación de disposiciones de carácter sancionatorio deben limitarse a aquellos casos en que los colores registrados no puedan ser advertidos, Por lo tanto, solo podrán constituir conducta susceptible de sanción por cambio de color circunstancias como las siguientes: i) Colores predominantes diferentes a los registrados en la licencia de tránsito. Se entenderán predominantes los colores no registrados si impiden observar los registrados, o si su área cubierta es superior a aquellos, pues solo en tal caso ameritan ser mencionados en la licencia de tránsito y ii) Ausencia de alguno de los colores descritos en la licencia de tránsito o imposibilidad de apreciarlo. En síntesis, se entiende que hay cambio de color en un vehículo cuando el color que ostente el automotor sea diferente al registrado inicialmente y descrito en la licencia de tránsito del vehículo, en consecuencia, dicho cambio debe realizarse con autorización previa del organismo de tránsito, tal como lo establecen las disposiciones contempladas en la Resolución Única en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte.”

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022, sustituida Artículo 27 Resolución MT-20233040017145

Cambio características de vehículo

Artículo 5.3.7.1. Requisitos y procedimiento. Verificada la inscripción del usuario en el sistema RUNT, para solicitar el cambio de características de un vehículo se deberá observar el siguiente procedimiento y cumplir con los requisitos que el mismo exige:

1. Presentación de documentos. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito requerirá al usuario la presentación del

formato de solicitud de trámite debidamente diligenciado, y el documento que prueba el cambio de la característica a modificar con el que se deben adjuntar la respectiva imagen del código QR; o certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, o improntas donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN según el caso.

2. Cuando corresponda a un cambio de carrocería. El Organismo de Tránsito verificará la existencia de la factura electrónica de compra o el contrato de compraventa que acredite la procedencia de la carrocería y válida en el sistema RUNT la existencia de la ficha técnica de homologación de la nueva carrocería, la cual debe estar homologada para el chasis del vehículo al que se le pretende instalar.

3. Cuando corresponda a una conversión a gas natural de un vehículo automotor. El Organismo de Tránsito requerirá al usuario el documento a través del cual el taller autorizado por la entidad competente hizo la conversión a gas, donde se adjuntarán las improntas. El Organismo de Tránsito procederá a verificar la imagen del código QR; o la certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN; o en caso de no contar con las anteriores, las improntas y a confrontar que el taller se encuentre registrado en el sistema RUNT.

Una vez efectuada la conversión a Gas Natural Comprimido Vehicular (GNCV) no se requerirá el cambio de la licencia de tránsito.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211341021461 de 2021.

“(…) una vez efectuada la conversión a Gas Natural Comprimido Vehicular (GNCV) no es obligación el cambio de la licencia de tránsito, por tal razón en el evento de ser requerido por el agente de tránsito el

conductor del vehículo que efectuó la conversión sin realizar el cambio de la licencia de tránsito, no habrá lugar a la imposición de la sanción de inmovilización del automotor”.

4. Cuando corresponda a un cambio de motor. El Organismo de Tránsito verificará la factura electrónica de venta y/o el contrato de compraventa y en caso de motor importado, además de lo anterior, copia de la respectiva declaración de importación del motor sustituto, en las cuales debe especificarse plenamente la identificación del motor, sea nuevo o usado; adicionalmente el usuario deberá aportar la certificación emitida por la Dijín o de una autoridad de policía judicial que por sus facultades y competencias pueda certificar tal situación, en la que se constate su procedencia.

En caso de que el motor a instalar carezca del número de identificación, este se caracterizará mediante un código alfanumérico que consta de los ocho (8) alfanuméricos del número del chasis, tomado de derecha a izquierda a continuación del guion las letras CM, grabado bajorrelieve, con una profundidad mínima de dos décimas de milímetro (0.2 mm) en el bloque del motor.

Doctrina Administrativa:

Concepto 20201340177781 de 2020.

“... si el propietario de un vehículo repotenciado pretende realizarle cambio de motor en los términos establecidos en el numeral 4o del artículo 20 de la

Resolución 12379 de 2012¹⁵⁹ del Ministerio de Transporte “por la cual se adoptan los procedimientos y se establecen los requisitos para adelantar los trámites ante los organismos de

¹⁵⁹Compilada en la Resolución MT-20223040045295 de 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

tránsito”, en consideración de este Despacho, para mantener la condición de repotenciación del vehículo deberá demostrar que el modelo de motor a instalar corresponde por lo menos al mismo modelo o año de fabricación del

motor que se está reemplazando, pues de no ser así, desaparecerían las razones de hecho que dieron origen a la autorización o reconocimiento por parte del organismo de tránsito para efectuar el aludido trámite”.

5. Cuando corresponda a un cambio de color. Cuando el usuario se encuentre adelantando el trámite sea de forma presencial o virtual, el Organismo de Tránsito requerirá la solicitud de cambio de color en la que se especifique el nuevo color del vehículo y en donde deben adjuntarse la respectiva imagen del código QR; o certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, o improntas donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN.

Es obligatorio el cambio de color cuando se produce el cambio de servicio de público a particular en el caso de vehículo tipo taxi.

6. Cuando corresponda a un blindaje o desmonte del blindaje de un vehículo automotor. El Organismo de Tránsito validará a través del sistema RUNT la resolución expedida por la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada a través de la cual dicha entidad autorizó el uso del blindaje o desmonte del blindaje del vehículo y el certificado de la empresa blindadora que debe estar registrada ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada. Para los vehículos con blindaje nivel uno (1) y (2), solo se requerirá la validación del certificado de la empresa blindadora que debe estar registrada ante la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.

7. Cuando corresponda a una regrabación de motor, serial, chasis o VIN. Cuando la regrabación se realiza por decisión judicial, el Organismo de Tránsito requerirá al usuario la decisión judicial que ordena o autoriza la regrabación y la entrega de las certificaciones de la revisión previa y posterior a la regrabación realizada por la Dijín; o por una autoridad de policía judicial que por sus facultades y competencias pueda certificar tal situación en cualquiera de estas, se deberán adherir las improntas de la regrabación. El mismo procedimiento será aplicado cuando el número se encuentre grabado en plaqueta.

- Cuando la regrabación se realiza por deterioro, daño o pérdida de los guarismos de identificación, el Organismo de Tránsito requerirá al usuario la revisión técnica previa realizada por la Dijín, o por una autoridad de policía judicial que por sus facultades y competencias pueda certificar tal situación en la que se determine el estado de identificación del vehículo, especificando lo necesidad de practicar la regrabación y la revisión técnica posterior a la regrabación, certificando los guarismos regrabados. En caso de deterioro o daño se deberán aportar las improntas en la revisión previa y en la posterior; en los casos de pérdida se adherirán las improntas de los guarismos regrabados.

Los Organismos de Tránsito verificarán documentalmente el cumplimiento de este requisito, hasta tanto se implemente la validación a través del sistema RUNT.

8. El Organismo de Tránsito confronta la información registrada en el sistema RUNT, con la imagen del código QR; o certificación expedida por el fabricante, ensamblador o importador del vehículo, o improntas donde se registren los guarismos de identificación como el número de motor, serie o chasis o VIN aportadas por el usuario, según el caso y los datos de la licencia de tránsito.

9. Validación del SOAT e infracciones de tránsito. El Organismo de Tránsito en el sistema RUNT validará la existencia del SOAT y validará que el usuario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito de conformidad con lo dispuesto en el Sistema de Infracciones de Tránsito (SIMIT).

10. Validación y verificación del pago de los derechos del trámite. El Organismo de Tránsito validará en el sistema RUNT el pago realizado por el usuario por los derechos del trámite a favor del Ministerio de Transporte y de la tarifa RUNT, y verificará la realización del pago correspondiente a los derechos del Organismo de Tránsito.

11. Otorgamiento de la licencia de tránsito. Verificados y validados los requisitos enunciados anteriormente, el Organismo de Tránsito procederá a expedir la nueva licencia de tránsito y actualizará el Registro Nacional Automotor, con la nueva característica registrada.

Cuando se trata de un vehículo de servicio público de pasajeros, se debe realizar la modificación de la tarjeta de operación.

Doctrina Administrativa:

Concepto 20221340131891 de 2022:

MinTransporte recibió una consulta sobre “si en el trámite de cambio de características de un vehículo cuando corresponda a un blindaje o desmonte del blindaje de este, debe verificarse que frente al automotor no pesen medidas cautelares”, frente a la cual indicó: “es preciso señalar que la norma no contempla dicha obligación por parte del organismo de tránsito. Lo anterior sin perjuicio de las decisiones que se hayan tomado dentro de un proceso judicial frente a un vehículo automotor”.

Concepto MT-20231340975461 de 2023.

“En ningún caso es permitido cambiar, modificar, ni adulterar los numéricos de identificación del motor, chasis o serie del vehículo, ni retocar o alterar las placas del vehículo, so pena de incurrir en la sanción prevista en Código Nacional de Tránsito Terrestre, para quien transite sin placas. Se podrá modificar el número de motor solo cuando haya cambio de este, y ello con el cumplimiento expreso de todos y cada uno de los requisitos que estén exigidos por los organismos de tránsito y de Aduana. Vale precisar, que cuando corresponda a un cambio de carrocería, el organismo de tránsito verifica la existencia de la factura de compra o el contrato de compraventa que acredite la procedencia de la carrocería y validación en el sistema RUNT de la existencia de la ficha técnica de homologación de la nueva carrocería, la cual debe estar homologada para el chasis del vehículo al que se le pretende instalar. A su

turno, cuando corresponda a un cambio de color, el organismo de tránsito requiere la solicitud de cambio de color en la que se especifique el nuevo color del vehículo y en donde deben adjuntarse las respectivas improntas. Así las cosas, es preciso señalar que, para efectuar el cambio de características de un automotor relacionadas con la carrocería y cambio de color, se requiere previa autorización del organismo de tránsito respectivo, para lo cual el interesado deberá cumplir con el procedimiento y requisitos establecidos en el artículo 5.3.7.1. de la Resolución 20223040045295 de 2022”.

Concepto MT-: 20241340175071 de 2024.

“...no es procedente el cambio de carrocería de un vehículo clase campero, porque estos son homologados como una unidad, en consecuencia, el Ministerio de Transporte de Transporte no homologa carrocerías para esta clase de vehículos. Ahora bien, tratándose del cambio de partes como el capo, guardabarras, puertas, bómperes, o cuando estas son reparadas, el propietario, poseedor o tenedor del vehículo no requiere realizar ningún trámite de tránsito que lo autorice para tal fin, no obstante, en la eventualidad que se llegue a afectar (deterioro) un guarismo que no permita su lectura, éste puede realizar el trámite de regrabación de guarismos ante el organismo de tránsito donde se encuentra matriculado el vehículo, en los términos establecidos en el numeral 7 del artículo 5.3.7.1 de la Resolución 20223040045295 de 2022, en cita (...)”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Condiciones para el cambio de características de la carrocería vehículo automotor

Artículo 5.3.8.1. Para efectos de la presente sección se entiende como camioneta doble cabina cerrada, el vehículo automotor destinado al transporte de pasajeros y carga con capacidad de no más de nueve (9) pasajeros (incluido el conductor) y hasta tres cuartos (3/4) de tonelada.

Artículo 5.3.8.2. Para obtener la autorización de que trata el artículo 49 de la Ley 769 de 2002, se entenderá que esta se surte con la solicitud del cambio de la licencia de tránsito de los vehículos clase camioneta picó doble cabina a camioneta cerrada doble cabina, por modificación de las características de su carrocería.

En virtud de lo anterior los propietarios de los vehículos de servicio público objeto de la presente disposición, podrán solicitar el cambio de licencia de tránsito ante el organismo de tránsito donde se encuentre registrado el vehículo, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Solicitud en Formulario Único Nacional del cambio de licencia de tránsito, firmada por el propietario del vehículo.
2. Original de la licencia de tránsito del vehículo.
3. Fotocopia del Seguro Obligatorio de Accidentes (SOAT), vigente.
4. Revisión técnico-mecánica, vigente.
5. Recibo de consignación por concepto de los derechos causados por cambio de licencia de tránsito y de placas.
6. Certificación de la modificación de la carrocería, expedida por un fabricante de carrocería inscrito ante el Ministerio de Transporte, donde conste que esta cumple con las condiciones del artículo 5.3.8.3. de la presente resolución.

Artículo 5.3.8.3. Los vehículos a los que se les realice la modificación de la carrocería en las condiciones indicadas, continuarán perteneciendo a la modalidad de servicio mixto, y su nueva carrocería deberá cumplir las siguientes características técnicas:

Ensamblarse cubriendo el platón en material blando, lona o sintético, soportado por anillos de estructura o pórticos y anclajes que proporcionen firmeza y estabilidad, capaces de soportar cargas estáticas tanto horizontalmente como verticalmente, sin experimentar deformaciones.

- Altura interna mínima del piso al techo: 1.30 metros.
- Distribución de silletería. Una silla en la carrocería debidamente anclada, localizada de espaldas a la cabina, con capacidad de tres (3) pasajeros.
- Profundidad del asiento mínimo: 35 centímetros.
- Ancho del asiento por persona mínimo: 40 centímetros.
- Altura mínima del espaldar de asiento: 50 centímetros.
- Altura mínima del asiento: 35 centímetros.
- Altura máxima del asiento: 45 centímetros.
- Cinturones de seguridad.
- Se deben proveer asideros, sujetos a la estructura de soporte del techo, que permitan la sujeción de los pasajeros, diseñados de manera que no presenten riesgos de lesión para estos, por lo tanto, su superficie debe estar libre de aristas o filos cortopunzantes, con extremos terminados en curva y en superficie no deslizante.
- No debe portar parrilla sobre la carrocería para el transporte de carga.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-49736 de 2008. “...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”.

Concepto MT-20211340568381 de 2021. “...el cambio de un vehículo automotor

consiste en la modificación o adición que altere el color predominante del vehículo, se considera un cambio en las características de este, para lo cual, conforme lo establecido en el numeral 5 del artículo 20 de la precitada Resolución, previo a efectuarlo se requiere autorización de la autoridad de tránsito competente”.

Concepto MT-20211341008891 de 2021.
“...es importante indicar que frente a los actos fraudulentos por falsificación o suplantación en materia de tránsito no hay normatividad que señale algún procedimiento especial, por lo que deberá acudir ante la autoridad competente y realizar la respectiva denuncia penal”.

CAPÍTULO VIII

Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes¹⁶⁰

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-502 de 2012

La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y la protección del ambiente sano

“La revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes representa una de las medidas con que el legislador asegura las condiciones del vehículo automotor que circula por las vías, tanto en cuanto a la salud y seguridad de su conductor, tripulantes, pasajeros, como a la seguridad de quienes en vehículos o como peatones transitan próximos a aquél. Pero también es una figura de control a la circulación de los vehículos, prevista para disminuir el impacto que en el ambiente poseen las emisiones de gases que los automotores producen.

Así se evidencia en el artículo 50 del Código, al disponer la obligación general reseñada, de mantener “en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad”, por razones “de seguridad vial y de protección al ambiente”. Precepto que, por cierto, se introdujo por la Ley 1383 de 2010 respecto de la legislación original de la Ley 769 de 2002, al incluir dentro de los bienes jurídicos por proteger con el carácter óptimo exigido a los vehículos de placa nacional o extranjera, las condiciones ambientales.

Es por ello que aparece también dentro de los elementos por verificar en la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el estudio de los “niveles de emisión de gases y

elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia”.

Aspecto que han de verificar los centros de diagnóstico automotor autorizados, quienes deben sujetarse a las condiciones mínimas que determinen los reglamentos emitidos no sólo por el Ministerio de Transporte, sino también por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (artículo 53 del C.N.T.T., modificado por el artículo 203 del Decreto Ley 19 de 2012).

Por último, así se consigna cuando se establece que se deben remitir los resultados que sean determinados por el Ministerio luego de concluir las revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes (idem).

Y con base en los resultados obtenidos en la revisión, entiende la Corte, se consignan los deberes específicos de reparación, revisión y mantenimiento que el vehículo exija para asegurar su correcto funcionamiento, estabilidad, el cumplimiento de las medidas de prevención mínimas, así como la provisión y montaje de los repuestos y reparaciones necesarias que exija el equipo automotor para disminuir el impacto negativo de sus emisiones de gases y restituirlo a los niveles máximos de emisión tolerados (artículo 103 del Código, en el que se asigna en cabeza del Gobierno Nacional, la reglamentación correspondiente).

De este modo y sin juzgar la constitucionalidad de los anteriores preceptos, puede la Corte concluir que la

¹⁶⁰La denominación de este capítulo fue modificada por el Artículo 9 de la Ley 1383 de 2010.

exigencia regulada en el capítulo VIII del Título II del C.N.T.T. denominada “revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes”, es un mecanismo integrado por un conjunto de ingredientes de valoración cuantitativa y cualitativa, cuya finalidad en el ordenamiento se dirige, entre otras, a proteger el ambiente sano y a reducir los factores de deterioro ambiental.

En ese sentido y en cuanto a las exigencias ambientales, ha de responder a los principios y presupuestos constitucionales que tratan el ambiente y los recursos naturales en la Constitución y en los tratados y demás normas del Derecho internacional que Colombia ha suscrito para protegerlo, dentro de los cuales se destacan, de manera notable, el del desarrollo sostenible y el principio de precaución. Lo anterior en razón al valor que posee para la sociedad y la preservación de sus condiciones de vida, por representar el ambiente sano un principio, un derecho fundamental en cuanto tal y base de la

realización de otros derechos, por determinar una de las obligaciones principales del Estado social de derecho, destinadas a la protección, la preservación, la restauración de las condiciones ambientales.

En consecuencia, la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, en lo que hace a sus finalidades ecológicas, debe servir para tales propósitos constitucionales. En ese sentido, concebirse, aplicarse y analizarse en sus elementos constitutivos, reglas y excepciones propias a su configuración legal y reglamentaria, teniendo en cuenta una determinada idea de progreso y crecimiento, sin desconocer las alteraciones sobrevinientes de los hechos que den lugar a la disposición de medidas preventivas o en todo caso eficaces que, si bien pueden afectar la seguridad y certeza jurídicas, se justifiquen en razón de la inminencia de los riesgos, la claridad de la afectación y la necesidad de actuar prontamente para reducir o eliminar los daños ambientales”.

Artículo 50. Modificado Artículo 10 Ley 1383 de 2010. Condiciones Mecánicas, Ambientales y de Seguridad. Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 2 de julio de 2009. Es errado interpretar “...que cuando los vehículos dejan de circular porque sufren daños o por liberalidad de sus dueños entonces desaparecen todas las obligaciones que la ley de tránsito les asigna a éstos, porque ello conduciría, por ejemplo, a que pudieran eludir

el deber de efectuar la revisión 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”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241341208921 de 2024. “...en virtud del artículo 50 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, todo vehículo de placas nacionales o extranjeras que transiten por el territorio nacional, están obligados a realizar la revisión técnico-mecánica. Ahora bien, vale resaltar que los vehículos son identificados mediante la placa única nacional, por lo tanto, resulta

incoherente e innecesario realizar el procedimiento de Revisión tecno-mecánica a un vehículo que carece de este instrumento de identificación, porque ante las autoridades dichos Certificados de Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes, no tendría validez por falta de la placa única que identifica al vehículo automotor”.

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 Automotor¹⁶¹.

Artículo 51. Modificado Artículo 11 Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 201 Decreto-Ley 019 de 2012. *Revisión periódica de los vehículos.* Salvo lo dispuesto en el artículo siguiente, todos los vehículos automotores, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes¹⁶².

La revisión estará destinada a verificar:

- a. El adecuado estado de la carrocería.
- b. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.
- c. El buen funcionamiento del sistema mecánico.
- d. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.
- e. Eficiencia del sistema de combustión interno.
- f. Elementos de seguridad.
- g. 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.
- h. Las llantas del vehículo.
- i. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.
- j. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes

Artículo 3.3.4.1. Documentos de la revisión. Para efectuar las revisiones técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor, deberá llevar el vehículo a un Centro de Diagnóstico Automotor Habilitado o línea Móvil autorizada y

¹⁶¹Disposición declarada exequible por la Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-490 de 1997.

¹⁶²La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-131 de 2004 había declarado exequible la periodicidad de dos años para la revisión de los vehículos de servicio diferente al público contenida en el texto original por una supuesta violación al Artículo 83 de la Constitución Política.

registrado(a) en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), presentando la Licencia de Tránsito vigente.

Es necesario presentar el certificado de la instalación de Gas Natural Comprimido Vehicular (GNCV), para los vehículos convertidos que cuentan con este sistema de combustible.

Artículo 3.3.4.2. Vehículos sujetos a revisión técnico-mecánica y periodicidad. Todos los vehículos automotores deben someterse a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, de acuerdo con la ley, los criterios y pruebas establecidas en las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5385, 6218, 6282 y las demás NTC que el Ministerio de Transporte adopte como obligatorias, teniendo en cuenta las siguientes condiciones particulares:

a) La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de las motocicletas con ruedas gemelas, definidas por el Reglamento (UE) número 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, numeral 72, como dos ruedas montadas sobre el mismo eje, a las que se considera como si fueran una sola rueda, en las cuales la distancia entre los centros de las superficies de contacto de estas ruedas con el suelo es igual o inferior a 460 mm; se realizará en la línea de revisión para motocicletas definida en el numeral 3.1.13 de la NTC 5385.

b) Cuando se trate de motocicletas con ruedas gemelas y en lo referente a la evaluación para la eficacia de frenos a que hace referencia el numeral 7.6.6.1 de la NTC 5375, se requiere que la evaluación se realice en un frenómetro que tenga rodillos con longitud superior a 50 cm.

Para el cumplimiento del presente literal, a fin de cumplir con la longitud requerida, no podrán realizarse adaptaciones, alteraciones o modificaciones, a los rodillos de los frenómetros de las líneas ya autorizadas.

c) Se exceptúan de la prueba de alumbrado y señalización utilizando el alineador de luces con Luxómetro, establecida en el numeral 6.3.1 de la NTC 6218, los vehículos mototriciclo que por la disposición de la carrocería, no sea posible seguir las instrucciones del fabricante del equipo; esto en cuanto al posicionamiento con respecto a la fuente para la determinación de la intensidad de algún haz de luz baja, la determinación de la intensidad sumada de todas las luces que se puedan encender simultáneamente y la determinación de la desviación de cualquier haz de luz en posición de baja.

d) Los vehículos automotores de placas extranjeras, que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Vencido el término sin que los vehículos hayan salido del país se deberán sujetar a las revisiones técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de conformidad con lo señalado en la ley.

Parágrafo. La periodicidad de la revisión de los vehículos nuevos tipo cuatriciclo, cuatrimoto, mototriciclo, tricimoto, motociclo, ciclomotor o moped, se realizará de conformidad a los términos establecidos para motocicletas o similares, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 52 de la Ley 769 de 2002, modificada por el artículo 202 del Decreto 019 de 2012, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 3.3.4.3. Parámetros de aprobación de las pruebas. Los parámetros para la aprobación de las pruebas correspondientes a la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de que trata la presente resolución, se verificarán aplicando las Normas Técnicas Colombianas NTC 5375, 5385, 6218 y 6282, y las excepciones regladas en el artículo 3.3.4.2., de la presente resolución, teniendo en cuenta el tipo de vehículo y los límites de emisiones establecidos por la autoridad ambiental, de conformidad con lo previsto en la presente resolución.

Artículo 3.3.4.4. Parámetros de revisión de emisiones contaminantes. Para la prueba de revisión de emisiones contaminantes los límites máximos permisibles serán los establecidos en la Resolución número 910 de 2008, expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo

Sostenible o aquella que la adicione, modifique o sustituya, o los límites máximos permisibles determinados en las reglamentaciones especiales que las autoridades ambientales competentes del orden territorial expidan en el ejercicio de sus funciones.

Artículo 3.3.4.5. Verificación de adaptaciones, restricciones y otras limitaciones en la Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Durante las pruebas sensoriales en la Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes deberán revisarse las ayudas visuales establecidas en el numeral 2. Capacidad auditiva del Anexo 3 “Rangos de Evaluación de las Aptitudes Físicas, Mentales y de Coordinación Motriz requeridos para obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción”, y del Anexo 4 “Ayudas Visuales”, de la presente resolución.

Los Centros de Diagnóstico Automotor debidamente registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), deberán durante el tiempo para la preparación de las pruebas sensoriales al vehículo, solicitar al conductor y/o propietario la licencia de conducción a fin de validar las restricciones contempladas en la misma y si estas se asocian a alguna de las situaciones determinadas en el artículo 5.2.2.4., de la presente resolución. Adicionalmente, siempre que evidencien que un vehículo es conducido regular u ocasionalmente por una persona con pérdida auditiva moderada, moderadamente severa, grave y profunda, al encontrar alguna de las ayudas visuales en el vehículo objeto de revisión, deberán realizar el siguiente proceso:

1. Durante la prueba sensorial valide la presencia y estado de las ayudas visuales contempladas en el numeral 2. Capacidad auditiva del Anexo 3 “Rangos de Evaluación de las Aptitudes Físicas, Mentales y de Coordinación Motriz requeridos para obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción”, y del Anexo 4 “Ayudas Visuales”, de la presente resolución. Si no se evidencia presencia de alguna de ellas o todas, según aplique por clase de vehículo, se deberá reportar la misma como defecto tipo A. Si se evidencia que alguna o todas no están en buen estado se deberá reportar la misma como un defecto tipo A.
2. La codificación de los defectos deberá ser reportada en la casilla D del Formato Único de Resultados - FUR, de conformidad a la siguiente codificación y descripción:

CÓDIGO	DESCRIPCIÓN
7.1.1.1.1	No presencia de una o todas las señales visuales
7.1.1.1.2	Mal estado de una o todas las señales visuales

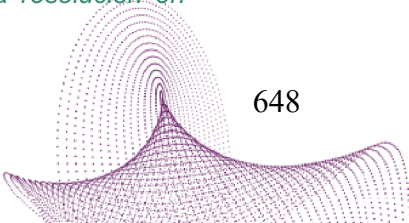
Parágrafo 1. Lo dispuesto en el presente artículo será aplicable hasta tanto el Ministerio de Transporte adopte la Norma Técnica Colombiana o expida el reglamento técnico para la revisión técnico- mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos con adaptaciones, restricciones y otras limitaciones a tener en cuenta en las licencias de conducción sujetas a condiciones restrictivas.

Parágrafo 2. Los Centros de Diagnóstico Automotor realizarán la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a los vehículos, utilizando la acreditación otorgada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC, siempre y cuando cubra el tipo de la línea y clasificación correspondiente, sin requerir actualización específica de alcance para la revisión de vehículos con adaptaciones, restricciones y otras limitaciones a tener en cuenta en las licencias de conducción sujetas a condiciones restrictivas.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340159361 de 2024.
“Atendiendo lo dispuesto por el artículo 3.3.4.5. de la Resolución 20223040045295 de 2022, los Centros de Diagnóstico Automotor CDA, al momento

de realizar las pruebas sensoriales en la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, deberán revisar las ayudas visuales establecidas en el Anexo 4 “Ayudas Visuales” de la resolución en



cita, por tanto, deben solicitar al conductor y/o propietario la licencia de conducción a fin de verificar si la licencia está sujeta a condiciones restrictivas; si en dicha inspección se evidencia que el automotor es conducido regular u ocasionalmente por una persona con pérdida auditiva

moderada, moderadamente severa, grave y profunda, deberán seguir el proceso descrito en los numerales 1 y 2 del artículo referido, debiendo inspeccionar si se trata de motocicletas y similares, que el casco y el chaleco reflectivo porten el símbolo de sordera y/o hipoacusia”.

Artículo 3.3.4.6. Método de ensayo para revisión de emisiones contaminantes. El procedimiento para la evaluación y las especificaciones para los equipos empleados en la medición de emisiones contaminantes de fuentes móviles, se verificará aplicando la Norma Técnica específica para cada tipo de vehículo.

Cuando se trate de los vehículos a que hace referencia el artículo 38 del Decreto número 948 de 1995, modificado por el artículo 1 del Decreto número 1552 de 2000, se verificará que el tubo de escape cumpla con lo señalado en la citada disposición o en la que la modifique o sustituya.

Artículo 3.3.4.7. Medidas de seguridad. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, se surtirá sin perjuicio de las demás medidas de seguridad que determine el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Transporte.

Revisión Técnico-Mecánica de Vehículos Tipo Motocarro

Artículo 3.3.8.1. Objeto. Autorizar a los Centros de Diagnóstico Automotor habilitados por el Ministerio de Transporte en la clase “B” y “D”, para que, a partir del 7 de mayo de 2014, lleven a cabo la revisión técnico-mecánica de vehículos tipo motocarro.

Parágrafo 1. Los Centros de Diagnóstico Automotor de que trata el presente artículo deberán llevar a cabo la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y la expedición del certificado para motocarros, de conformidad con lo señalado en la Norma Técnica Colombiana NTC 5375, al cumplimiento de los requisitos de equipos especificados en la NTC 5385, además de contar con la infraestructura, equipos, personal, sistema de gestión, software y métodos necesarios para poder realizar la revisión técnico-mecánica a los vehículos tipo motocarro.

Parágrafo 2. Para efectos de acreditar el cumplimiento de los requisitos antes señalados, el representante legal del Centro de Diagnóstico Automotor deberá radicar ante la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, una declaración juramentada sobre el cumplimiento de lo establecido en el parágrafo 1 del presente artículo.

Artículo 3.3.8.2. Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC). El Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) verificará en las auditorías de seguimiento, ampliación y las que considere procedente realizar de forma adicional, que los Centros de Diagnóstico Automotor que realicen la revisión de motocarros en virtud de la presente Sección, cumplen con las condiciones técnicas para llevar a cabo la revisión técnico-mecánica a los vehículos tipo motocarro.

De lo contrario, el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) informará a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, quien reportará la novedad al Sistema RUNT y no se permita el cargue de más certificados de revisión técnico- mecánica a los vehículos tipo motocarro.

Artículo 3.3.8.3. Registro Único Nacional de Tránsito. El Registro Único Nacional de Tránsito, permitirá el cargue de información producto de las revisiones técnico- mecánicas y de emisiones contaminantes de motocarro a los Centros de Diagnóstico Automotor, autorizados mediante la presente sección.

Artículo 3.3.8.4. Informe periódico. Para facilitar la verificación del cumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente sección, cada tres meses, la Concesión RUNT enviará a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, a la Superintendencia de Transporte y al Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), un informe sobre los centros que realizaron revisión técnico-mecánica a vehículos clase motocarro.

Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes para Vehículos Eléctricos

Artículo 3.3.9.1. Objeto. La presente sección tiene por objeto reglamentar los lineamientos técnicos necesarios para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a vehículos eléctricos que deben realizar los Centros de Diagnóstico Automotor y el descuento en el valor que debe cancelar el usuario por el servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos.

Artículo 3.3.9.2. Ámbito de Aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente sección aplican a los interesados en realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos en todo el territorio nacional y para los Centros de Diagnóstico Automotor legalmente constituidos y registrados ante el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Artículo 3.3.9.3. Descuento en el valor de la Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos. Los Centros de Diagnóstico Automotor aplicarán un descuento del treinta por ciento (30%) en el valor del servicio de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos, a los rangos de precios determinados en el artículo 3.3.2.1., de la presente resolución del Ministerio de Transporte, o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 1. A partir de 2030, los Ministerios de Transporte y de Ambiente y Desarrollo Sostenible, cada cuatro (4) años, revisarán el descuento determinado en el presente artículo y podrán ajustarlo cuando a ello hubiere lugar.

En todo caso, los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte podrán reevaluar el descuento en el valor de la Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos, antes del plazo indicado en el presente parágrafo, si se da alguna circunstancia técnica, económica o de crecimiento del parque automotor que lo haga necesario.

Parágrafo 2. El descuento no aplica para los casos en que el vehículo presente conversión de sistema de combustión interno a eléctrico, hasta tanto no se reglamente.

Parágrafo 3. Con fundamento en el artículo 4 de la Ley 1964 de 2019, lo dispuesto en el presente artículo es una excepción al régimen general del rango de precios, tarifas piso y techo, fijado en la Resolución número 3318 de 2015 del Ministerio de Transporte, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 3.3.9.4. Publicidad e información a los usuarios. Los Centros de Diagnóstico Automotor deben fijar los valores de precios aplicando el descuento determinado en el artículo 1.3.9.3. de la presente resolución, en un lugar visible al público garantizando que la información sea amplia, clara y suficiente al usuario.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá realizar campañas informativas acerca de los valores fijados con el descuento para la revisión técnico-mecánica de vehículos eléctricos.

Artículo 3.3.9.5. Registro de los valores de precios al usuario conforme al valor de la Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos. Los Centros de Diagnóstico Automotor deberán registrar ante la Superintendencia de Transporte el precio del servicio con la aplicación del porcentaje de descuento para la realización de la revisión técnico-

mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos, determinado en el artículo 3.3.9.3., de la presente resolución, aplicando lo establecido en el artículo 3.3.2.3., o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 3.3.9.6. Lineamientos técnicos para realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes. La revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes de vehículos eléctricos, se realizará conforme a los lineamientos de las Normas Técnicas Colombianas - NTC 5375:2012 NTC 6218:2017 NTC 6282:2018 adoptadas por el Ministerio de Transporte por la Resolución número 3768 de 2013, modificada por la Resolución número 6589 de 2019 o las que las modifiquen, adicionen o sustituyan, exceptuando de la revisión, cuando aplique, los siguientes defectos contenidos en las citadas normas:

1) Revisión de tubos de escape en el habitáculo o cabina de pasajeros: “Tubos de escape en el habitáculo o cabina de los pasajeros o conductor”.

2) Elementos para Producir Ruido:

“Ausencia o rotura o perforaciones o defectos o fisuras de los sistemas de salida de gases o desacople del sistema de escape”.

“Presencia de resonadores en el sistema de escape de gases o presencia de accesorios diseñados para producir ruidos”.

3) Emisiones Contaminantes:

“Los vehículos cuyas emisiones de gases de escape tengan concentraciones de gases y sustancias contaminantes mayores a las establecidas por los requisitos legales ambientales definidos por la autoridad competente”.

“El uso de tubos de escape de descarga horizontal en vehículos Diésel con capacidad de carga superior a tres (3) toneladas o diseñados para transportar más de diecinueve (19) pasajeros que transiten por la vía pública. Los tubos de escape de dichos vehículos deben estar dirigidos hacia arriba y efectuar su descarga a una altura no inferior a tres (3) metros del suelo o a quince (15) centímetros por encima del techo de la cabina del vehículo. Este ítem es aplicable solo a modelos anteriores a 2001”.

“Roturas, perforaciones o salidas adicionales al diseño del vehículo o diferente a las del equipo original, desacople o inexistencia del sistema de escape”.

“De acuerdo con el tipo de vehículo automotor no deben exceder los niveles máximos permisibles establecidos por la reglamentación vigente y/o los límites más estrictos especificados por la autoridad ambiental municipal o regional competente. Las concentraciones de gases contaminantes se deben determinar mediante los procedimientos establecidos en las Normas Técnicas Colombianas relacionadas a continuación: Gasolina-4983, Diésel-4231”.

“Concentraciones de gases y sustancias contaminantes mayores a las establecidas por la autoridad competente”.

“Incumplimiento de las condiciones establecidas en el procedimiento de revisión de emisiones contaminantes”.

4) Motor:

“Pérdidas de aceite sin goteo continuo” “Pérdidas de aceite con goteo continuo”.

5) Sistema de Combustible:

“Mala fijación, deterioro excesivo, fugas, riesgo de desprendimiento del depósito y de los conductos del combustible”.

6) Sistemas de escape:

“Defectos de estado del sistema de escape”.

“Sistema de escape con roturas o perforaciones”.

“Defectos en la sujeción del sistema de escape al bastidor” “Escape con riesgo de desprendimiento”.

“Modificaciones, sustituciones o eliminación de algún componente del sistema de escape, por fuera de especificaciones del fabricante”.

Para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, los vehículos eléctricos deberán ingresar al Centro de Diagnóstico Automotor con carga eléctrica mínima en las baterías de al menos el cincuenta por ciento (50%) para surtir el correspondiente procedimiento.

Los operarios o inspectores de los Centros de Diagnóstico Automotor no podrán manipular los sistemas como baterías y cableados de los vehículos eléctricos.

Parágrafo 1. Lo dispuesto en el presente artículo será aplicable hasta tanto los Ministerios de Transporte y de Ambiente y Desarrollo Sostenible adopten la Norma Técnica Colombiana o expidan el reglamento técnico para la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos.

Parágrafo 2. Los Centros de Diagnóstico Automotor realizarán la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a los vehículos eléctricos, utilizando la acreditación otorgada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), siempre y cuando cubra el tipo de la línea y clasificación correspondiente, sin requerir actualización específica de alcance para la revisión de vehículos eléctricos, con excepción de lo dispuesto para motocicletas, ciclomotores (moped), motociclos.

Revisión Técnico-Mecánica Vehículos Tipo Ciclomotor, Tricimotor y Cuadriciclos

Artículo 5.9.3.1. Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadriciclo, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía se llevará a cabo por los centros de diagnóstico automotor, una vez el Icontec emita la norma técnica o se adopten normas internacionales por parte del Ministerio de Transporte, que establezcan los parámetros, pruebas y requisitos para realizarla.

Parágrafo 1. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de que trata el presente artículo, solo podrá ser realizada por los Centros de Diagnóstico Automotor habilitados por el Ministerio de Transporte en la clase “B” y “D”.

Parágrafo 2. Cuando el motor no emita gases contaminantes y hasta tanto no se actualicen las tablas correspondientes en el Sistema RUNT, el Centro de Diagnóstico Automotor deberá dejar constancia de dicha situación y la placa del vehículo en el Sistema RUNT.

Parágrafo 3. El RUNT deberá realizar los ajustes tecnológicos pertinentes, para que los propietarios de los vehículos automotores descritos en el presente capítulo puedan realizar los trámites de tránsito a través de su sistema, sin la validación de la revisión técnico mecánica y de

emisiones contaminantes, hasta tanto se adopte por parte del Ministerio de Transporte la norma Técnica emitida por el Icontec.

Parágrafo transitorio. Hasta que el Icontec emita la norma técnica que establezca los parámetros, pruebas y requisitos para realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, los propietarios de los vehículos automotores descritos en el presente capítulo, deberán asegurar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases cuando aplique, y demostrar un estado adecuado de llantas y de los espejos.

Instrucción Administrativa:

Circular MT-20244200000777 de 2024.

“La seguridad vial debe prevalecer en la prestación del servicio relacionado con la Revisión Técnico-Mecánica. Que los propietarios de estos vehículos no puedan realizar este trámite en ningún Centro de Diagnóstico Automotor del país, expone a que los usuarios de los vehículos de clase Tricimoto, no puedan demostrar que sus vehículos cuentan con las condiciones

mínimas de seguridad, que garanticen la integridad de todos los actores viales. Finalmente, se exhorta a todos los Centros de Diagnóstico Automotor a cumplir con las normativas establecidas y a garantizar la calidad, como la fiabilidad de los servicios prestados en beneficio de la seguridad vial y la satisfacción de los usuarios”.

Artículo 5.9.3.2. Periodicidad de la revisión. Los vehículos automotores descritos en el presente capítulo deberán realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en los términos establecidos por la Ley 769 de 2002, o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Revisión Técnico-Mecánica Vehículos Tipo Cuatrimoto

Artículo 5.10.3.1. Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes. La Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes para los vehículos tipo cuatrimoto se llevará a cabo, una vez el ICONTEC emita la norma técnica que establezca los requisitos que deben cumplir los vehículos automotores en la Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes y las especificaciones que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor para llevar a cabo la Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes de los vehículos tipo cuatrimoto.

Parágrafo. El sistema RUNT realizará los ajustes tecnológicos para efectos de permitir la realización de trámites de tránsito a los vehículos matriculados como cuatrimotos en el sistema RUNT sin la validación de la Revisión Técnico Mecánica y de Emisiones Contaminantes, hasta tanto se adopte por parte del Ministerio de Transporte, la norma técnica emitida por el Icontec para llevar a cabo la revisión de este tipo de vehículos.

Artículo 5.10.3.2. Óptimas condiciones de los equipos. Los propietarios y/o conductores de los vehículos tipo cuatrimoto tendrán la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad, de conformidad con la obligación contenida en el artículo 50 de la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique o sustituya. En este sentido, deberán asegurar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases, y demostrar un estado adecuado de llantas y de los espejos.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-131 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-131 de 2004 decidió: “Declarar

EXEQUIBLE la expresión “y los de servicio diferente al servicio público cada dos años”

del artículo 51 de la Ley 769¹⁶³ de 2002, por los cargos analizados¹⁶⁴ en la sentencia”.

Legislación Complementaria: Ley 1964 de 2019

Artículo 4. *Descuento sobre la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.* Dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, reglamentará los lineamientos técnicos necesarios para la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes en el caso de vehículos eléctricos; así mismo establecerán un descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes consagrada en la Ley 1383 de 2010, a los vehículos eléctricos. La tarifa de descuento se establecerá teniendo en cuenta que estos vehículos tienen un equipamiento tecnológico diferente y no generan emisiones de gases contaminantes.

Las compañías aseguradoras del sector financiero y cooperativo establecerán un descuento del diez (10%) en las primas de los seguros SOAT (Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito) de los vehículos eléctricos objeto de esta Ley.

El beneficio de primas será registrado ante la Superintendencia Financiera de Colombia para su comprobación.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340151451 de 2020.

*“... en relación a los vehículos híbridos, esta tipología vehicular contempla aquellos rodantes que combinan un motor de combustión interna y uno o varios motores eléctricos, lo cual permite inferir que dichos rodantes no podrían ser considerados como vehículos de cero emisiones, toda vez que dicha característica corresponde **únicamente para vehículos impulsados exclusivamente por uno o más motores eléctricos**, conforme lo establece apartes*

del artículo 2o de la Ley 1964 de 2019 transcritos en precedencia, por lo tanto, sobre el caso examinado se subraya que la disposición legal incluida en el artículo 8o de la Ley 1964 de 2019, aplica exclusivamente para la iniciativa pública de la utilización de vehículos eléctricos - denominados de cero emisiones- que para la fecha en que se compren o contraten tengan una oferta comercial en Colombia, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1o del artículo 8o de la Ley 1964 de 2019”.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-131 de 2004. *“...el deber impuesto por el legislador de revisión técnico-mecánica bianual para los vehículos particulares no es una medida que lesione el principio de la buena fe por cuanto*

el legislador no partió de la mala fe de los propietarios o tenedores de los mencionados automotores, sino que ideó este mecanismo para ejercer un mejor control sobre el buen estado de funcionamiento de los vehículos

¹⁶³ Esta expresión correspondía al texto original del Artículo 51 de 2002 que luego cambió su redacción con la Ley 1383 de 2010 y el Decreto-Ley 019 de 2012.

¹⁶⁴ Violación al Artículo 83 de la Constitución Política o principio de la buena fe.

que circulan por las vías y carreteras del país, a fin de prever que su circulación se haga en condiciones tales que garanticen la seguridad de todos los ciudadanos, conductores, pasajeros y peatones, y de tal manera cumplir con el deber de protección del interés general implícito en la regulación del derecho a la libre circulación.

Esta medida además es razonable, en cuanto se apoya en la necesidad de disminuir los índices de accidentalidad, pues siendo la conducción de vehículos automotores una actividad de suyo peligrosa o riesgosa, que rompe el equilibrio que debe existir entre los asociados y que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión, ha sido tomada por el legislador en cumplimiento del deber constitucional que corresponde al Estado de proteger a todos los ciudadanos en su vida y bienes.

La medida además es proporcional si se tienen en cuenta los bienes jurídicos que están en juego, orientada al mejoramiento de las condiciones de seguridad en las vías públicas, exigiendo el cumplimiento de un elemental deber en cabeza de los propietarios o tenedores de vehículos automotores”.

(...)

En el caso concreto, sin embargo, no se cumplen con los presupuestos anteriormente señalados para gozar de la protección del principio de la confianza legítima.

En efecto, ni siquiera se está en presencia de una mera expectativa que merezca ser protegida y garantizada por el ordenamiento jurídico. Sin duda, en un Estado Social de Derecho los ciudadanos no pueden esperar

Legislación Complementaria: Ley 2128 de 2021

Artículo 18 Exención del certificado de emisiones contaminantes y descuento sobre la revisión técnico-mecánica.

Los vehículos nuevos dedicados a gas combustible quedarán exentos por un término de diez (10) años a partir de la fecha de matrícula del automotor, de obtener el certificado de emisiones contaminantes de que habla el artículo 12 de la Ley 1383 de 2010.

(...)

que las autoridades públicas, incumpliendo con sus deberes constitucionales de protección, les esté vedado en el futuro restablecer un trámite administrativo cuya finalidad es mejorar las condiciones de seguridad vial del país, y de esta forma, amparar los derechos a la vida e integridad personal de los conductores, pasajeros y peatones.

Aunado a lo anterior, no se puede considerar que el legislador defraudó la confianza de los ciudadanos por cuanto razones de interés general motivaron la decisión de restablecer un procedimiento esencial para constatar las condiciones en las que se realiza una actividad peligrosa en el país.

De igual manera, la prevalencia que en el presente asunto ofrecen los principios de interés general, una de cuyas manifestaciones es la seguridad vial, y el democrático sobre la buena fe, conducen a que no sea viable plantear una violación al principio de la confianza legítima”.

Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Primera Sentencia del 26 de junio de 2013. El Consejo de Estado por medio de esta providencia declaró la nulidad de la prohibición que contenía la Resolución 3500 de 2005 por tener las prohibiciones a la actividad privada, reserva legal. Por la misma razón se declaró la nulidad de las causales de suspensión y cancelación de la habilitación de los Centros de Diagnóstico Automotor. De igual forma se declaró la nulidad de la programación de revisiones contemplada por la mencionada disposición al implicar una modificación de los plazos fijados por la Ley.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-71691 de 2008. “...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”.

Concepto MT-483431 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 MT-20241340424581 de 2024.

“Se debe dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 8.7.2 de la Resolución 20223040045295 de 2022, por lo que podrán circular vehículos que cumplan con las siguientes características respecto a la ubicación de los vidrios en el automotor: i) Materiales de acristalamiento requeridos para la visión directa del conductor: vidrios para parabrisas laminados, algunos ventileles y puertas delanteras, cuya transmisión luminosa sea superior o igual al setenta por ciento (70%), ii) 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%) (...)”.

“Ahora bien, sobre la Revisión técnico-mecánica, al tenor de lo dispuesto por el artículo 3.3.4.5. de la Resolución 20223040045295 de 2022, los Centros de Diagnóstico Automotor - CDA, al momento de realizar las pruebas sensoriales, deberán inspeccionar los vidrios acorde con lo preceptuado en el numeral 6.1.6 de la NTC 5375, revisando los posibles defectos, entre ellos, vidrios parabrisas que distorsionan o deforman el campo de visión, inexistencia de algunos parabrisas o de los vidrios móviles, inexistencia de algún vidrio fijo, la existencia de fisuras, entre otros, no obstante, sobre los vidrios que no sean transparentes, solo es aplicable para los vehículos de transporte público de pasajeros de circulación urbana”.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Permiso de Circulación Restringida para Realizar Revisión Técnico- Mecánica y de Emisiones Contaminantes

Artículo 5.12.3.1. Permiso de circulación restringida para revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Es el documento expedido a través del sistema del Registro Único

Nacional de Tránsito (RUNT), por medio del cual se autoriza a los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor mixto, colectivo, e individual de pasajeros en vehículos taxi de radio de acción municipal que operen en los municipios donde no existen Centros de diagnóstico automotor o líneas móviles para la circulación de estos por fuera de su radio de acción autorizado, hacia los municipios o ciudades donde existan Centros de diagnóstico automotor o líneas móviles registrados ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para realizar la revisión técnico- mecánica y de emisiones contaminantes.

Artículo 5.12.3.2. Vigencia del permiso de circulación restringida para revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. El Permiso de Circulación Restringida para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, se expedirá por un periodo de cinco (5) días calendario.

Artículo 5.12.3.3. Procedimiento para la solicitud del permiso de circulación restringida para revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Para obtener el permiso de circulación restringida para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el propietario del vehículo deberá registrar la solicitud en el sistema dispuesto para tal fin en la página web del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) indicando: Nombre completo del solicitante, placa del vehículo, municipio de origen, municipio de destino, puntos intermedios, información tarjeta de operación, nombre del Centro de Diagnóstico Automotor donde va a realizarse la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

Artículo 5.12.3.4. Validaciones en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Una vez realizada la solicitud por parte del propietario del vehículo a través del sistema dispuesto para tal fin en la página web del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el sistema procederá a realizar las siguientes validaciones:

- a) Que el solicitante sea el propietario del vehículo.
- b) Que el propietario del vehículo esté inscrito en estado activo en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).
- c) Que el vehículo esté activo y no tenga certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente, o que no cuente con Certificado de Revisión técnico-mecánica por primera vez, o que tenga la Revisión Técnico-mecánica en estado reprobado, o que venza dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la fecha de la solicitud.
- d) Que en el municipio de origen donde se encuentra el vehículo, no existan Centros de diagnóstico automotor registrados o líneas móviles autorizadas. Para el efecto, se deberá validar la tipología de línea del Centro de diagnóstico automotor o línea móvil.
- e) Que en el municipio de destino exista un Centro de diagnóstico automotor o una línea móvil registrada ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) en estado activo, en la que se pueda realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de acuerdo con la tipología vehicular. Para el efecto, se deberá validar la tipología de línea del Centro de diagnóstico automotor o línea móvil.
- f) Que el vehículo posea el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente.
- g) Que las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual (RCC) y de Responsabilidad Civil extracontractual (RCE), tomadas por la empresa para el vehículo solicitante del permiso, se encuentren vigentes.

Artículo 5.12.3.5. Solicitud de prórroga. En caso de que el vehículo sea reprobado en la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3.3.5.3. de la presente resolución, el propietario del vehículo deberá realizar la solicitud de

prórroga a través del sistema dispuesto para tal fin en la página web del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

La solicitud de prórroga podrá aprobarse máximo por tres (3) veces y deberá solicitarse, a más tardar, el día anterior a la fecha de vencimiento estipulada en el permiso de circulación restringida para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

Una vez realizada la solicitud de prórroga por parte del propietario el sistema procederá a realizar las siguientes validaciones:

- a) Que se encuentre vigente el Permiso de Circulación Restringida para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.
- b) Que la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se encuentre en estado reprobada.
- c) Que el vehículo cuente con Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente.
- d) Que las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual (RCC) y de Responsabilidad Civil extracontractual (RCE), tomadas por la empresa para el vehículo solicitante del permiso, se encuentren vigentes.

El plazo de cada prórroga para el permiso de circulación restringida para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, será por un término de quince (15) días calendario.

Parágrafo 1. En todo caso, el vehículo no podrá circular hasta tanto no se cuente con aprobación de la prórroga del permiso de circulación restringida para realizar revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

Parágrafo 2. Si realizada la validación de que trata el literal a) del presente artículo, el permiso no se encuentra vigente, no se podrá aprobar el permiso de prórroga y en consecuencia deberá regresar al lugar de origen en grúa o cama baja.

Artículo 5.12.3.6. Aprobación del permiso o prórroga. Si una vez realizadas las validaciones, se establece que el propietario y el vehículo cumplen con las condiciones determinadas, el sistema procederá a la aprobación del permiso de circulación restringida o la aprobación de la prórroga, para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

Efectuado lo anterior, y una vez, se encuentre acreditado el pago de la tarifa RUNT, denominada “permiso de circulación restringida” establecida en la Resolución número 20213040048735 de 15 de octubre de 2021 del Ministerio de Transporte, o aquella que la modifique, adicione o sustituya, el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) expedirá el permiso de circulación restringida o la prórroga para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de manera digital en formato PDF descargable.

El permiso de circulación restringida o la prórroga para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes estará disponible a través de la página web del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), portal ciudadano para consulta al ciudadano o de las autoridades.

Artículo 5.12.3.7. Máximo de permisos. Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor mixto, colectivo e individual de pasajeros en vehículos taxi, de radio de acción municipal, solo podrán solicitar el permiso una vez al año para realizar revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

Permiso de Circulación Restringida para Realizar Intervenciones Correctivas

Artículo 5.12.4.1. Permiso de circulación restringida para Intervenciones Correctivas. Es el documento expedido a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), por medio del cual se autoriza a los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor mixto, colectivo, e individual de pasajeros en vehículos taxi, de radio de acción municipal, para la circulación de estos por fuera de su radio de acción autorizado, hacia los municipios o ciudades donde existan establecimientos donde se pueda realizar intervenciones correctivas.

Artículo 5.12.4.2. Vigencia del permiso de circulación restringida para realizar intervenciones correctivas. La vigencia del Permiso de Circulación Restringida para realizar intervenciones correctivas se calculará con la información de la estimación del tiempo de la intervención correctiva indicada por el solicitante, término que en todo caso no podrá exceder los treinta (30) días calendario.

Artículo 5.12.4.3. Procedimiento para la solicitud del permiso de circulación restringida para realizar intervenciones correctivas. Para obtener el permiso de circulación restringida para realizar intervenciones correctivas, el propietario del vehículo deberá registrar la solicitud en el sistema dispuesto para tal fin en la página web del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) indicando: Nombre completo del solicitante, placa del vehículo, municipio origen, municipio destino, puntos intermedios, información tarjeta de operación, e información de la estimación del tiempo de la intervención correctiva.

Artículo 5.12.4.4. Validaciones en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Una vez realizada la solicitud por parte del propietario del vehículo a través del sistema dispuesto para tal fin en la página web del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el sistema procederá a realizar las siguientes validaciones:

- a) Que el solicitante sea el propietario del vehículo.
- b) Que el propietario del vehículo esté inscrito en estado activo en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).
- c) Que el vehículo esté activo y tenga certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente. Con excepción de que se trate de la revisión técnico-mecánica por primera vez, conforme a lo establecido en el artículo 52 de la Ley 769 de 2002.
- d) Que el vehículo cuente con Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente.
- e) Que las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual (RCC) y de Responsabilidad Civil extracontractual (RCE) estén vigentes.

Artículo 5.12.4.5. Solicitud de prórroga. En caso de que las intervenciones correctivas requieran de un plazo superior al inicialmente otorgado, el propietario del vehículo podrá solicitar la prórroga de este a través del sistema dispuesto para tal fin en la página web del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

La solicitud de prórroga podrá aprobarse máximo por tres (3) veces y deberá solicitarse, a más tardar, el día anterior a la fecha de vencimiento estipulada en el permiso de circulación restringida para realizar intervenciones correctivas.

Una vez realizada la solicitud de prórroga por parte del propietario el sistema procederá a realizar las siguientes validaciones:

1. Que se encuentre vigente el Permiso de Circulación Restringida para realizar intervenciones correctivas inicial.

2. Que el vehículo esté activo y tenga certificado de Revisión Técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente. Con excepción de que se trate de la Revisión técnico-mecánica por primera vez, conforme a lo establecido en el artículo 52 de la Ley 769 de 2002.

3. Que el vehículo cuente con Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente.

4. Que las pólizas de Responsabilidad Civil Contractual (RCC) y de Responsabilidad Civil extracontractual (RCE), tomadas por la empresa para el vehículo solicitante del permiso, se encuentren vigentes.

El plazo de cada prórroga para el permiso de circulación restringida para realizar intervenciones correctivas será por un término igual al inicialmente otorgado.

Parágrafo. En todo caso, el vehículo no podrá circular hasta tanto no se cuente con aprobación de la prórroga del permiso de circulación restringida para realizar intervenciones correctivas.

Artículo 5.12.4.6. Aprobación del permiso o prórroga. Si una vez realizadas las validaciones, se establece que el propietario y el vehículo cumplen con las condiciones determinadas, el sistema procederá a la aprobación del permiso de circulación restringida o la prórroga para realizar intervenciones correctivas.

Efectuado lo anterior, y una vez, se encuentre acreditado el pago de la tarifa RUNT, denominada “permiso de circulación restringida” establecida en la Resolución número 20213040048735 de 15 de octubre de 2021 del Ministerio de Transporte, o aquella que la modifique, adicione o sustituya, el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) expedirá del permiso de circulación restringida o la prórroga para realizar intervenciones correctivas de manera digital en formato PDF descargable.

El permiso de circulación restringida o la prórroga para realizar intervenciones correctivas estará disponible a través de la página web del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para consulta al ciudadano o de las autoridades.

Artículo 5.12.4.7. Máximo de permisos. Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor mixto, colectivo e individual de pasajeros en vehículos taxi, de radio de acción municipal, solo podrán acceder al permiso de circulación restringida para realizar intervenciones correctivas dos (2) veces al año.

Generalidades del Permiso de Circulación Restringida para Realizar Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes e Intervenciones Correctivas

Artículo 5.12.5.1. Acreditación pago Tarifa del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Una vez realizadas las validaciones de la solicitud de permiso de circulación restringida para realizar la Revisión técnico-mecánica, intervenciones correctivas o sus correspondientes prórrogas, el sistema generará archivo PDF en el cual se encontrará el respectivo Comprobante Único de Pago y Liquidación (CUPL). Posterior a esto, el propietario deberá proceder a cancelar el valor estipulado en el CUPL, valor correspondiente a la tarifa del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para el permiso de circulación restringida establecido en la Resolución número 20213040048735 de 15 de octubre de 2021 del Ministerio de Transporte, o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo. La expedición del permiso de circulación restringida o su prórroga, se expedirá una vez el solicitante cumpla con las correspondientes validaciones y cancele la tarifa del Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

La confirmación de pago se validará ante la entidad bancaria, situación que podrá tener un término máximo de confirmación de tres (3) días, término que dependerá de la entidad bancaria donde se realizó el pago.

Artículo 5.12.5.2. Información en el permiso. El formato del Permiso de Circulación Restringida para realizar Revisión técnico-mecánica e intervenciones correctivas o su prórroga será expedido a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el cual debe llevar la siguiente información:

- a) Numeración del documento asignado por el RUN.
- b) Tipo de permiso de Circulación Restringida o Tipo de prórroga.
- c) Placa.
- d) Marca.
- e) Línea.
- f) Color.
- g) Año modelo.
- h) Clase de vehículo.
- i) Carrocería.
- j) VIN.
- k) Número Motor.
- l) Número Serie.
- m) Número Chasis.
- n) Nombres/ Razón social del propietario.
- o) CC/NIT.
- p) Puntos intermedios.
- q) Fecha de expedición.
- r) Fecha de inicio del permiso.
- s) Fecha de vencimiento del permiso.
- t) Municipio y Departamento Origen.
- u) Municipio y Departamento Destino.
- v) Nombre del Centro de Diagnóstico Automotor (cuando aplique).
- w) Información de la Tarjeta de Operación.

Artículo 5.12.5.3. Porte del permiso. El Permiso de Circulación Restringida, así como su prórroga, deberán ser portados en medio físico o electrónico por el conductor del vehículo durante todo el recorrido, y no puede ser utilizado para prestar el servicio público de transporte en su respectiva modalidad.

De la misma forma, el vehículo deberá llevar un letrero visible en el vidrio panorámico delantero que diga: "FUERA DE SERVICIO".

Artículo 5.12.5.4. Responsabilidad del propietario ante la obtención de permiso de circulación restringida para realizar Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes y/o intervenciones correctivas. El permiso de circulación restringida de que trata el presente capítulo es intransferible, y su obtención y uso están bajo la responsabilidad del solicitante, siendo este igualmente responsable de los daños que a terceros que se causen durante la movilización del vehículo durante la vigencia del permiso de circulación restringida o prórroga.

El propietario del vehículo sobre el cual recae el permiso deberá informar a la empresa a la que esté vinculado el vehículo solicitante a fin de que esta realice el correspondiente seguimiento, control y verificación durante la vigencia del permiso o prórrogas otorgadas al permiso de circulación restringida otorgado.

Parágrafo 1. Durante la vigencia del permiso o prórroga, la empresa a la que esté vinculado el vehículo solicitante tiene la obligación de realizar el seguimiento, control y verificación del permiso de circulación restringida.

Parágrafo 2. Los vehículos automotores que transiten con permiso de circulación restringida, sólo podrán circular por las vías del territorio nacional entre las 6:00 y las 18:00 horas, y con máximo (2) dos personas incluido el conductor.

Artículo 52. Modificado Artículo 12 Ley 1383 de 2010¹⁶⁵, Modificado Artículo 202 Decreto-Ley 019 de 2012¹⁶⁶, Modificado Artículo 179 de Ley 2294 de 2023.
Primera revisión de los vehículos automotores. 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 quinto (5) año contado a partir de la fecha de su matrícula en el registro nacional automotor. Los vehículos nuevos de servicio público, así como las 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.

Instrucción Administrativa:

Circular MT-20234000000637 de 2023.
“Atendiendo los preceptos superiores desarrollados en la sentencia C-321 de 2022 emitida por la Corte Constitucional, la propiedad de vehículos supone obligaciones en materia de seguridad vial y en materia ambiental, lo que pone de manifiesto la función social de la propiedad a que se refiere el artículo 58 de la Carta Política, lo que deja en claro la facultad del Estado para intervenir por medio de la ley en el derecho de circulación de los ciudadanos, y la obligación correlativa de estos últimos de atender tales mandamientos. Frente a la vigencia de la norma en el tiempo, para definir el momento en el que los vehículos que con cinco (5) años de haber sido matriculados deben hacer su primera revisión, se observa:

3.1. En el ordenamiento jurídico colombiano opera como regla general la irretroactividad de la ley, esto con fundamento en el artículo 58 de la Constitución Política. 3.2. La Corte Constitucional, al definir el alcance de la irretroactividad, ha señalado que la regla general de irretroactividad de la ley aplica en aquellos casos en los que ya se han consolidado las situaciones jurídicas particulares y no ante meras expectativas, considerando que, ante tránsitos normativos, los operadores jurídicos se enfrentan a

escenarios en los que se abre paso la aplicación de las normas con distintos efectos en el tiempo, dentro de los que aparece el de la retrospectividad, según el cual la aplicación retrospectiva de una norma jurídica comporta la posibilidad de afectar situaciones fácticas y jurídicas que se han originado con anterioridad a su vigencia, pero que aún no han finalizado al momento de entrar a regir la nueva norma, por encontrarse en curso la aludida situación jurídica. Que la aplicación retrospectiva de la norma es dable para los vehículos que se matriculen con posterioridad a la vigencia de esa ley modificatoria, así como a los vehículos en circulación que, a la fecha, se encuentren pendientes de efectuar esa primera revisión, dado que el legislador no previó de manera expresa ningún tipo de transitoriedad para la aplicación de la norma, lo que denota la intención misma de hacerla efectiva con inmediatez, lo cual puede explicarse en la necesidad de implementar las medidas para alcanzar los objetivos de política pública de protección del medio ambiente y, por supuesto, de reducción en la siniestralidad vial a través de un control más efectivo de la seguridad de los vehículos. Sin embargo, los vehículos particulares matriculados entre el 20 de mayo de 2017 y el 19 de mayo de 2018, a la fecha de entrada en vigencia de la Ley 2294 de 2023, se

¹⁶⁵La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada contra (...) inciso 1 del artículo 13 del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado y en consecuencia, se declara exequible.

¹⁶⁶La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-745 de 2012 decidió declarar exequible el artículo 202 del Decreto Ley 019 de 2012, por exceso en el ejercicio y otorgamiento de facultades extraordinarias del Presidente de la República, desconocimiento de las obligaciones del Estado de proteger la vida y la integridad de las personas, y de garantizar la calidad de los productos y servicios para preservar el medio ambiente, y violación del principio de buena fe.

encontraban en el quinto (5) año de su fecha de matrícula, último año antes de tener que agotar la obligación de adelantar su primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Para estos, la aplicación inmediata de la ley implicaría pasar de estar en una situación de cumplimiento normativo a una de inmediato incumplimiento pues superarían el quinto (5) año contado a partir de su fecha de matrícula y, por ende, ya habrían vulnerado la norma y estarían sujetos a la imposición de sanciones por esta conducta, encontrándose por ello en un escenario de expectativa legítima, situación en la que la persona en el instante del cambio normativo no ha adquirido el derecho de manera definitiva; empero, está cerca de cumplir todos los requisitos para lograrlo. Por ello tales vehículos serán objeto de tratamiento diferencial por retrospectividad.

4. ORIENTACIONES:

Texto del Editor:

Aplicación del artículo 179 de la Ley 2294 de 2023, “Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2022 - 2026 “Colombia potencia mundial de la vida”

Para establecer la aplicación adecuada que se debe brindar al artículo, se debe comprender el contenido del mismo, su naturaleza y las interpretaciones que se le han brindado, de esta manera se podrá identificar la aplicación más garantista que se encargue de proteger los derechos y obligaciones de los ciudadanos. Por lo tanto, el artículo en mención modifica el artículo 52 de la ley 769 de 2002, tal como se evidencia a continuación:

(...) En el presente caso, se tiene que la naturaleza del plan nacional de desarrollo, específicamente cuando se encarga de regular la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, se fundamenta en las condiciones de seguridad de la ciudadanía, enfocándose en la operación y funcionamiento de los vehículos. Además, busca generar un “cambio de nuestro relacionamiento con el ambiente y una transformación productiva sustentada en el

De acuerdo con todo lo anteriormente expuesto, se concluye, para efectos orientadores de los destinatarios de la presente circular, que todos los vehículos automotores de servicio particular diferentes a motocicletas, deben realizar la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a partir del quinto (5) año contado desde la fecha de su matrícula, con excepción de aquellos matriculados entre el 20 de mayo de 2017 y el 19 de mayo de 2018, los que con base en una situación de expectativa legítima, deberán efectuar la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, a partir del sexto (6) año contado desde la fecha de su matrícula.” (Ver además Conceptos MT-20231341337041, 20231341337551, 20231341337601, 20231341337731, 20231341342831, 20231341323001 de 2023).

conocimiento y en armonía con la naturaleza”, se busca garantizar “el cuidado de la casa común”¹⁶⁷. Por consiguiente, y teniendo en cuenta que no se estableció una transitoriedad de la norma, por su nivel de importancia se debe analizar la misma.

Del artículo se han desprendido varias inquietudes por parte de los ciudadanos, autoridades y organismos de tránsito, puesto que posterior a la entrada en vigencia de esta ley se lleva a cabo una modificación en el término que ya se encontraba regulando la primera revisión técnico-mecánica, donde se estipulaba que la misma se debía cumplir a partir del sexto año contado desde la fecha de la matrícula de los vehículos nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares¹⁶⁸. En consecuencia, y en procura de brindar claridad a la ciudadanía frente a la transitoriedad de la norma respecto de la aplicación de la misma, se han proporcionado las siguientes interpretaciones:

1. Aplicación de la norma de manera inmediata

¹⁶⁷Artículo 1 de la ley 2294 de 2023.

¹⁶⁸Artículo 202 del Decreto 019 de 2012.

La aplicación de manera inmediata de una norma consiste en *“la proyección de sus disposiciones a situaciones jurídicas que están en curso al momento de su entrada en vigencia”*¹⁶⁹. Por lo tanto, lo que se establece mediante esta interpretación es que el término de cinco (5) años se aplique a los vehículos que ya cuenten con los cinco (5) años de haberse matriculado en el registro nacional automotor. Interpretación que pone en peligro la estabilidad jurídica con la que contaba el ciudadano, puesto que desconoce que la norma que se encontraba regulando la revisión técnico-mecánica con anterioridad, el decreto 019 del año 2012, establecía que esta primera revisión debía llevarse a cabo a los seis (6) años de haber matriculado el vehículo en el registro nacional automotor, por ende, las personas que se encontraban dando cumplimiento con lo establecido, de un día a otro, pasarían a incumplir la norma.

La aplicación de esta interpretación genera una pérdida en la confianza legítima, la cual funciona *“como un límite a las actividades de las autoridades, que pretende hacerle frente a eventuales modificaciones intempestivas en su manera tradicional de proceder (...) Se trata pues, de un ideal ético que es jurídicamente exigible. Por lo tanto, esa confianza que los ciudadanos tienen frente a la estabilidad que se espera de los entes estatales, debe ser respetada y protegida por el juez constitucional”*¹⁷⁰, de igual manera, se evidencia una pérdida en la seguridad jurídica que afecta de manera directa a los ciudadanos, teniendo en cuenta que éstos esperan una estabilidad frente a las normas que se van a encargar de regular sus conductas.

Tal como se indicó en las líneas anteriores, a través de la presente interpretación se tendría que al empezar a regir de manera inmediata la norma, por lo cual, los ciudadanos que se encontraban dando cumplimiento con la normatividad establecida hasta el 19 de mayo

del año 2023 pasarían a no cumplirla, por lo que al día 18 de mayo del año 2023 se encontraban cumpliendo con la regulación, y al 19 de mayo del año 2023 ya estarían incumpléndola.

2. Aplicación de la norma atendiendo al principio de retrospectividad

El principio de retrospectividad se presenta *“cuando las normas se aplican a situaciones que si bien surgieron con anterioridad a su entrada en vigencia, sus efectos jurídicos no se han consolidado al momento en que cobra vigor la nueva ley”*¹⁷¹, acontecimiento que se desarrolla precisamente en este caso, puesto que el decreto 019 del año 2012 ya se encontraba regulando la primera revisión técnico-mecánica de los vehículos automotores, y el artículo 179 de la ley 2294 se encargó regular nuevamente la misma materia, por lo que al momento de entrada en vigencia de la nueva ley, los efectos jurídicos de la norma anterior no se habían consolidado.

En concordancia con lo anterior, la jurisprudencia constitucional ha establecido que *“el efecto temporal de las proposiciones jurídicas es por regla general, (i) la aplicación general, inmediata y hacia el futuro, pero con retrospectividad, y (ii) siempre que la misma norma no disponga otro efecto temporal”*¹⁷², es por esto que la aplicación de esta teoría que se fundamenta en el principio de retrospectividad, busca la protección de la seguridad jurídica y la confianza legítima de los ciudadanos, planteando la no retroactividad de la norma, sino la retrospectividad de la misma, es decir, no se busca una *“aplicación de la ley a situaciones jurídicas consolidadas bajo la vigencia de normas derogadas”*¹⁷³, teniendo en cuenta que una *“norma posterior no puede desconocer situaciones jurídicas consolidadas durante la vigencia de una*

¹⁶⁹Sentencia C-619 de 2001, de la sala plena de la Corte Constitucional. Magistrado ponente: Marco Gerardo Monroy Cabra. Con fecha del 14 de junio de 2001.

¹⁷⁰Sentencia T-453 de 2018, de la sala primera de revisión de la Corte Constitucional. Magistrado ponente: Diana Fajardo Rivera, con fecha del 22 de noviembre de 2018.

¹⁷¹ Sentencia SU 309 de 2019, de la sala plena de la Corte Constitucional. Magistrado ponente: Alberto Rojas Ríos, con fecha del 11 de julio de 2019.

¹⁷² Sentencia T 389 de 2009, de la sala octava de revisión de la Corte Constitucional. Magistrado ponente: Humberto Antonio Sierra Porto, con fecha del 28 de mayo de 2009, y Sentencia T 110 de 2011, de la sala novena de revisión de la Corte Constitucional. Magistrado ponente: Luis Ernesto Vargas Silva, con fecha del 22 de febrero de 2011.

¹⁷³ Sentencia C-068 de 2013, de la sala plena de la Corte Constitucional. Magistrado ponente: Luis Guillermo Guerrero Pérez, con fecha del 13 de febrero de 2013.

*regulación anterior*¹⁷⁴, sino que se busca dar aplicación de la ley 2294 de 2023 sin desconocer la norma que ya se encontraba regulando la primera revisión técnico-mecánica de vehículos automotores, decreto 019 de 2012.

Por lo tanto, esta interpretación establece que los vehículos automotores que se matricularon por primera vez en el registro nacional automotor entre el día 20 de mayo del año 2017 y 19 de mayo del año 2018, se regularán con la norma anterior, el decreto 019 del año 2012, donde se establecía que la primera revisión técnico-mecánica de los vehículos automotores se llevaría a cabo a los seis (6) años de la matrícula de estos. Asimismo, estableció que los vehículos automotores que se hubiesen matriculado por primera vez a partir del día 20 de mayo del año 2018 serían regulados con la nueva norma, la ley 2294 de 2023.

3. Aplicación de la norma atendiendo al principio de literalidad

Este principio *“propugna por la calidad de los mandatos jurídicos y, por lo mismo, por la eficacia del principio de certeza y seguridad jurídicas (...) En términos del Consejo de Estado “la redacción de un texto legal no puede generar confusión en los destinatarios, sino todo lo contrario, ofrecer estabilidad y certezas jurídicas. Como la sociedad tiene el deber supremo de acatar la ley, obviamente cuenta con el derecho de exigir de la autoridad la claridad normativa, pues lo último que la norma jurídica puede hacer es generar incertidumbre, aspecto que riñe con su fin”*¹⁷⁵.

Por tal razón, esta interpretación estableció que, atendiendo al principio de literalidad de la norma, se tiene que al entrar en vigencia la ley 2294 de 2023, el 19 de mayo del año 2023, la misma se debe empezar a regular desde esta fecha, por lo que los vehículos automotores que se encontraban matriculados por primera vez con anterioridad a la fecha en la cual entró en vigencia la nueva norma, deben ser regulados por la norma anterior. Por lo tanto, la primera revisión

técnico-mecánica que se realizaría a los cinco años de los vehículos automotores iniciaría a partir del 19 de mayo del año 2023. Interpretación que expone entonces que los vehículos automotores matriculados por primera vez antes del 19 de mayo del año 2023 se regularán con la norma anterior, decreto 019 de 2012.

Conforme a lo explicado, esta interpretación establece que la primera aplicación dada sería para el día 19 de mayo del año 2028, puesto que los vehículos automotores que hubiesen sido matriculados hasta el 18 de mayo del año 2023 seguirían siendo regulados por la norma anterior, donde se establece que la primera revisión técnico-mecánica debe llevarse a cabo a los seis (6) años después de la matrícula en el registro nacional automotor. Esta interpretación presenta una gran debilidad teniendo en cuenta que de esta manera se perdería la naturaleza misma de la norma expedida, dado que no se estaría procurando por la seguridad de la ciudadanía, teniendo en cuenta que no se llevarían a cabo las revisiones de los vehículos automotores frente a su operación y funcionamiento. Además, no se estaría generando el cambio de nuestro relacionamiento con el medio ambiente, puesto que se continuaría con la emisión de gases contaminantes por un año más frente a cada vehículo.

Posterior al análisis conciso de cada una de estas interpretaciones brindadas al artículo 179 de la ley 2294 de 2023, y con la finalidad de salvaguardar la seguridad, confianza legítima de la ciudadanía y la conservación de la finalidad misma de la norma, su naturaleza frente a las condiciones de seguridad y protección del medio ambiente, se concluye que frente al vacío normativo respecto de la transitoriedad de la norma, la interpretación más garantista de aplicabilidad es la que se establece mediante la aplicación del principio de retrospectividad, es decir, la interpretación explicada en el numeral segundo del presente documento.

¹⁷⁴ Sentencia C-143 de 2018, de la sala plena de la Corte Constitucional. Magistrado ponente: José Fernando Reyes Cuatras, con fecha del 05 de diciembre de 2018.

¹⁷⁵ Sentencia C-054 de 2016, de la sala plena de la Corte Constitucional. Magistrado ponente: Luis Ernesto Vargas Silva, con fecha del 10 de febrero de 2016.

Lo anterior teniendo en cuenta que mediante esta interpretación no se desconoce la norma que ya se encontraba regulando la materia, el decreto 019 de 2012, y se da aplicación a la nueva norma protegiendo el derecho del ciudadano frente a la estabilidad jurídica de la norma que ya se encontraba establecida, y de la misma manera estableciendo directamente el momento desde el cual comenzará a regir la obligación de cumplimiento de la misma frente al ciudadano. Establece entonces que los vehículos automotores que hubiesen sido registrados por primera vez entre el día 20 de mayo del año 2017 y el día 19 de mayo del año 2018 seguirán regulándose por la norma anterior, teniendo en cuenta que su fecha de

cumplimiento sería para los días 20 de mayo del año 2023 al 19 de mayo del 2024, de esta manera se busca la protección de los derechos adquiridos con la norma anterior frente al cumplimiento de la obligación establecida, y no se clasificarían como incumplidos frente a la norma expedida. Por ende, se tiene que los vehículos que hubiesen sido matriculados por primera vez a partir del 20 de mayo del año 2018 si deberán cumplir con la obligación de revisión técnico-mecánica conforme a lo establecido en la ley 2294 de 2023, es decir, la deberán realizar a los cinco (5) años contados desde la matrícula en el registro nacional automotor.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió: “**Tercero. DECLARAR INFUNDADA** la objeción presidencial presentada contra (...) inciso 1 del artículo 13 del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, “*Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones*”, y en consecuencia, se declara **exequible**”.

Corte Constitucional Sentencia C-745 de 2012. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-745 de 2012 decidió: “Declarar EXEQUIBLE el artículo 202 del Decreto Ley 019 de 2012 “*Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública*”, por los cargos examinados¹⁷⁶”.

Corte Constitucional Sentencia C-745 de 2012. “*Es claro entonces que la revisión técnico mecánica, así sea prestada por particulares, está íntimamente asociada a una función administrativa propia del tipo de descentralización por colaboración, regulada por el Ministerio de Transporte, fundada en el interés público dirigido a la preservación del medio ambiente y la seguridad de los ciudadanos en las vías. Desde el punto de vista normativo, este tipo de procedimiento*

administrativo o delegación de operaciones realizadas por particulares, es susceptible de ser modificado por el Ejecutivo en el ejercicio de las facultades extraordinarias, cuya finalidad también se extiende a las actuaciones de los particulares que cumplan funciones administrativas o que lleven a cabo operaciones vinculadas con el control, prevención y sanción de actos de corrupción.

Finalmente, el nuevo Código de Procedimientos Administrativos y de lo Contencioso Administrativo, entiende por Autoridades, para los efectos de la Legislación “todos los organismos y entidades que conforman las ramas del poder público en sus distintos órdenes, sectores y niveles, a los órganos autónomos e independientes del Estado y a los particulares, cuando cumplan funciones administrativas” (subrayado por fuera del texto original).

(...)

“En ese contexto, el Ejecutivo consideró que no eran necesario imponer a los automotores particulares nuevos, la primera revisión técnico mecánica a los dos años, sino en los seis años siguientes a su matrícula, teniendo en cuenta los altos estándares de calidad y la tecnología de los nuevos automotores, su bajo impacto ambiental, y las revisiones que los concesionarios ofrecen durante los

¹⁷⁶Exceso en el ejercicio y otorgamiento de facultades extraordinarias del Presidente de la República, desconocimiento de las obligaciones del Estado de proteger la vida y la integridad de las personas, y de

garantizar la calidad de los productos y servicios para preservar el medio ambiente, y violación del principio de buena fe.

primeros años, entre otros factores. Así, no refleja el artículo 202 del Decreto Ley 019 de 2012 una extralimitación en el ejercicio de las facultades conferidas por el Legislador ordinario al Ejecutivo. Ahora bien, la consideración de ser o no una reforma adecuada, tiene su escenario natural en el Congreso de la República, quien mantiene su competencia para modificar o derogar las disposiciones expedidas por el Presidente.

De acuerdo con el Diccionario de la Real Academia Española, trámite es “cada uno de los estados y diligencias que hay que recorrer en un negocio hasta su conclusión”. El proceso de revisión constituye un verdadero trámite o procedimiento en el sentido anteriormente enunciado, ya que supone superar una serie de pasos tales como que el conductor o dueño del vehículo acuda a los Centros de Diagnóstico, someta el automotor a una evaluación técnica según la regulación del Ministerio de Tránsito, que los resultados se consignen en el formato uniforme que dicha entidad del Gobierno ha previsto para este fin, y que se entregue al ciudadano un certificado. Así, no es posible afirmar que la revisión técnico mecánica no sea un trámite o procedimiento y que al reformar algunos de sus requisitos, el Ejecutivo haya incurrido en una extralimitación en el ejercicio de sus facultades extraordinarias.

“Teniendo claro que la revisión técnico mecánica constituye un trámite o procedimiento y que el Ejecutivo estaba autorizado para definir cuáles trámites y procedimientos eran innecesarios, cabe agregar que, contrariamente a lo expuesto por el demandante, el Presidente de la República sí consideró dicha revisión como necesaria, ya que no la suprimió sino modificó el plazo para la primera revisión técnico-mecánica de los automotores particulares nuevos. En este sentido, también carece de fundamento el argumento del demandante que considera que no hubo modificación sino simple proyección de un término, ya que cambiar la primera revisión de dos a seis años, constituye una verdadera reforma de dicho trámite, legítima y autorizada por el Legislador ordinario”.

(...)

“En suma, la Corte concluye que la revisión técnico-mecánica no es una licencia ambiental, y no se configura el supuesto del párrafo 2, del artículo 75 de la Ley 1474 de 2011 de acuerdo con el cual las facultades extraordinarias no podrán aplicarse a trámites de licencias ambientales.

(...)

“Aún si la Ley 769 de 2002 se considerara un Código, tampoco podría aceptarse que la disposición acusada modifica su estructura esencial. En el caso concreto, la finalidad del Código de Tránsito, es como se mencionó arriba, regular la circulación de quienes transiten las vías públicas o privadas, y el procedimiento de las autoridades de tránsito. En este sentido, la modificación incorporada por el artículo 202 del Decreto Ley 019 de 2012, se relaciona con una materia accesorio como lo es la revisión técnica mecánica, trámite que por lo demás no es eliminado y con relación al cual solo se ha introducido una modificación en el término de la primera revisión exclusivamente aplicable a los automotores nuevos particulares (...).

La regulación de esta materia no afecta entonces la estructura del Código de Tránsito porque es una reforma parcial, de un elemento que no es de la esencia de la Ley, y porque mediante la modificación del plazo en la primera revisión de los vehículos nuevos particulares, tampoco se está estableciendo una regulación sistemática e integral del asunto sometido a consideración”.

(...)

“Teniendo en cuenta que el artículo 202 del Decreto Ley 019 de 2012 regula -sin suprimir- el trámite de la revisión técnico mecánica, la Corte considera que la finalidad perseguida por la norma acusada y el plazo previsto para la primera revisión, también se encamina al logro de valores constitucionales superiores, como la preservación del medio ambiente y la seguridad pública -integridad y la vida de los ciudadanos- en las vías de tránsito automotor. Se trata igualmente de una medida idónea y concordante con la finalidad enunciada, ya que la revisión técnico mecánica y de emisión de gases contaminantes comprende una serie de procedimientos de chequeo del automóvil

que garantiza la seguridad y el buen funcionamiento del mismo.

Además, la constitucionalidad de la norma acusada no solo se sustenta en la proporcionalidad de la medida diseñada por el legislador en el marco de su libertad de configuración. La ampliación en el plazo de la primera revisión de los vehículos particulares nuevos, no supone de ninguna manera que el Estado renuncie a su deber de control y vigilancia respecto de la calidad de los bienes ofrecidos a la comunidad, dada la razonabilidad de una regla práctica que fije un término mayor durante los primeros años de utilización de un vehículo destinado al uso particular.

Es importante destacar, que la revisión técnico mecánica es solo una de las medidas existentes orientadas a garantizar la calidad de los automotores de uso particular. En efecto hay otras disposiciones que obligan al conductor a mantener en perfectas condiciones mecánicas su vehículo. El artículo 28 de la Ley 769 de 2002 prescribe que un vehículo podrá transitar en el territorio nacional si se garantiza como mínimo “el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las

autoridades ambientales”. Asimismo, el artículo 50 de la misma Ley señala que los propietarios de los vehículos que circulen por el territorio nacional, “tendrán la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad”. De lo anterior se desprende que la revisión técnico mecánica es solo una de las formas en las que se mantiene y garantiza la seguridad y el adecuado funcionamiento del vehículo. Además de las revisiones que ordena la ley, los concesionarios suelen ofrecer garantías y revisiones periódicas que complementan las primeras. Cabe señalar también que los automóviles nuevos cuentan actualmente con tecnologías avanzadas que garantizan menores niveles de contaminación y altos estándares de seguridad por lo cual la frecuencia de las revisiones a las que deben someterse, no es equiparable a la de los vehículos de modelos más viejos.

Finalmente, las autoridades no han perdido competencia para controlar las condiciones técnico mecánicas de los vehículos nuevos o usados, en virtud de la norma acusada. Los artículos 122 y 131 de la Ley 769 de 2002 disponen sanciones y las multas para los propietarios de los vehículos que infrinjan las normas establecidas en esta materia. En otras palabras, el que el vehículo tenga menos de seis años y todavía no cuente con la revisión técnico mecánica, no supone que la autoridad de tránsito no pueda establecer las sanciones del caso de no encontrarse en óptimas condiciones”.

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 contaminantes¹⁷⁷.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-502 de 2012. “...se produjo una subrogación, entendida como el acto de sustituir una norma por otra. Es decir que no se trató propiamente de una derogación simple, como quiera que antes que abolir o anular una disposición del sistema normativo establecido, lo que hizo el artículo 202 del Decreto Ley 19 de 2012 fue poner un texto normativo en lugar de otro.

Ahora bien, como resultado de la subrogación, las normas jurídicas preexistentes y afectadas con la medida pueden en parte ser derogadas, modificadas y en parte sustituidas por otras nuevas. Pero también la subrogación puede incluir la reproducción de apartes normativos provenientes del texto legal que se subroga.

¹⁷⁷La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-502 de 2012 decidió declarar exequible este parágrafo por violación a los Artículos 4, 13, 79 y 80 de la Constitución Política.

Este último fenómeno se observa en relación con el artículo 202 del Decreto Ley 19 de 2012, cuando por una parte modificó la regla general establecida con relación a los vehículos de placa colombiana con respecto a la primera revisión técnico-mecánica y de emisión de gases y, por otra, mantuvo incólume la excepción contenida en el párrafo único del artículo 12 de la Ley 1383 de 2010, respecto de los vehículos de placa extranjera en su tránsito temporal en el territorio nacional y hasta por tres meses.

No se ha producido, en consecuencia, una afectación de la eficacia de la norma acusada en tanto sigue produciendo efectos, aunque su ubicación en el orden jurídico repose ya no en el precepto que el actor acusó, sino en el que con posterioridad a la presentación de la demanda lo sustituyó. Porque al haberse reproducido la norma demandada en el párrafo del artículo 202 del Decreto 19 de 2012, no ha quedado expulsada del ordenamiento y por tanto no ha cesado su exigibilidad como norma jurídica”.

(...)

“En relación con el asunto que ocupa la atención de la Sala, es claro que el artículo 12 de la Ley 1383 de 2010 perdió vigencia jurídica por cuanto fue subrogado por el artículo 202 del Decreto Ley 19 de 2012. Aun así, su contenido normativo demandado continúa produciendo efectos y, deriva su validez del nuevo decreto ley al ser reproducida como excepción a la regla dispuesta en los incisos principales de regulación de la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes”.

(...)

Se trata de una norma que, con un lejano y discreto antecedente en la legislación anterior a la Constitución de 1991, posee la misma construcción establecida desde el párrafo del artículo 52 original de la Ley 769 de 2002, que se reprodujo en el párrafo del artículo 12 de la Ley 1383 de 2010 y ahora en el párrafo del artículo 202 del Decreto-Ley 19 de 2012. Esta ordenación prevé una excepción a la regla jurídica que impone la obligación de someter los automotores a la revisión mencionada. Ello para los vehículos automotores de placas extranjeras, siempre y

cuando su ingreso al territorio nacional sea temporal y hasta por tres meses.

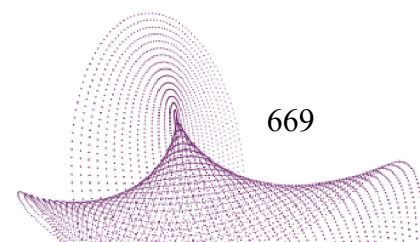
(...)

En la redacción del párrafo del artículo 52 del C.N.T.T., empero, se establece una excepción que se conforma de los siguientes elementos (i) para vehículos con placas extranjeras; (ii) ingreso temporal en el territorio nacional y (iii) por un tope en el tiempo de hasta tres meses.

Siendo como es, un párrafo del artículo 52, se podría entender como una medida legislativa que exceptúa a los vehículos de transporte público y privado de someterse a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en los términos señalados en esa norma. Mas ésta, que sería la interpretación propia de las excepciones en el Derecho y de la función de un párrafo de un artículo en la técnica legislativa, estima la Corte que en sus efectos normativos como excepción, nutre de contenido no sólo el caso de la primera revisión, sino la figura en general que aparece en el capítulo VIII del Título II del Código y en particular lo dispuesto en los artículos 51 y 52 del C.N.T.T., actualmente modificados por los artículos 201 y 202 del Decreto-Ley 19 de 2012.

Es decir, que como una excepción a la regla de la primera revisión técnico-mecánica y de gases contaminantes, tiene la capacidad de extenderse para todo tiempo, pues el vehículo de placas extranjeras que circule en el territorio nacional, no estando obligado a una revisión inicial, tampoco lo estará de allí en adelante, siempre y cuando tenga la matrícula de otro país y no circule sino de manera transitoria y hasta por cierto tiempo.

No sólo el sentido común permite llegar a esta conclusión, sino que también lo hace la literalidad del párrafo, que no distingue a qué revisión técnico mecánica se refiere, si a la primera o a las subsiguientes y que sólo describe con precisión los objetos de su mandato, no desde el tipo o la destinación – como se hace en el artículo 52-, sino desde la nacionalidad extranjera de la matrícula del vehículo automotor y el tiempo breve y transitorio de recorrido por el territorio nacional.



A este último respecto conviene ahondar. Así se tiene que:

La concesión en favor de los vehículos de placas extranjeras no repara ni en la destinación, ni en la novedad o vetustez del automotor, elementos frente a los cuales no delimita ni diferencia. Lo que sí hace el precepto es introducir unos ingredientes normativos que, en suma, imprimen la factura específica de la excepción legal acusada: Dejan ver que es sólo la temporalidad y el término máximo de su tránsito terrestre por territorio colombiano, los elementos que habilitan que se aplique la excepción.

Que ingresan al territorio del Estado, esto es, que estaban fuera y entran en él; temporalmente, es decir, por algún tiempo. Y, como refuerzo final a esta nítida intención de limitar en el tiempo el alcance dispositivo de la excepción diseñada en el párrafo, se concluye precisando que dicho lapso de excepción va “hasta por tres meses”: término cuantitativo antepuesto de esas dos preposiciones “hasta” y “por”, que concreta un tope límite de esa temporalidad.

Hasta por tres meses que se entienden continuos o discontinuos, dentro de un mismo año, el término mínimo de control previsto para los vehículos nacionales, el que opera después de la primera revisión. Una vez transcurrido ese lapso, es decir, una vez se suman más de los tres meses señalados en el mismo año, se aplicarán las reglas existentes para los vehículos nacionales, según lo que se establece en los artículos 52 y 51 del Código, por matrícula, tipo y destinación del mismo, o lo que es igual, las reglas para los vehículos automotores particulares y de servicio público nacionales, sometidos según su matrícula, a la normativa de la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o a la de las revisiones que le siguen. Y en esa medida estarán sujetas a los términos temporales que se aplican en cada caso.

Con base en lo anterior, entiende la Corte que el párrafo acusado reconoce como prerrogativa de los vehículos con placas extranjeras, el no estar obligados en general a someterse a la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, siempre y cuando su ingreso al territorio nacional sea

temporal y por un tiempo máximo de tres meses dentro del mismo año y de ahí en adelante, según las normas que rigen para los vehículos nacionales”.

(...)

“En aplicación de los criterios y consideraciones que preceden, estima la Corte que el párrafo acusado es constitucional respecto del cargo propuesto.

Primero, porque desde el punto de vista de los fines perseguidos, aunque en los antecedentes legislativos de la norma no se encuentra realmente ninguna referencia a este párrafo, se puede advertir como lo hicieron los intervinientes oficiales, que los bienes jurídicos que se protegen a través de la medida, están relacionados con mejorar y facilitar la circulación de personas y mercancías provenientes de otras naciones, en particular, entiende la Corte, de los países vecinos que cuentan con carreteras con importantes flujos de circulación que se conectan con nuestros pasos de frontera, a saber Ecuador y Venezuela.

De tal suerte, antes que constituir derechos subjetivos en cabeza de alguien, como quiera que la excepción se crea sobre vehículos de placas extranjeras, con independencia de quienes sean sus propietarios, poseedores u ocupantes, la finalidad perseguida es de carácter objetivo y real, orientada a facilitar las relaciones comerciales, además del tránsito de personas. Unas finalidades que, no cabe duda, pueden ser consideradas como compatibles con la Constitución, de conformidad con lo previsto en los artículos 334 C.P, en el cual se determina como objeto de la intervención del Estado la racionalización de la economía, para los diferentes efectos allí previstos.

Pero también encuentra la Corte que en ella se producen implícitamente y desde la ordenación del tránsito terrestre, medidas que también sirven a los propósitos constitucionales consagrados en los artículos 337 y 226-227 de la Constitución. Esto es, como normas especiales en materias económicas y sociales tendientes a promover el desarrollo de las zonas de frontera en este caso terrestre, que en adición sirven para favorecer la internacionalización de las

relaciones económicas y sociales del Estado, al igual que la promoción de la integración con los países de América Latina.

Es cierto que no parece existir en este precepto propiamente la ejecución de un acuerdo comunitario, pues aunque en el Derecho de la integración vinculante a Colombia, se apuesta por una legislación que facilite las reglas nacionales de los países miembros bajo condiciones de igualdad, en todo caso se respetan las medidas nacionales para la circulación de los vehículos de transporte internacional de mercancías y de pasajeros que, naturalmente, son los que mayor impacto ambiental pueden causar.

Con todo y aunque el párrafo acusado tampoco haga parte en general de una normativa sobre política exterior o de tratados internacionales destinados a la creación o fortalecimiento de los vínculos con las naciones del mundo así como con las vecinas a partir de la integración, su impacto en favor de tales relaciones es insoslayable. Esto último, en cuanto aparece como consecuencia natural de la norma bajo juicio, que por exceptuar una obligación hasta por un cierto tiempo, se facilita la circulación de vehículos con matrícula extranjera por el territorio nacional.

Las finalidades reconocibles en el párrafo objeto del juicio, son de carácter constitucional.

Con referencia a la idoneidad de la medida, también resulta claro para la Corte que la decisión de permitir el tránsito temporal y hasta por tres meses dentro del mismo año de los vehículos de placas extranjeras sin contar con la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, permite ciertamente alcanzar las finalidades señaladas. Ello en cuanto que al no ser sujeto a dicha revisión, efectuada por los centros habilitados para el efecto y por los tiempos y condiciones establecidos en la ley, tal cosa supone para el vehículo de placa extranjera, no estar sometido a dicho trámite, lo que en consecuencia facilita el tráfico del automotor portador tanto de mercancías, como de personas. De esta suerte, puede ser tenida como incentivo enteramente apto para el incremento de los intercambios que acompañen en el proceso de la

internacionalización de las relaciones económicas y sociales, al igual que para el crecimiento de la demanda de productos y servicios y la satisfacción de las necesidades materiales y humanas en general.

Por último, y como quiera que se trata de una previsión propia de la regulación del tránsito terrestre, frente a la cual la Corte Constitucional ha señalado existe en general un amplio poder de configuración legislativa, resta por verificar si la medida legislativa en cuestión, no afecta o incumple, de manera arbitraria y por tanto irrazonable, el derecho al ambiente sano y el deber de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.

A esta cuestión se responde negativamente, conforme las siguientes consideraciones:

Como lo afirman algunos intervinientes, la responsabilidad que en términos ambientales tienen los propietarios o poseedores de los vehículos que circulan por el territorio nacional, cualquiera sea el origen de su placa, no se reduce a las reglas de la revisión técnico mecánica y a su exigibilidad después de cierto tiempo.

Porque como deber general, se encuentra definida con claridad en el citado artículo 50 del C.N.T.T. que establece que: “Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad”.

Así mismo, este deber general se decanta en el artículo 122 del Código, modificado por el artículo 20 de la Ley 1383 de 2010 y relativo al tipo de sanciones por incumplimiento de la normatividad dispuesta en él, cuando en particular, en su párrafo 1, se precisa que las infracciones de carácter ambiental, en particular las relacionadas con las “prohibiciones, restricciones o regulaciones sobre emisiones contaminantes por vehículos automotores”, podrán ser impuestas en los términos y con el procedimiento allí previstos y “sin perjuicio de la vigencia del certificado de la obligatoria revisión técnico-mecánica y de gases”. De lo que se trata es entonces, como es propio de la naturaleza jurídica de las normas de Derecho ambiental, de asegurar

que la circulación de los automotores se produzca de manera efectiva, en cumplimiento de las exigencias legales ambientales, destinadas a reducir el impacto que sobre el ambiente produce su funcionamiento y tránsito por las vías.

Es decir que la excepción temporal que se crea para los vehículos de placas extranjeras en el parágrafo del artículo 52 del C.N.T.T., no representa una desprotección radical de los bienes ambientales previstos en la Constitución, ya que desde otras disposiciones se determina la exigencia de que el automotor se encuentre y circule en las mejores condiciones posibles, en términos de seguridad y de funcionamiento mecánico, pero también frente al ambiente. Y en caso de que no sea así, las autoridades de tránsito puedan disponer la aplicación de las medidas que resulten pertinentes.

Lo anterior en concordancia con el principio de precaución, que como se ha enunciado en las consideraciones generales, al representar una garantía estructural del sistema de protección ambiental, es capaz de anteponerse a la existencia de posiciones jurídicas aparentemente definitivas, en aras de evitar riesgos ambientales irreparables. De allí que en la función asignada al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en relación con las emisiones contaminantes, se haya construido acotada en todo, por las exigencias que imponga la aplicación de tal principio.

No cabe duda que la puesta en funcionamiento y circulación de los vehículos automotores en general, supone emisión de gases que, con independencia del tiempo de su matrícula, causan una afectación negativa de menor a mayor sobre la atmósfera. En ese sentido, no se puede afirmar que la circulación temporal y hasta por tres meses de un vehículo automotor de placas extranjeras, no causa afectación ambiental.

Con todo, aplicando un criterio eminentemente proporcional cuantitativo, se podría decir que no resulta irrazonable el término máximo de circulación señalado, con que se favorece a los vehículos con placas extranjeras que ingresan y circulan por el territorio nacional. Ello en cuanto que la excepción temporal de la obligación, opera

por un lapso total que representa o una cuarta parte del tiempo en que le es exigible a los vehículos automotores de placas nacionales a partir de su segunda revisión, o una octava o una veinticuatroava parte del tiempo en que lo es para la primera revisión.

En ese sentido, y sin con ello juzgar la constitucionalidad de los preceptos que determinan tales términos aplicables para automotores de placa colombiana, la norma en favor de los vehículos con matrículas de otros países que ingresen en el territorio patrio no parece contraria a la razón y caprichosa en tanto excesiva como concesión. Dicho de otro modo, no sobrepasa los límites de razonabilidad que reclama la regulación del tránsito terrestre en asocio con los bienes jurídicos señalados para los que sirve el parágrafo analizado, donde el legislador cuenta con un amplio poder de configuración normativa.

Una última consideración para valorar la medida objeto de estudio como razonable, en parte resultado de la internacionalización de las relaciones ecológica, en parte como argumento pragmático, se encuentra en el hecho de que los vehículos de placas extranjeras que puedan circular por el territorio nacional, provendrán de Estados interesados en acatar las declaraciones, los tratados y convenios y demás normas del derecho fuerte y suave que reclaman la protección del ambiente y de los recursos naturales, como base de la sostenibilidad del desarrollo y la preservación de la especie. De modo que aunque en Colombia no les sea imponible por un tiempo la obligación del derecho interno de contar con la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, se puede inferir que sí estarán vinculados a la normatividad interna que con el tiempo han ido introduciendo los Estados, que dispone de reglas destinadas a verificar el correcto funcionamiento de los automotores, por razones tanto de seguridad como ambientales.

A manera de ejemplo, medidas sobre el particular se observan en el Derecho venezolano, donde en la Ley del Transporte Terrestre de 2011, se establece, entre otras, que todo vehículo motor “debe mantenerse en perfectas condiciones de seguridad, funcionamiento, control de emisiones de

gases contaminantes y ruido (...)” y en esa medida su propietario “está obligado u obligada a efectuar la revisión técnica del vehículo en los términos expuestos en esta Ley y su Reglamento” (artículo 46, en concordancia con el art. 72, núm.. 7, que contempla las obligaciones de los propietarios).

En la legislación ecuatoriana se dispone de una obligación similar. Se observa en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de 2008, que establece dentro de sus objetivos h) “La reducción de la contaminación ambiental, producida por ruidos y emisiones de gases emanados de los vehículos a motor; así como la visual ocasionada por la ocupación indiscriminada y masiva de los espacios de la vía pública” (art. 88). Por su parte en materia de contravenciones, se determina como una de las conductas sancionables, que el “conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas establecidas en el Reglamento de la presente Ley y demás disposiciones aplicables, relacionadas con la emanación de gases” (ar. 140, lit a.). A su vez, en el Decreto 1738 de 2009, conocido como el Reglamento General para la aplicación de esta ley, se prescribe que los “vehículos que prestan el servicio de transporte público y comercial están obligados a someterse a una revisión técnica vehicular semestral, y los vehículos por cuenta propia o particulares una vez al año” (art. 308.). Dicha revisión técnica vehicular, además tiene como objetivos, entre otros, “1. Garantizar las condiciones mínimas de seguridad de los vehículos, basados en los criterios de diseño y fabricación de los mismos; además, comprobar que cumplan con la normativa técnica que les afecta y que mantienen un nivel de emisiones contaminantes que no supere los límites máximos establecidos en la normativa vigente (...)” (art. 310). Y como refuerzo a lo anterior,

se dispone que “Todos los motores de los vehículos que circulan por el territorio ecuatoriano, no deberán sobrepasar los niveles máximos permitidos de emisión de gases contaminantes, exigidos en la normativa correspondiente” (art. 326).

Al existir, pues, en el derecho comparado de los países vecinos una preocupación semejante a la que existe en Colombia de proteger el ambiente sano, manifiesto a través de las medidas que imponen la revisión de los vehículos automotores al control de emisiones contaminantes, no existen razones materiales desde las cuales se pueda inferir que la excepción temporal creada por la norma en estudio, en beneficio de los vehículos con placas extranjeras que ingresen en territorio colombiano hasta por tres meses, suponga un riesgo serio y cierto que imponga su declaratoria de inconstitucionalidad.

En conclusión, la norma jurídica analizada es constitucional porque así lo determinan sus finalidades coherentes con la Constitución, su idoneidad y la razonabilidad de la medida de excepción que establece. Pero también es exequible porque no representa una desprotección del ambiente sano ni la negación de los deberes de control del deterioro ambiental, en tanto los vehículos de placas extranjeras que ingresen al territorio colombiano y tan sólo transiten el término máximo autorizado, esto es, no más de tres meses continuos o discontinuos dentro del mismo año, habrán de hallarse en óptimas condiciones durante dicha circulación y estancia en territorio nacional y, en todo caso, soportarán todas las obligaciones derivadas de tal deber general, así como las responsabilidades y sanciones sobre el vehículo o sobre las personas que desde la legislación se puedan derivar de su incumplimiento”.

Artículo 53. Modificado Artículo 13 Ley 1383 de 2010¹⁷⁸, Modificado Artículo 203 Decreto-Ley 019 de 2012, Modificado Artículo 111 Decreto-Ley 2106 de 2019. Centros de diagnóstico automotor. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se realizará en centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos y registrados ante el RUNT, que posean las condiciones mínimas que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte

¹⁷⁸La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada contra (...) inciso 1 del artículo 13 del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado y en consecuencia, se declara exequible.

y el Ministerio de Ambiente y de desarrollo sostenible, en el marco de sus competencias.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341434581 de 2023.

"(...) los Centros de Diagnóstico Automotor CDA se Constituyen como Organismos de Apoyo al Tránsito, siendo todo ente estatal o privado, destinado a la realización de revisiones técnico-mecánicas y del control ecológico de vehículos automotores que transitan por el territorio nacional, conforme a las normas técnicas legales vigentes para la prestación del servicio, así mismo, deberán acreditarse como organismos de inspección dentro del Subsistema Nacional de la Calidad. En este orden de ideas, los servicios que prestan los CDA se centran en la Revisión Tecnicomecánica de vehículos automotores

por razones de seguridad vial y de protección al ambiente como organismos de inspección, siendo una actividad ampliamente regulada por las disposiciones en materia de tránsito y transporte, no obstante, las disposiciones normativas no refieren que dicha actividad se considere un servicio público esencial. Se reitera que en virtud de las funciones de esta cartera Ministerial preceptuadas en el artículo 1 del Decreto 087 de 2011, no es competente para determinar si el servicio de inspección realizada por los CDA's, se considera como un servicio público esencial y menos aún si se encuentra dentro de los servicios públicos que tiene prohibición para ejercer la huelga".

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Requisitos de Registro a los Centros de Diagnóstico Automotor

Artículo 3.3.1.1. Registro de los Centros de Diagnóstico Automotor. Los Centros de Diagnóstico Automotor interesados en la prestación del servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes deberán registrarse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). El registro permitirá la prestación del servicio bajo condiciones de ubicación, capacidad y competencia para evaluar la conformidad, de acuerdo con el alcance de acreditación otorgada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

Artículo 3.3.1.2. Requisitos y condiciones para el Registro. Para que un Centro de Diagnóstico Automotor obtenga a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) el registro para su funcionamiento, deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) La sociedad propietaria del Centro de Diagnóstico Automotor debe estar legalmente constituida y en su objeto social debe encontrarse la realización de actividades como centro de diagnóstico automotor y acreditar registro del establecimiento comercial. 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.
- b) Contar con Certificación vigente expedida por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM), en la que se indique que el Centro de Diagnóstico Automotor cumple con las exigencias en materia de revisión de emisiones contaminantes, con fundamento en las Normas Técnicas Colombianas que rigen la materia.
- c) Contar con Certificación vigente de acreditación emitido por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), en el cual se declare la competencia del Centro de Diagnóstico Automotor como organismo de inspección tipo A dentro del Subsistema Nacional de la Calidad para llevar a cabo la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, de conformidad con lo dispuesto en las Normas Técnicas Colombianas (NTC) 5375, 5385, 6218 y 6282 según corresponda y de conformidad con lo previsto en la presente sección.

d) Contar con la infraestructura de software, hardware y de conectividad determinada por el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y las Autoridades Ambientales dentro de sus competencias, para la expedición del Formato Uniforme de Resultados y del Certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

e) Contar con Contrato suscrito con las entidades homologadas por la Superintendencia de Transporte para prestar el servicio de Sistema Integrado de Control y Vigilancia (SICOV), con el fin de validar que cuenta con las condiciones para la realización de la transferencia de información requerida, lo cual permitirá garantizar la idoneidad y calidad de las pruebas de revisión técnico-mecánica.

f) Contar con póliza que ampare la responsabilidad civil profesional: Que ampare la responsabilidad civil profesional resultante de la prestación deficiente de los servicios por parte del Centro de Diagnóstico Automotor, por un monto de mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (1.000 smmlv) con vigencia de un (1) año, de conformidad con las características determinadas en el artículo 2.2.1.7.8.6 del Decreto 1595 de 2015 o aquella norma que la modifique, adicione o sustituya.

g) Cargar al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la relación de nombre y documento de identidad de la persona con conocimiento y competencia debidamente autorizada por el representante legal del Centro de Diagnóstico Automotor para expedir el Formato Uniforme de Resultados (FUR).

h) Demostrar que los empleados que realizan la labor de inspectores o técnicos operarios o su equivalencia recibieron formación del SENA o Instituciones de Educación Superior autorizadas por el Ministerio de Educación Nacional con personería jurídica y con registros calificados afines al sector transporte y tránsito, de mínimo 155 horas en temáticas de mecánica automotriz, procesos de revisión, manejo de los instrumentos de medición, las Normas Técnicas Colombianas NTC 5375, NTC 5385 y demás normas que se expidan sobre la materia. La formación no podrá ser compensada ni homologada por experiencia laboral. El Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) o quien haga sus veces verificará en cada una de las evaluaciones que el personal técnico e instructores recibieron la formación que trata el presente literal.

El contenido e intensidad horaria del programa de formación (teórico-práctica) deberá contemplar como mínimo las áreas de conocimiento, ejes temáticos y temas específicos e intensidad horaria determinados en la siguiente tabla:

Temática	Intensidad en horas
Reglamentación y documentación aplicable en los Centros de Diagnóstico Automotor	10
Operación general de un Centro de Diagnóstico Automotor, (COA)	10
Motores de Combustión Interna y Transmisión	20
sistema de Alumbrado y Señalización	15
Dirección y Suspensión	15
sincronización y Análisis de Gases	15
Sistema de Frenos	15
Bastidor y carrocerías	15
Manejo y Revisión de Equipos de Revisión Técnico-Mecánica	20
Seguridad y salud en el trabajo en el proceso de inspección a los vehículos	10
Atención al cliente interno y externo	5
Ética y valores del factor humano aplicados en el Centro de Diagnóstico Automotor	5
TOTAL	155

i) Pago de la tarifa del servicio del registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para el registro del Centro de Diagnóstico Automotor establecida en la Resolución número 20213040048735 de 2021 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 1. Los Centros de Diagnóstico Automotor que deseen operar con líneas móviles deberán, además, acreditar el cumplimiento de los requisitos determinados en el artículo 3.3.1.6. de la presente resolución.

Parágrafo 2. Hasta tanto el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible adopte las disposiciones a que haya lugar frente a la certificación de que trata el literal (b) del presente artículo, la certificación será expedida por la autoridad ambiental competente -Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible y las Autoridades Ambientales-, a que se refiere el artículo 66 de la Ley 99 de 1993 y el artículo 13 de la Ley 768 de 2002, según el procedimiento establecido en la Resolución número 653 de 2006 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial o las normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan.

Parágrafo 3. El Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) deberá realizar el pago de la tarifa por servicio de ingreso del certificado de acreditación del Centro de Diagnóstico Automotor al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), establecida en la Resolución número 20213040048735 de 2021 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 3.3.1.3. Otorgamiento del Registro. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 3.3.1.2., se otorgará el registro en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) aceptando al Centro de Diagnóstico Automotor para que realice revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes en la sede, líneas de inspección y tipología de vehículos solicitados.

Artículo 3.3.1.4. Vigencia del Registro. El Registro del Centro de Diagnóstico Automotor se otorgará por tiempo indefinido, siempre y cuando se mantengan los requisitos y condiciones señalados en la presente sección, y cuando los resultados de las evaluaciones efectuadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) y las entidades ambientales competentes sean satisfactorias.

De lo contrario, se procederá a dar aplicación a lo establecido en el numeral 1 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Artículo 3.3.1.5. Obligaciones de los Centros de Diagnóstico Automotor. Una vez registrado el Centro de Diagnóstico Automotor para operar en la sede solicitada, deberá:

a) Cumplir con las especificaciones contenidas en las Normas Técnicas Colombianas (NTC) 5375, 5385, 6218 y 6282 según corresponda, de conformidad con lo previsto en la presente sección.

b) Comunicar al Ministerio de Transporte y a las autoridades competentes los cambios o modificaciones de las condiciones que dieron origen al registro, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la ocurrencia del hecho.

c) Mantener vigentes los permisos, certificado de acreditación, autorizaciones y demás registros propios de su actividad, exigidas por las entidades de control y autoridades competentes.

d) Hacer adecuado uso del permiso para el registro y cargue de información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en cada una de las sedes registradas para la prestación del servicio.

e) Reportar ante las autoridades competentes las inconsistencias que se presenten entre la información documental del vehículo frente a la confrontación física del mismo.

f) Someterse a la evaluación anual de seguimiento y extraordinarias programadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), durante el ciclo de acreditación.

g) Mantener la certificación expedida por la Autoridad Ambiental competente o la autoridad que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible determine, en la que se indique que el Centro de Diagnóstico Automotor cumple con las exigencias en materia de revisión de emisiones contaminantes, con fundamento en las Normas Técnicas Colombianas que rigen la materia.

La certificación deberá expedirse, de conformidad con los lineamientos que adopte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

h) Diligenciar y expedir los Certificados de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes sólo cuando haya sido satisfactorio el resultado de la inspección del vehículo acorde con los criterios y métodos establecidos en las Normas Técnicas Colombianas vigentes aplicables y el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) le haya asignado el número de registro.

i) Calificar los resultados de inspección según los criterios de la revisión técnico-mecánica y de emisión de contaminantes establecidos en las Normas Técnicas Colombianas (NTC) 5375, 5385, 6218 y 6282, según corresponda, de conformidad con lo previsto en la presente sección.

j) Almacenar y custodiar en medios digitales, la información de todos los certificados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes que expida, y de todos los informes de resultados de las revisiones efectuadas en el Centro, de conformidad con lo señalado en la Resolución número 20203040003625 de 2020 del Ministerio de Transporte, o la norma que la modifique, adicione o sustituya. Estos medios deben ser identificados con el nombre del Centro de Diagnóstico Automotor y la fecha de generación. Los medios digitales deben garantizar la integridad de la información y no permitir su corrupción en el tiempo.

k) Reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) las revisiones efectuadas a todos los vehículos desde las sedes autorizadas. El reporte debe hacerse, tanto de los vehículos aprobados como de los reprobados.

l) Autorizar personal con el conocimiento y competencia que responda por las actividades de inspección a través de la firma del certificado revisión técnico- mecánica y de emisión de contaminantes y el reporte al RUNT.

m) Mantener vigente la Póliza de Responsabilidad Civil profesional de que trata el literal f) del artículo 3.3.1.2., de la presente resolución.

n) Para los Centros de Diagnóstico Automotor con líneas móviles autorizadas, mantener el envío mensual a la Superintendencia de Transporte, de las copias de las grabaciones de los procesos de inspección realizados.

Artículo 3.3.1.6. Autorización para operación de Líneas Móviles. Los Centros de Diagnóstico Automotor que cuenten con registro para operar en sedes fijas serán los únicos autorizados para operar con líneas móviles, siempre y cuando obtengan registro a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para lo cual deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Lista de los municipios en los cuales desea operar; estos municipios no podrán tener, en mínimo 50 kilómetros del perímetro de donde se encuentre ubicado, un Centro de Diagnóstico Automotor fijo.

b) Planta de personal y relación de los equipos con los cuales prestará el servicio, este último será verificado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), en las evaluaciones anuales de seguimiento y extraordinarias programadas.

c) Certificado de acreditación del Centro de Diagnóstico Automotor fijo expedido por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), donde se establezca que tiene alcance para operar líneas de revisión móviles mediante la declaración de su competencia como organismo de inspección tipo A dentro del Subsistema Nacional de la Calidad, para llevar a cabo la revisión técnico-mecánica y de emisión de contaminantes en lo dispuesto en las Normas Técnicas Colombianas (NTC) 5375, 5385, 6218 y 6282, según corresponda de conformidad con lo previsto en la presente sección.

d) Certificación expedida por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM), en la que se indique que el Centro de Diagnóstico Automotor cumple con las exigencias en materia de revisión de emisiones contaminantes, con fundamento en las Normas Técnicas Colombianas que rigen la materia.

La certificación deberá expedirse de conformidad con los lineamientos que para efectos adopte el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible;

e) Certificado de Acreditación vigente expedido por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), en el que se indique que las líneas de revisión móviles corresponden a la clasificación del servicio de las líneas de inspección fijas acreditadas por el mismo Centro de Diagnóstico Automotor, conforme a la clasificación establecida en el artículo 3.3.3.6. de la presente resolución.

f) Contrato suscrito con las entidades homologadas por la Superintendencia de Transporte para prestar servicio del Sistema Integrado de Control y Vigilancia (SICOV), a fin de validar que cuenta con las condiciones para la realización de la transferencia de información requerida, lo cual permitirá garantizar la idoneidad y calidad de las pruebas de revisión técnico-mecánica.

g) Que las líneas móviles cuentan con las especificaciones técnicas requeridas para la conectividad al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para llevar a cabo la transmisión de la información en tiempo real y en línea.

h) Que las líneas móviles cuentan con GPS, instalado en el equipo desde el cual se realizan las revisiones a los vehículos.

i) La empresa prestadora del servicio de GPS instalará con precinto de seguridad en el chasis de la línea móvil el equipo de rastreo y deberá enviar copia de los recorridos realizados por la unidad móvil a la Superintendencia de Transporte, los cuales pueden ser verificados en las evaluaciones por parte del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

j) Indicar el nombre y documento de identidad de la persona con conocimiento y competencia autorizada por el representante legal para expedir el Formato Uniforme de Resultados (FUR).

k) Que la unidad móvil pueda realizar la grabación de todos los procesos de inspección realizados.

l) Que cuenta con el software para permitir la identificación de los municipios donde se realiza la revisión y la generación de reportes donde se evidencie la realización de revisiones en cada municipio.

m) Cronograma de trabajo y municipios en los cuales operará la línea móvil.

n) Que las líneas de revisión móvil cuenten con un código único para la transferencia de la información, para la expedición de los certificados de revisión técnico- mecánica y de emisiones contaminantes por parte del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo 1. Conforme a lo solicitado en el literal k) del presente artículo, mensualmente el Centro de Diagnóstico Automotor autorizado para operar con línea móvil deberá remitir a la Superintendencia de Transporte copia de las grabaciones de los procesos de inspección realizados. Copia de estos registros deben ser verificados en las evaluaciones de seguimiento realizadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), en las mismas condiciones que determine la Superintendencia de Transporte.

Parágrafo 2. Hasta tanto el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible adopte las disposiciones a que haya lugar frente a la certificación de que trata el literal d) del presente artículo, la certificación será expedida por la autoridad ambiental competente -Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible y las Autoridades Ambientales-, a que se refiere el artículo 66 de la Ley 99 de 1993 y el artículo 13 de la Ley 768 de 2002, según el procedimiento establecido en la Resolución número 653 de 2006 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o las normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan.

La línea móvil deberá contar con la(s) certificación(es) emitida(s) por las Autoridades Ambientales o Corporaciones Autónomas Regionales competentes en la(s) jurisdicción(es) en la(s) que opere.

Parágrafo 3. El Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) deberá realizar el pago de la tarifa por servicio de ingreso del certificado de acreditación del Centro de Diagnóstico Automotor al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), establecida en la Resolución número 4558 de 2019 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 3.3.1.7. Otorgamiento de la Autorización. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 3.3.1.6., se otorgará el registro en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y se autorizará a la línea móvil para prestar los servicios como Centro de Diagnóstico Automotor en los municipios solicitados.

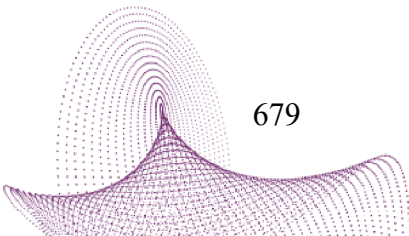
Artículo 3.3.1.8. Vigencia del Registro. El Registro de la línea móvil se otorgará por tiempo indefinido, siempre y cuando se mantengan los requisitos y condiciones señalados en la presente resolución y cuando los resultados de las evaluaciones efectuadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) y de las entidades ambientales competentes sean satisfactorias.

De lo contrario, se procederá a dar aplicación a lo establecido en el numeral 1 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Condiciones, Características de Seguridad y Rangos de Precios al Usuario para Servicios Prestados por Centros de Diagnóstico Automotor

Artículo 3.3.2.1. **Modificado Artículo 2 Resolución MT-202430400003125 de 2024.** Rango de precios al usuario de los Centros de Diagnóstico Automotor. Los Centros de Diagnóstico Automotor ofrecerán sus servicios a los usuarios dentro del siguiente rango de precios, expresado en Unidad de Valor Básico (UVB), así:

Valores expresados en Unidad de Valor Básico (UVB) 2024			
2024	Motocicletas	Livianos	Pesados
Inferior	10,96	17,84	28,92
Superior	12,98	21,36	34,86



Parágrafo 1. Al rango de precios aquí definido, se le adicionará el valor que por las condiciones y características de seguridad se adopten y los demás valores que por ley se constituyen en obligaciones, y que en la presente Sección se describen.

Parágrafo 2. Los Centros de Diagnóstico Automotor, que procedan al cobro a los usuarios de valores diferentes del rango de precios y los valores de terceros, señalados en la presente sección, sea por exceso o por defecto, o que reconozcan o paguen a intermediarios, comisionistas, gestores, agentes, tramitadores, talleres de mecánica o centros de diagnóstico automotriz o similares, o a cualquier título, comisiones o reconocimientos de cualquier índole, por el envío o presentación de vehículos a los Centros de Diagnóstico Automotor para su revisión técnico mecánica, incurrirán en las sanciones previstas en la ley.

Parágrafo 3. La actualización de las tarifas descritas en el presente artículo se realizará anualmente con el valor de la Unidad de Valor Básico (UVB) fijado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público de la vigencia fiscal correspondiente.

Artículo 3.3.2.2. Publicidad e información a los usuarios. Los Centros de Diagnóstico Automotor fijarán los valores de precios al usuario dentro de los rangos establecidos en la presente sección y deberán publicarlas en un lugar visible al público en cada sede autorizada, con una antelación no menor a cinco (5) días de su puesta en vigencia, así como los valores de terceros, garantizando que la información sea amplia, clara y suficiente al usuario.

Artículo 3.3.2.3. Registro y ajuste de los valores de precios al usuario. Los Centros de Diagnóstico Automotor deberán registrar el precio de los servicios en la Superintendencia de Transporte, para que esta entidad publique en su página web los precios que se cobrarán a los usuarios por los servicios prestados por los CDA, así como los valores de terceros a cobrar.

Estos precios y valores a terceros podrán ser modificados una vez transcurran tres (3) meses del último registro. Al 1 de abril de cada año, estos centros deberán presentar ante la misma entidad, copia de sus estados financieros con las formalidades que la ley establece.

Artículo 3.3.2.4. Facturación. Los Centros de Diagnóstico Automotor deberán expedir facturas por la prestación del servicio de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a los usuarios al momento de la expedición de certificado correspondiente.

Estas facturas discriminarán de manera específica los valores de precios al usuario del servicio y los pagos de terceros, que deban transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el correspondiente a los seguros de responsabilidad civil, el valor correspondiente al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), los valores correspondientes a la Superintendencia de Transporte y al Sistema de Vigilancia que se adopte, así como los impuestos aplicables.

Artículo 3.3.2.5. Derechos a favor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). En los servicios que presten los Centros de Diagnóstico Automotor, se cancelarán también los derechos correspondientes al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme lo ordenado por la Ley 1005 de 2006 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 3.3.2.6. Valores a transferir a la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Para la determinación de los valores que por cada servicio deben transferirse al Fondo Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Transporte expedirá los actos administrativos respectivos, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 20 de la Ley 1702 de 2013, modificado por el artículo 30 de la Ley 1753 de 9 de junio de 2015.

Artículo 3.3.2.7. Recaudo. El recaudo de los servicios y derechos deberá efectuarse a través de los bancos calificados como de bajo riesgo o por intermedio de un aliado u operador de recaudo, que sea miembro del sistema financiero, o un operador postal de pago habilitado o autorizado

en Colombia que tenga convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera.

Igualmente, se entenderá cumplida esta obligación cuando el aliado u operador haga parte del sistema de control y vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de los valores acá establecidos.

En todo caso, debe garantizarse la dispersión automática de los recursos a cada una de las entidades a las cuentas que para tal efecto ella determine.

Requisitos De Funcionamiento, Criterios y Procedimientos para Realizar la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes

Artículo 3.3.3.1. Objeto. La presente sección tiene por objeto establecer las condiciones que deben cumplir los Centros de Diagnóstico Automotor para su habilitación, las líneas móviles para su autorización, funcionamiento, así como fijar los criterios y el procedimiento para realizar las revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes de los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional.

Artículo 3.3.3.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones establecidas en la presente sección serán aplicables en todo el territorio nacional para los Centros de Diagnóstico Automotor, líneas móviles y la revisión técnico-mecánica, de emisiones contaminantes que se realice a los vehículos que circulen por el territorio nacional.

Artículo 3.3.3.3. Centro de Diagnóstico Automotor. Un Centro de Diagnóstico Automotor, es todo ente estatal o privado, destinado a la realización de revisiones técnico-mecánicas y del control ecológico de vehículos automotores que transitan por el territorio nacional, conforme a las normas técnicas legales vigentes para la prestación del servicio.

Artículo 3.3.3.4. Independencia e imparcialidad. Los Centros de Diagnóstico Automotor no podrán bajo ninguna circunstancia realizar actividades que afecten la independencia e imparcialidad en las revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes, de conformidad con lo señalado en la Norma Técnica Colombiana NTC-ISO-IEC- 17020.

Artículo 3.3.3.5. Acreditación. El Centro de Diagnóstico Automotor deberá someterse a evaluaciones anuales de seguimiento por parte del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), con el fin de verificar que se mantienen las condiciones con las cuales le fue otorgada o renovada la acreditación, en lo dispuesto en las Normas Técnicas Colombianas 5375, 5385, 6218, 6282, según corresponda, y las demás que sean adoptadas por el Ministerio de Transporte, de conformidad con lo previsto en la presente sección.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340056051 de 2019.

“... los Centros de Diagnóstico automotor que no tengan uso de suelos, no podrán ser habilitados por parte de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte para su funcionamiento, así

hayan sido acreditados por la ONAC, dado que el uso de suelos no se encuentra establecido dentro de la Norma Técnica Colombiana –NTC5375 como requisito de acreditación.

Artículo 3.3.3.6. Clasificación de los Centros de Diagnóstico Automotor. Los Centros de Diagnóstico Automotor habilitados se clasificarán según la cobertura del servicio, así:

Clasificación CDA	SERVICIO

Clase A	Con línea(s) para revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes exclusiva(s) de motocicletas, ciclomotor (moped), motociclo, equipados con motor 4 tiempos, 2 tiempos, eléctricos e híbridos. Las anteriores tipologías pueden ser conjuntas, combinadas o independientes. Las motorizaciones pueden ser conjuntas, combinadas o independientes.
Clase B	Con línea(s) para revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos livianos, motocarros, tricimoto, cuadriciclo, mototriciclo, cuatrimotos. También podrá tener línea(s) adicional(es) e independiente(s) para revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes exclusiva(s) de motocicletas, ciclomotor (moped), motociclo, equipados con motor 4 tiempos, 2 tiempos, eléctricos e híbridos. Las anteriores tipologías pueden ser conjuntas, combinadas o independientes. Las motorizaciones pueden ser conjuntas, combinadas o independientes.
Clase C	Con línea(s) para revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes solo para vehículos pesados rígidos, articulados, biarticulados. También podrá tener línea(s) adicional(es) e independiente(s) para revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes exclusiva(s) de motocicletas, ciclomotor (moped), motociclo, equipados con motor 4 tiempos, 2 tiempos, eléctricos e híbridos. Las anteriores tipologías pueden ser conjuntas, combinadas o independientes. Las motorizaciones pueden ser conjuntas, combinadas o independientes.
Clase D	Con línea(s) para revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos livianos, motocarros, tricimoto, cuadriciclo, mototriciclo, cuatrimotos y pesados rígidos, articulados, biarticulados. También podrá tener línea(s) adicional(es) e independiente(s) para revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes exclusiva(s) de motocicletas, ciclomotor (moped), motociclo, equipados con motor 4 tiempos, 2 tiempos, eléctricos e híbridos. Las anteriores tipologías pueden ser conjuntas, combinadas o independientes. Las motorizaciones pueden ser conjuntas, combinadas o independientes.

Artículo 3.3.3.7. Acreditación. La línea móvil debe someterse a evaluaciones anuales de seguimiento por parte del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), con el fin que verifique que se mantienen las condiciones de otorgamiento o renovación de la acreditación.

Artículo 3.3.3.8. Aseguramiento Metrológico. Los Centros de Diagnóstico Automotor habilitados y que soliciten la autorización para la operación con líneas móviles, deberán realizar verificaciones metrológicas cada vez que se desplacen de un municipio a otro y cuando se efectúe mantenimiento, ajustes y calibración de equipos.

Los registros y el cumplimiento de este requisito, serán verificados durante el proceso de evaluación de seguimiento a la acreditación otorgada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

Artículo 3.3.3.9. Definición de los municipios y cronograma de operación de las líneas móviles. Se autorizará la operación de líneas móviles siempre y cuando estas operen en un municipio por el tiempo mínimo de un (1) mes a una distancia de 50 km respecto de un CDA fijo que opere con cualquier tipo de línea.

En todo caso, el sitio escogido por el CDA para la ubicación de la línea móvil no debe poner en riesgo la operación del Centro de Diagnóstico Automotor fijo.

Parágrafo. Las áreas mínimas para la ubicación de las unidades móviles serán de acuerdo al tipo de línea, así:

- a) Para línea de motos - 100 m2.
- b) Para línea de livianos - 500 m2.
- c) Para línea de pesados o mixta - 2.000 m2.

Cada línea deberá garantizar la delimitación del cerramiento y las áreas definidas, durante el tiempo y en el municipio que opere, situación que podrá ser verificada por las autoridades ambientales y de tránsito de la jurisdicción. Las características del suelo donde se ubicarán las

unidades móviles serán sitios planos, las pistas de inspección deberán ser pavimentadas en concreto o asfalto.

Artículo 3.3.3.10. Prelación de Centros de Diagnóstico Automotor fijos. Si dentro del municipio de la zona de operación de una línea móvil, se habilitará un Centro de Diagnóstico Automotor Fijo, la línea móvil dentro de los treinta (30) días siguientes a la notificación de dicha habilitación, deberá desplazarse a un sitio en el cual dé cumplimiento a lo determinado en el artículo 3.3.3.9.

Dentro de este término, la línea móvil deberá allegar ante la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte la lista de municipios y el respectivo cronograma de operación, para que se emita la respectiva autorización, de lo contrario, no podrá operar.

Aspectos No Aplicables a la Norma Técnica Colombiana-NTC 5385 (Segunda Actualización), para Algunos Centros de Diagnóstico Automotor

Artículo 3.3.7.1. Aplicabilidad del numeral 4.2.3 de la NTC 5385. Las modificaciones introducidas al numeral 4.2.3 de la Norma Técnica Colombiana NTC 5385, en la segunda actualización y confirmados en la tercera actualización, no serán aplicables a los Centros de Diagnóstico Automotor, que obtuvieron la primera acreditación antes del 29 de octubre de 2010.

En consecuencia, los requisitos establecidos en el numeral 4.2.3 de la NTC 5385 (Segunda actualización) y confirmados en el numeral 4.2.3 (Tercera actualización), sólo serán exigibles a los Centros de Diagnóstico Automotor que hayan obtenido su acreditación ante el ONAC a partir del 29 de octubre de 2010.

Artículo 3.3.7.2. Alturas y anchos mínimos de accesos y salidas. Los Centros de Diagnóstico Automotor acreditados con anterioridad al 29 de octubre de 2010, se registrarán en materia de alturas y anchos mínimos de accesos y salidas, por lo establecido en la versión de la NTC 5385, que estaba vigente al momento de su acreditación.

Artículo 3.3.7.3. Aplicación. Los demás numerales de la NTC 5385 y sus actualizaciones serán aplicables a los Centros de Diagnóstico Automotor que obtuvieron su primera Acreditación antes del 29 de octubre de 2010.

Artículo 3.3.7.4. Aplicación voluntaria. Los Centros de Diagnóstico que hubiesen obtenido su primera acreditación antes del 29 de octubre de 2010 y que expresamente manifiesten su voluntad y posibilidad de cumplir las alturas y anchos mínimos de accesos y salidas, establecidas en las actualizaciones de la NTC 5385, podrán acogerse a las respectivas modificaciones.

Inspección y Vigilancia

Artículo 3.3.10.1. Inspección y vigilancia. La Superintendencia de Transporte será la entidad encargada de vigilar y controlar a los Centros de Diagnóstico Automotor.

Lo anterior, sin perjuicio de la competencia que en materia de evaluación, control y seguimiento corresponda a las autoridades ambientales de acuerdo con la Ley 99 de 1993 y a la Superintendencia de Industria y Comercio.

Otras Disposiciones de los Centros de Diagnostico Automotor

Artículo 3.3.11.1. Autoridad competente. El Ministerio de Transporte es la única autoridad competente para otorgar la habilitación de los Centros de Diagnóstico Automotor, autorizar la operación de líneas móviles, hasta que se cuente con el desarrollo en el sistema RUNT para que los Centros de Diagnóstico Automotor puedan realizar el registro de manera directa y para adoptar nuevas Normas Técnicas Colombianas y adoptar las que modifiquen, adicionen o

sustituyan las Normas Técnicas Colombianas NTC 5375, 5385, 6218, 6282, así como para determinar los aspectos no aplicables de ellas.

Artículo 3.3.11.2. Validez de las revisiones técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes tendrá validez nacional, siempre y cuando se realice en Centros de Diagnóstico Automotor Habilitados que cumplan las condiciones establecidas en el presente capítulo y no podrán ser condicionadas al cumplimiento previo de ninguna obligación de carácter fiscal.

Modificado Artículo 21 Ley 2050 de 2020. Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, serán consignados en un documento uniforme cuyas características determinará el Ministerio de Transporte. La aceptación de las condiciones de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes del vehículo, se dará mediante el Certificado de Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el cual será entregado al solicitante de manera virtual y con código seguro de verificación, así como con opción de consulta en los Centros de Diagnóstico Automotor y los agentes de tránsito, a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá contar con la licencia de tránsito vigente.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Formato Uniforme de Resultados (FUR) y Certificado de la Revisión Técnico- Mecánica y de Emisiones Contaminantes

Artículo 3.3.5.1. Formato uniforme de resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Una vez efectuado el proceso de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el Centro de Diagnóstico Automotor o línea móvil, valiéndose de los medios electrónicos y el software respectivo, deberá consignar, además de los resultados de carácter técnico, la identificación del vehículo examinado incluyendo el registro fotográfico y el responsable de cada uno de los procesos de revisión.

El formulario deberá tener la firma autógrafa del director técnico del Centro de diagnóstico automotor o línea móvil y llevará una numeración consecutiva del Formato Uniforme de Resultados de la Revisión técnico-mecánica y de Emisiones Contaminantes efectuadas desde el inicio de sus operaciones y en el mismo, deberá consignarse además de los resultados de carácter técnico y la información del responsable de cada uno de los procesos de las revisiones.

Parágrafo. Los Centros de Diagnóstico automotor habilitados y líneas móviles autorizadas con anterioridad al 26 de septiembre de 2013, podrán continuar con su sistema de numeración y deberán garantizar en todo caso que el formulario contenga la identificación del vehículo examinado y el responsable de cada uno de los procesos de las revisiones.

Artículo 3.3.5.2. Certificado de las Revisiones Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes. El Centro de Diagnóstico Automotor o línea móvil deberá verificar si los resultados obtenidos por el vehículo automotor se encuentran dentro los parámetros permisibles en las Normas Técnicas Colombianas NTC 5375, 5385, 6218, 6282, según corresponda, y de acuerdo con el artículo 3.3.4.2., de la presente resolución.

Adicionalmente, en cuanto a las emisiones contaminantes, el Centro de Diagnóstico Automotor o línea móvil deberá verificar que el vehículo automotor se encuentre dentro de los límites de emisiones contaminantes permisibles, establecidas por la autoridad ambiental competente.

De cumplir tanto con la revisión técnico-mecánica como con las emisiones, se procederá de manera sistematizada a reportar este hecho al RUNT, de conformidad con las disposiciones establecidas en la Resolución número 20203040003625 de 2020 del Ministerio de Transporte, modificada por la Resolución número 20213040026985 de 2021 y por la Resolución número 20203040007155 de 2020, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 3.3.5.3. Vehículos rechazados. Si al verificar el resultado total de las pruebas, en las revisiones técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el vehículo automotor es reprobado de acuerdo con los criterios señalados para el efecto, el Centro de Diagnóstico Automotor o línea móvil, deberá entregar copia del Formato Uniforme de Resultados de las revisiones técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor, quien deberá efectuar las reparaciones pertinentes y subsanar los aspectos defectuosos dentro de los quince (15) días calendario contados a partir de la fecha en que fue reprobado.

Una vez efectuadas las reparaciones el propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor podrá volver por una sola vez sin costo al mismo Centro de Diagnóstico Automotor o línea móvil, para someter el vehículo a la revisión de los aspectos reprobados en la visita inicial.

Parágrafo. En la segunda visita al Centro de Diagnóstico Automotor o la línea móvil, el vehículo, en todos los casos, será objeto de una revisión sensorial completa para verificar que las condiciones generales del vehículo se mantienen, y se procederá a hacer una revisión gratuita de los aspectos reprobados en la visita inicial mediante revisión visual o revisión mecanizada, según corresponda.

Cuando de la revisión visual se compruebe que el vehículo pudo haber sufrido alguna alteración, este será sometido a una revisión total como si acudiera por primera vez y esta generará el respectivo cobro.

Adopción Formato Uniforme de Resultados (FUR) y Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes Virtual, para Vehículos Automotores en el Territorio Nacional

Artículo 3.3.5.1.1. Objeto y ámbito de aplicación. La presente subsección tiene por objeto adoptar el Formato Uniforme de Resultados (FUR), y el Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes Virtual para vehículos automotores en el territorio nacional.

Artículo 3.3.5.1.2. Definiciones. Para efectos de la presente subsección se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes Virtual: Es el documento que acredita ante las autoridades que el vehículo automotor cumple con las condiciones de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes o de Revisión Técnico-Mecánica para vehículos eléctricos, en virtud de lo reglado en la Ley 1964 de 2019, establecidas por las Normas Técnicas Colombianas (NTC), o reglamentos técnicos, previamente adoptados por el Ministerio de Transporte.

Código QR: Código de barras bidimensional que puede almacenar los datos codificados.

Correo Electrónico Certificado: Servicio tecnológico de entrega de correos electrónicos, acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), que garantiza la validez jurídica y probatoria de un envío postal certificado por medios físicos. Genera la trazabilidad del envío de un mensaje de datos enviado en un correo electrónico, registrando la recepción por parte del destinatario, la lectura de este y el acceso al archivo adjunto enviado, certificando cada uno de estos eventos mediante una firma digital y una estampa cronológica

que permita generar en un acta de trazabilidad garantizando el origen, el destino del mensaje, la fecha y la hora en que fue enviado y recibido el mensaje.

Las evidencias que aporta el servicio tecnológico referido son las siguientes: la prueba de transmisión (Certificación de Envío), prueba de recepción (Certificación de Entrega o Recepción), acceso a la información (Certificación de Lectura) de apertura y descarga de documentos adjuntos, integridad del contenido, identidad del emisor y receptor y el sello de hora oficial (Servicio de estampado cronológico certificado, acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación (ONAC)).

Entidad Certificadora: Es aquella persona jurídica autorizada conforme a lo dispuesto en la Ley 527 de 1999, o aquella que la modifique, adicione o sustituya, que está facultada para emitir certificados en relación con las firmas digitales de las personas, ofrecer o facilitar los servicios de registro y estampado cronológico de la transmisión y recepción de mensajes de datos, así como cumplir otras funciones relativas a las comunicaciones basadas en las firmas digitales. Debe estar acreditada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), cumpliendo con las actividades propias de las entidades de certificación, conforme a lo normado en el artículo 30 de la Ley 527 de 1999, modificado por el artículo 161 del Decreto número 019 de 2012, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

La Entidad Certificadora deberá tener la capacidad tecnológica para integrarse con las diferentes aplicaciones del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de recibir y entregar información.

Firma Autógrafa: Firma que plasma la persona con su puño y letra.

Firma Digital: Técnica matemática que hace uso de un valor numérico asociado a un mensaje de datos y permite identificar la entidad originadora del mensaje (el firmante), y confirmar que el mensaje no ha sido modificado desde que fue firmado por el originador. De acuerdo con el párrafo del artículo 28 de la Ley 527 de 1999, el uso de una firma digital tiene la misma fuerza y efectos sobre un mensaje de datos que el uso de una firma manuscrita para un documento impreso.

Formato Uniforme de Resultados (FUR): Es el documento en el cual se registra la información del vehículo y del propietario, poseedor o tenedor, conforme a los datos registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), y los resultados de la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes o Revisión Técnico-Mecánica realizada a un vehículo automotor por un Centro de Diagnóstico Automotor debidamente registrado ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de conformidad con lo establecido en las Normas Técnicas Colombianas (NTC), o reglamentos técnicos, previamente adoptados por el Ministerio de Transporte.

Servicio de Firma Digital Central: Servicio tecnológico de expedición de certificados digitales (entidad certificadora), que soporta una infraestructura PKI (infraestructura de llave pública), implementada sobre dispositivos criptográficos HSM (Hardware Security Module), que cumplan el estándar FIPS 140-2 Nivel 3, y gestiona de forma centralizada la expedición y revocación de los certificados digitales utilizados en una comunidad para identificar, autenticar y asegurar el no repudio de cada una de las operaciones electrónicas firmadas digitalmente.

Artículo 3.3.5.1.3. Adopción del Formato Uniforme de Resultados (FUR). Adóptese el Formato Uniforme de Resultados (FUR), contenido en el Anexo 5 “Formato Uniforme de Resultados - FUR y codificación para los defectos”, de la presente resolución, de conformidad con lo establecido en las Normas Técnicas Colombianas-NTC 5375, 5385, 6218 y 6282, y las que se adicionen, modifiquen o sustituyan, adoptadas por el Ministerio de Transporte, mediante la Resolución número 3768 de 2013, modificada por la Resolución número 6589 de 2019.

Artículo 3.3.5.1.4. Aplicación. Los Centros de Diagnóstico Automotor debidamente registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), deberán aplicar el Formato Uniforme de Resultados (FUR), a que se refiere el artículo 3.3.5.1.1., de la presente resolución.

Artículo 3.3.5.1.5. Entrega del Formato Uniforme de Resultados (FUR). Una vez realizada la Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes por parte del Centro de Diagnóstico Automotor (CDA), debidamente registrado ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), este último expedirá copia del Formato Uniforme de Resultados (FUR), al propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor, el cual podrá ser entregado de manera digital a través del correo electrónico certificado informado por el solicitante o al inscrito ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), o en medio físico, según lo indique el solicitante.

Parágrafo 1. Hasta tanto no se cuente con el desarrollo que permita que el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), entregue al solicitante el Formato Uniforme de Resultados (FUR), de manera virtual, el Centro de Diagnóstico Automotor (CDA), deberá entregarlo al solicitante en medio físico.

Parágrafo 2. Bajo ninguna circunstancia el Formato Uniforme de Resultados (FUR), puede ser diligenciado de manera manual.

Parágrafo 3. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), deben remitir para los fines pertinentes, la información del Formato Uniforme de Resultados (FUR), relacionada con los asuntos ambientales a las autoridades competentes en los términos en que sea requerida, dentro de los diez (10) primeros días hábiles de cada mes.

Artículo 3.3.5.1.6. Rechazo de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. El vehículo automotor que habiendo sido sometido a la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnico-mecánica y cuyo resultado sea reprobado, el propietario, poseedor o tenedor del vehículo contará con el término de quince (15) días calendario, contados a partir de la fecha de su reprobación, para efectuar las reparaciones pertinentes y subsanar los aspectos defectuosos, y así proceder a presentarlo al mismo Centro de Diagnóstico Automotor (CDA), para su revisión sin costo alguno por una única vez.

Vencido el plazo indicado o no habiendo aprobado la segunda revisión, el vehículo deberá someterse nuevamente al proceso de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en cualquier Centro de Diagnóstico Automotor (CDA), asumiendo el costo conforme a las tarifas dispuestas por el Ministerio de Transporte; salvo lo dispuesto en el parágrafo del artículo 3.3.5.3., de la presente resolución.

Artículo 3.3.5.1.7. Características del Formato Uniforme de Resultados (FUR). Las características del Formato Uniforme de Resultados (FUR), serán las contempladas en el Anexo 5 “Formato Uniforme de Resultados - FUR y codificación para los defectos”, de la presente resolución, el cual hace parte integral de este acto administrativo.

Artículo 3.3.5.1.8. Codificación para los defectos. Como resultado de la revisión técnico-mecánica, en caso de encontrar defectos conforme a las Normas Técnicas Colombianas - NTC 5375, 6218 y 6282, los mismos deberán ser incluidos en el Formato Uniforme de Resultados (FUR), de acuerdo con los códigos contenidos en el Anexo 5 “Formato Uniforme de Resultados - FUR y codificación para los defectos”.

Artículo 3.3.5.1.9. Adopción del formato virtual del Certificado de Revisión Técnico- Mecánica y de Emisiones Contaminantes. Adóptese el formato virtual del Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes del Anexo 6 “Características del certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes virtual”, de la presente resolución.

Artículo 3.3.5.1.10. Aplicación. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), debidamente registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), deberán usar el Formato Virtual de Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes del Anexo 6 “Características del certificado de revisión técnico- mecánica y de emisiones contaminantes virtual”, de la presente resolución.

Artículo 3.3.5.1.11. Aprobación y entrega del Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes. Cuando el vehículo automotor cumpla con las condiciones de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnico-mecánica, según corresponda, el Centro de Diagnóstico Automotor (CDA), procederá a la aprobación del mismo.

Efectuado lo anterior, el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), procederá a la expedición y entrega del Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes al solicitante de manera digital a través del correo electrónico certificado informado por el solicitante o el inscrito ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), o en formato descargable a través del módulo de consulta al ciudadano en la página web del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo 1. El Centro de Diagnóstico Automotor (CDA), deberá cargar de manera automática la información del Formato Uniforme de Resultados (FUR), al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), una vez se encuentre disponible dicha funcionalidad.

Parágrafo 2. El Sistema Integrado de Control y Vigilancia (SICOV), de la Superintendencia de Transporte, podrá realizar la validación de la realización de la revisión técnico- mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnico-mecánica, según corresponda, de conformidad con la normatividad vigente.

Parágrafo 3. Para los vehículos extranjeros y vehículos de servicio diplomático, la entrega del Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes se realizará al solicitante de manera digital a través del correo electrónico certificado informado por el solicitante o en formato descargable en la página web del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Artículo 3.3.5.1.12. Características del Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes. Las características del Certificado de Revisión Técnico- Mecánica y de Emisiones Contaminantes serán las establecidas en el Anexo 6 “Características del certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes virtual”, de la presente resolución.

Artículo 3.3.5.1.13. **Adicionado Resolución MT-20243040024575 de 2024.** Formato Uniforme de Resultados-FUR y PPT. De conformidad a lo adoptado para el Formato Uniforme de Resultados (FUR), deberá registrar en la casilla “Documento de Identidad” el número de identificación, pero determinando en la casilla F. “COMENTARIOS U OBSERVACIONES ADICIONALES” que dicho número está asociado al tipo de documento (PPT) Permiso por Protección Temporal.

Cargue de Información del FUR y Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes Virtual al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)

Artículo 3.3.5.2.1. Cargue de resultados Formato Uniforme de Resultados (FUR), al sistema RUNT. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), deben registrar la información de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes o revisión técnico-mecánica, en el Formato Uniforme de Resultados (FUR), para los vehículos aprobados y rechazados, cuya información reposará en el historial del vehículo del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Artículo 3.3.5.2.2. Procedimiento para la generación, firma y entrega del Formato Uniforme de Resultados (FUR) virtual. En los casos en los que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo automotor objeto de revisión solicite que el Formato Uniforme de Resultados (FUR), le sea entregado a través de correo electrónico certificado, el Centro de Diagnóstico Automotor (CDA), deberá disponer y mantener vigente el servicio de firma digital central y el servicio de correo electrónico certificado que permitan la realización de este proceso, ante las entidades de certificación digital, acreditadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), y que puedan interoperar con el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Artículo 3.3.5.2.3. Procedimiento para la generación, firma y entrega del Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes Virtual. Una vez registrada la aprobación de la revisión en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), se generará de forma automática el Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes con código QR, firmado digitalmente de manera centralizada por el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), y el Centro de Diagnóstico Automotor (CDA), en el que se haya efectuado la revisión.

Parágrafo. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), deberán disponer y mantener vigente el servicio de firma digital central y el servicio de correo electrónico certificado que permitan la realización de este proceso ante las entidades de certificación digital, acreditadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), y que puedan interoperar con el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Artículo 3.3.5.2.4. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), deberán registrar en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el número de Revisiones Técnico-Mecánicas y de Emisiones Contaminantes, autorizadas por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), de acuerdo con la hora de inicio y cierre de labores del Centro de Diagnóstico Automotor y el número de capacidad efectiva de revisión por hora autorizada.

Artículo 3.3.5.2.5. El concesionario encargado de la operación del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) deberá realizar los desarrollos correspondientes en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para dar cumplimiento a lo previsto en el parágrafo primero del artículo 3.3.5.1.5. y parágrafo primero del artículo 3.3.5.1.12. de la presente resolución.

Artículo 3.3.5.2.6. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), deberán adelantar las gestiones necesarias que se requieran para que una vez el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), cuente con los desarrollos correspondientes en el sistema, se dé cumplimiento a lo previsto en el parágrafo 1 del artículo 3.3.5.1.12., y en el artículo 3.3.5.2.2. de la presente resolución.

Transmisión de Información a los Centros de Diagnóstico Automotor al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)

Artículo 3.3.6.1. Transmisión de información al sistema RUNT. En el evento en que se evidencie por parte del Ministerio de Transporte que un Centro de Diagnóstico Automotor no cumple con las condiciones y validaciones técnicas establecidas para la transmisión de los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes no podrá continuar reportando y cargando información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

En este caso, la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, requerirá al CDA por el medio idóneo, para que en un periodo de cinco (5) días calendario se ajuste. Si dentro del plazo se acredita que cumple con las condiciones y validaciones técnicas establecidas para la transmisión al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), este podrá continuar reportando y cargando información.

De lo contrario, no podrá seguir transmitiendo información y copia de la evidencia del incumplimiento se remitirá a la Superintendencia de Transporte para que se adelante la investigación respectiva.

Artículo 3.3.6.2. Validez de las revisiones técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes tendrá validez nacional, siempre y cuando se realice en Centros de Diagnóstico Automotor Habilitados que cumplan las condiciones establecidas en el capítulo 3 del título 3, de la presente resolución y no podrán ser condicionadas al cumplimiento previo de ninguna obligación de carácter fiscal.

Instrucción Administrativa:

Circular MT-20244200000317 de 2024. “En conclusión, ningún Centro de Diagnóstico Automotor en el país puede negarse a llevar a cabo la Revisión Técnico-Mecánica de las motocicletas con un cilindraje inferior a 50cm³, con el argumento que no está bien la clase de vehículo que le fue asignada en el momento de su registro o matrícula inicial. Cualquier negativa en este sentido constituiría una clara violación a los derechos de los usuarios y a las normativas actuales en materia de tránsito”.

Circular MT-20244200000537 de 2024: “En respuesta a los múltiples reclamos de usuarios del servicio de Revisión Técnico-Mecánica, especialmente de propietarios de

vehículos matriculados como motocicletas con un cilindraje inferior a 50cm³, quienes reportan que ciertos Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), se han negado a realizar la revisión técnico-mecánica de dichos vehículos, se considera necesario aclarar la Circular Externa 20244200000317 del 5 de junio de 2024. Esta aclaración busca evitar confusiones de interpretación y permitir que los Centros de Diagnóstico Automotor presten el servicio de Revisión Técnico-Mecánica, cumpliendo con las reglas del servicio de acreditación y sin temor a perder la acreditación por parte del ente acreditador, el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC)”.

Parágrafo 1. Quien no cuente con certificado vigente incurrirá en las sanciones previstas en la ley. Para todos los efectos este será considerado como documento público.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió: “**Tercero. DECLARAR INFUNDADA** la objeción presidencial presentada contra (...) inciso 1 del artículo 13 del proyecto de ley núm. 012

de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, “*Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones*”, y en consecuencia, se declara **EXEQUIBLE**”.

Parágrafo 2. La Autoridad de Tránsito deberá realizar la consulta a través del Registro Único Nacional de Tránsito del cumplimiento de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, por lo tanto, no podrá exigir el certificado físico de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes¹⁷⁹.

Parágrafo 2. Adicionado Artículo 6 Ley 2283 de 2023. Declarado Inexequible Sentencia C-470 de 2023.

¹⁷⁹Esta medida se refuerza con lo previsto por el Parágrafo del Artículo 6 de la Ley 2251 de 2022.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-470 de 2023. “La Sala Plena de la Corte Constitucional estudió una demanda de inconstitucionalidad en contra del artículo 6 de la Ley 2283 de 2023, mediante el cual se impuso a los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) el deber de tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobrecosto para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos, por violar el artículo 333 de la Constitución. Para resolver el asunto, la Corte reiteró su jurisprudencia sobre la libertad económica e iniciativa privada y en general, el derecho a la libertad de empresa que garantiza el artículo 333 de la Constitución Política de 1991; algunos pronunciamientos sobre la actividad aseguradora, específicamente, lo relativo a la distinción entre los seguros obligatorios y los potestativos; la naturaleza y finalidades de los Centros de Diagnóstico Automotor y, el alcance de la norma demandada y su incidencia en tales derechos. La Sala Plena concluyó que la citada norma es inexecutable por afectar el derecho a la libertad económica y en general la libertad de empresa que garantiza el artículo 333 de la Constitución, toda vez que le impone a los Centros de

Diagnóstico Automotor el deber de tomar, con sus propios recursos y en beneficio de un tercero, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, lo cual no tiene relación alguna con la actividad económica profesional que realiza el Centro de Diagnóstico Automotor ni ampara la responsabilidad civil resultante de la prestación deficiente de los servicios que presta el Centros de Diagnóstico Automotor a los vehículos particulares que realicen la revisión técnico-mecánica. En efecto, la Sala encontró que la norma cumplía varias finalidades, entre ellas, superar el déficit de asegurabilidad del parque automotor respecto de los daños materiales que se causen a terceros con ocasión del alto índice de accidentalidad en el país. No obstante, si bien dichas finalidades no se encuentran prohibidas por la Constitución, la Sala constató que la medida empleada para lograrlas desconoce los límites impuestos por la Constitución, en tanto y en cuanto excede las posibilidades que la Constitución le confiere al legislador para delimitar el alcance del derecho a la libertad económica y, además transgrede, de manera excesiva su núcleo esencial. Por las razones expuestas, la Sala Plena decidió declarar inexecutable el artículo 6 de la Ley 2283 de 2023”.

Parágrafo transitorio. Las obligaciones a que se refiere este artículo serán exigibles a las autoridades de tránsito dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del presente decreto ley.

El Ministerio de Transporte continuará realizando las habilitaciones, hasta que se cuente con el desarrollo en el sistema RUNT, para que dichos organismos realicen el registro de manera directa, plazo que no podrá ser mayor a seis (6) meses contados a partir de la expedición del presente decreto ley prorrogables por tres (3) meses más.

Para todos los efectos legales, el registro en el RUNT hará las veces de habilitación.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-42641 de 2011: “El pago por concepto de placas, corresponde a tarifas a favor del Ministerio de Transporte y los Organismos de Tránsito, por concepto de

especies venales asignadas a estos últimos, el cobro de los impuestos compete a las Secretarías de Hacienda municipales o Departamentales. Para la expedición del

Certificado de Revisión técnicomecánica y de gases se exige el pago por concepto del servicio prestado por el Centro de Diagnóstico Automotor y otro porcentaje se paga al RUNT por generar la transmisión del CDA al sistema RUNT, estos valores no llevan pago de impuestos nacionales como tampoco pago de tarifas a favor del Ministerio de Transporte”.

Concepto MT-20201340021461 de 2020:
“...la resolución ibidem no establece una forma específica de pago para satisfacer la obligación (precio establecido por el servicio provisto por los Centros de Diagnóstico Automotor -CDA-), por lo tanto, mal haya este Despacho interpretar que la norma aludida circunscribe la realización de dicho pago mediante una sola forma de saldar la obligación adquirida por los usuarios, haciéndolo de manera total, a través de uno o varios medios. Ahora bien, no obstante la no especificación en la norma para cancelar la totalidad del servicio provisto por los COA a través de un método único de pago (Transacciones bancarias, sumas liquidas en dinero y/u otros medios de pago) y/o fraccionado mediante la realización de más de un pago hasta completar la totalidad, el prealudido acto administrativo establece la realización de recaudo a través de bancos

calificados como de bajo riesgo o por intermedio de aliado u operador de recaudo, luego entonces, serán dichos recaudadores quienes para su operación determinen la recepción de los métodos de pagos”.

Concepto MT-20211340907061 de 2021.
“...los centros de diagnóstico automotor -CDA- que ofrecen a sus usuarios concesiones y/o beneficios de cualquier índole por la utilización de sus servicios, como descuentos, bonos redimibles o cualquier otro bien o servicio que afecten de manera directa la tarifa y que tengan una representación económica para el usuario y con el cual se pretenda buscar la fidelidad del usuario, incurrirá en las sanciones previstas en la ley, teniendo en cuenta que el Ministerio de Transporte estableció los rangos de precios al usuario de los centros de diagnóstico automotor. Ahora bien, por tratarse de una actividad regulada, controlada y vigilada por el estado, los Centros de Diagnóstico Automotor, solo podrán competir en el mercado dentro de los límites establecidos por el Ministerio de Transporte en materia tarifaria, con eficiencia y calidad en la prestación de sus servicios y eventualmente ofreciendo incentivos no patrimoniales”.

Artículo 54. Modificado Artículo 14 Ley 1383 de 2010. Registro computarizado. 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.

TITULO III NORMAS DE COMPORTAMIENTO

CAPITULO I Reglas generales y educación en el tránsito

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

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia T-1040 de 2002: “El Código Nacional de Transporte (sic) 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.”

Legislación Complementaria: Ley 1503 de 2011

Artículo 1. Modificado Artículo 16 Ley 1811 de 2016. *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;
- f) Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1. El Gobierno nacional incluirá dentro del Plan Nacional de Seguridad Vial las medidas necesarias que permitan incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte en el territorio nacional, de un modo responsable y de respeto a todos los usuarios de los medios de transporte.

Parágrafo 2. El Gobierno nacional reglamentará la obligatoriedad, las características técnicas y los materiales de los cascos para biciusuarios antes de tres (3) meses después de promulgada esta ley.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Artículo 2.3.2.1. Definiciones. Para la interpretación del presente Título se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a) *Plan Estratégico de Seguridad Vial*: **Modificado Decreto 1252 de 2021 Artículo 1.** Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.

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

c) *Seguridad vial*: se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

d) *Seguridad activa*: se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

e) *Seguridad pasiva*: son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo.

f) *Competencias básicas*: es el conjunto de conocimientos, actitudes y habilidades que, relacionados entre sí, le permiten a un individuo desempeñarse de manera eficaz, flexible y con sentido en contextos nuevos y retadores. Las competencias básicas incluyen las comunicativas, matemáticas, científicas y ciudadanas.

g) *Competencias ciudadanas*: son parte de las competencias básicas y son definidas como el conjunto de conocimientos y de habilidades cognitivas, emocionales y comunicativas que, articulados entre sí, hacen posible que el ciudadano actúe de manera constructiva en una sociedad democrática.

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

i) *Proyecto Educativo Institucional (PEI)*: de acuerdo con el artículo 73 de la Ley 115 de 1994, es el documento que debe elaborar y poner en práctica cada establecimiento educativo y en

el que se especifican entre otros aspectos, “los principios y fines del establecimiento, los recursos docentes y didácticos disponibles y necesarios, la estrategia pedagógica, el reglamento para docentes y estudiantes y el sistema de gestión, todo ello encaminado a cumplir con las disposiciones de la presente ley y sus reglamentos”.

j) *Proyecto pedagógico*: de acuerdo con el artículo 36 del Decreto 1860 de 1994, o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, es una actividad dentro del plan de estudios que de manera planificada ejercita al educando en la solución de problemas cotidianos, seleccionados por tener relación directa con el entorno social, cultural, científico y tecnológico del mismo.

Cumple la función de correlacionar, integrar y hacer activos los conocimientos, habilidades, destrezas, actitudes y valores logrados en el desarrollo de diversas áreas, así como de la experiencia acumulada. La enseñanza prevista en el artículo 14 de la Ley 115 de 1994, se cumplirá bajo la modalidad de proyectos pedagógicos.

Los proyectos pedagógicos también podrán estar orientados al diseño y elaboración de un producto, al aprovechamiento de un material, un equipo, o a la adquisición de dominio sobre una técnica o tecnología, a la solución de un caso de la vida académica, social, política o económica y en general, al desarrollo de intereses de los educandos que promuevan su espíritu investigativo y cualquier otro propósito que cumpla los fines y objetivos en el proyecto educativo institucional.

La intensidad horaria y la duración de los proyectos pedagógicos se definirán en el respectivo plan de estudios.

k) *Programas marco de enseñanza en educación vial*: son los lineamientos que orientarán el desarrollo de los proyectos pedagógicos cuyo objetivo es promover el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas en los diferentes niveles de la educación formal relacionados con educación en Seguridad Vial, que responden a las políticas intersectoriales y a los términos del artículo 10 de la Ley 1503 de 2011.

Artículo 12. Modificado Artículo 110 Decreto-Ley 2106 de 2019. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación.

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:

1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.

2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.
3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.
4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340206181 de 2023.

“(…) la Resolución 20223040040595 del 2022 compilada en la Resolución Única en materia de tránsito citada en el presente escrito, establece que esta metodología se encuentra integrada por una serie de fases y pasos consecutivos, que deben seguirse de una manera sistemática bajo el ciclo PHVA, para lograr los resultados en mejora de la seguridad vial, encontrando en la Fase 2. La implementación y ejecución del PESV y su vez en el Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro (Aplica a nivel avanzado), el cual establece que, para la definición de la responsabilidad de los colaboradores en el PESV y la evaluación de su comportamiento en la seguridad vial, la organización debe, entre otros: documentar en uno (1) o varios procedimientos en los que se establezca los requisitos de contratación en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales (pruebas teóricas y prácticas, exámenes, médicos entre otros). En este sentido cada

empresa, organización o entidad tiene la responsabilidad y autonomía para establecer y documentar el procedimiento y los requisitos mínimos para la contratación en seguridad vial de los colaboradores que van a desarrollar las actividades de pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos, entre otros que considere pertinentes para monitorear la competencia, dicho de otra manera, si la organización dentro de su procedimiento de contratación decide mantener los exámenes psicosensoométricos, las pruebas teóricas y prácticas como una buena práctica, la organización debe definir la metodología y la frecuencia de su realización, así como la competencia de las personas que llevaran a cabo estas actividades o en la que aplicaran dichos controles establecidos en su procedimiento de contratación, de acuerdo con los riesgos de su operación y teniendo en cuenta el nivel de exposición y probabilidad del riesgo en seguridad vial, siempre y cuando sean competentes para realizar dichas actividades.

Legislación Complementaria: Ley 2050 de 2020

Artículo 1. *Verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.* La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la Metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue.

Reglamentación: Circular Única de Infraestructura y Transporte SuperTransporte

Proceso Institucional para la verificación y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PI/PESV

Artículo 6.1. Objetivo. El Proceso Institucional para la verificación y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PI/PESV) pretende consolidar las etapas y procedimientos a través de los que esta Autoridad recogerá información y documentación para analizar, verificar y rastrear los planes estratégicos de seguridad vial adoptados por los sujetos obligados.

Este proceso se desarrollará en dos etapas a saber:

- La primera etapa consistirá en la Auto Gestión y preparación de información y documentación que deberá ser reportada -de forma periódica- por cada uno de los sujetos obligados a través del Sistema de Información, Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad vial (SISI/PESV) que para el efecto dispuso esta Autoridad.
- La segunda etapa corresponderá al análisis de la información reportada y la verificación por parte de la Superintendencia de Transporte de la implementación, actualización y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial- PESV de los sujetos obligados.

Artículo 6.2. Sujetos obligados. Las personas naturales y jurídicas vigiladas por la Superintendencia de Transporte que deberán presentar información y documentación en los términos definidos en el Proceso Institucional para la verificación y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PI/PESV son:

- i. Los Prestadores de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de carga, especial, pasajeros por carretera y mixto², en general todas las empresas de transporte de todos los modos y modalidades reglamentadas por el Ministerio de transporte.
- ii. Los Operadores de Infraestructura Pública de Transporte Terrestre (Carretera, férrea y terminales de transporte terrestre), Portuaria y Aeroportuaria (Concesionada y no concesionada).
- iii. Los Operadores de Servicios Conexos al Transporte³: Entre otros, los operadores de estaciones de pesaje, operadores portuarios y operadores de estaciones de peaje.
- iv. Los Organismos de Tránsito, los municipios y los departamentos.
- v. Los Organismos de Apoyo al Tránsito, tales como Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), Centro de Enseñanza Automovilística (CEA), Centro de Diagnóstico Automotor (CDA) y Centros Integrales de Atención (CIA).

Estos sujetos son obligados legalmente a diseñar e implementar los PESV de conformidad con los postulados del artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, el artículo 2.3.2.3.2 del Decreto número 1079 de 2015 y los parámetros de la Resolución del Ministerio de Transporte Resolución número 20223040040595 del 12 de julio 2022.

Parágrafo. En cualquier caso la Superintendencia de Transporte además de verificar los PESV de los Organismos de Tránsito, municipios y departamentos, también realizará el control del cumplimiento de sus obligaciones como autoridades verificadoras de los PESV según lo dispuesto por la normativa. Para tal efecto, dispondrá de un mecanismo adicional para este respectivo control.

Artículo 6.3. Reporte de información y documentación. Los sujetos obligados deberán proceder con el diligenciamiento y/o actualización de los formularios y la documentación de evidencia en el aplicativo denominado “Sistema de Información, Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (SISI/PESV)” de conformidad con la periodicidad de que trata el presente documento y el anexo técnico.

A este aplicativo SISI/PESV se migrará la información reportada en el Formulario ADAP/PESV con el objeto de que, a partir de esta, los sujetos obligados inicien el proceso de modificación y/o actualización de datos previamente reportados a esta Autoridad.

Para tal fin, deberán atender los lineamientos descritos en el “ANEXO TÉCNICOSISI/PESV” que hace parte integral de la presente circular. Dicho anexo se encontrará disponible para consulta a través del siguiente enlace: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/formulario-sis-pesv/>.

Artículo 6.4. Documentos instructivos. La Superintendencia dispondrá de documentos instructivos que sirvan de apoyo a los sujetos obligados para el reporte de la información y documentación. Estos podrán ser consultados en el enlace <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/formulario-sis-pesv/>.

El sujeto obligado deberá visualizar los videos, tutoriales y consultar los manuales de diligenciamiento y preguntas frecuentes. Es necesario que descarguen el instructivo y sigan los pasos indicados para obtener el usuario y la contraseña que le permitirá ingresar al sistema y reportar la información solicitada por la Superintendencia de Transporte.

Artículo 6.5. Periodos de reportes. Para reportar la información y documentación a través del “Sistema de Información, Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial (SISI/PESV)”, se deberá atender los siguientes términos:

i) Formulario primero: Este contendrá la información del diseño e implementación del PESV o su actualización. Para el primer reporte, tendrán como plazo para el diligenciamiento y/o actualización del formulario y cargue de evidencia desde el 1° de agosto hasta el 14 de septiembre del año 2023.

Para el seguimiento posterior del PESV, cada reporte se realizará de forma anual y tendrán como fecha máxima de reporte el décimo día hábil del mes de agosto de cada anualidad.

ii) Formulario segundo: La información referente a los indicadores con periodicidad mensual, trimestral y anual deberán ser reportadas en el aplicativo SISI/PESV a más tardar el décimo día hábil del mes siguiente al vencimiento del periodo. Para el efecto, deberán atender los periodos detallados en el “ANEXO TÉCNICOSISI/PESV”.

Los resultados de la medición de los indicadores acumulados en cada anualidad deberán ser reportados en el aplicativo SISI/PESV a más tardar el décimo día hábil del mes de enero de cada año.

iii) Evidencias: Las evidencias se deberán cargar en el aplicativo SISI/PESV según la periodicidad detallada en el “ANEXO TÉCNICO-SISI/PESV”. Estas, según su componente tendrán una periodicidad mensual, trimestral y anual y deberán ser reportadas en el aplicativo SISI/PESV a más tardar el décimo día hábil del mes siguiente al vencimiento del periodo de reporte.

La Superintendencia de Transporte habilitará los campos para el diligenciamiento del aplicativo SISI/PESV el primer día hábil del mes de reporte, momento desde el cual podrán ingresar los sujetos obligados para el cumplimiento de la obligación.

Las Delegaturas de Puertos, Tránsito y Transporte y de Concesiones e Infraestructura, respecto de su universo de vigilados, verificarán el cumplimiento de los términos y parámetros de los reportes de información y documentación.

Artículo 6.6. Verificación. En cualquier momento de la segunda etapa, la Superintendencia de Transporte podrá realizar requerimientos de información adicional y/o complementaria, realizar visitas de verificación remotas, documentales o in-situ. En estas, se tendrá como referente la metodología de verificación dispuesta por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución número 20223040040595 del 12 de julio 2022 o la que lo modifique o adicione.

Artículo 6.7. Interoperabilidad con el SISI/PESV y proveedores tecnológicos. Los sujetos obligados al reporte de información y documentación en el SISI/PESV podrán optar por realizar el cargue de la información de forma manual o, en su lugar, tendrán la opción de adoptar o implementar -bajo su costo y responsabilidad- un sistema de información que interopere de forma directa con el SISI/PESV.

Para tal fin, la Superintendencia de Transporte desarrollará, implementará y desplegará un mecanismo seguro de intercambio de información a través de servicios web en aras de permitir la integración, registro y actualización de los datos en el SISI/PESV.

Parágrafo. Los interesados en interoperar con el SISI/PESV deberán obtener la autorización por parte de esta Superintendencia. Para tal efecto, atenderán los lineamientos descritos en el "ANEXO TÉCNICO-SISI/PESV" que hace parte integral de la presente circular. Dicho anexo se encontrará disponible para consulta a través del siguiente enlace: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/formulario-sis-pesv/>.

Artículo 6.8. Auditoría a los sistemas que interoperen con el SISI/PESV. Los aplicativos tecnológicos de los proveedores que interoperen con el SISI/PESV deberán someterse a una auditoría como mínimo una vez al año o cuando la Entidad lo considere pertinente. Estas auditorías tendrán como objetivo principal, verificar si es necesario adelantar requerimientos técnicos para la debida interoperabilidad y/o de aspectos relacionados con la seguridad de la información. Asimismo, se determinará si se mantienen el cumplimiento de las condiciones de habilitación de los proveedores tecnológicos del SISI/PESV.

Estas auditorías se realizarán según el cronograma que adopte la Superintendencia de Transporte.

Los costos directos e indirectos de la auditoría estarán a cargo del proveedor tecnológico del SISI/PESV.

Parágrafo. Las personas naturales o jurídicas interesadas en prestar el servicio de auditoría a los aplicativos tecnológicos de los proveedores que interoperen con el SISI/ PESV deberán registrarse ante la Superintendencia de Transporte conforme con los lineamientos que establezca la Entidad y que estarán disponibles en el portal Web.

Artículo 6.9. Responsabilidad de la veracidad y calidad de la información reportada. Los sujetos obligados serán responsables frente a la veracidad y calidad de los datos y documentos registrados en el SISI/PESV asegurando que la información contenida sea veraz, completa, exacta, actualizada, comprobable, comprensible y no sea manipulada con el objetivo de engañar u obstruir la actuación administrativa que adelante esta Autoridad, so pena del inicio de las actuaciones administrativas, sancionatorias, penales, disciplinarias y otras a que hubiese lugar por dicha conducta.

Artículo 6.10. Sanciones. En cualquier etapa de Proceso Institucional para la verificación y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial - PI/PESV, la Superintendencia

de Transporte podrá adelantar las actuaciones administrativas y sancionatorias a que hubiese lugar en contra de los sujetos obligados y demás actores que incumplan los parámetros y términos dispuestos conforme con la normativa aplicable.

En aquellos eventos en que se evidencie dentro de la información reportada por los sujetos obligados, conductas o situaciones que puedan constituir una violación normativa o infracción de tránsito y/o transporte, se procederá de forma inmediata con el traslado a la autoridad competente para que se adelanten las actuaciones correspondientes.

Asimismo, la inobservancia y/o no cumplimiento de las condiciones de autorización para los proveedores tecnológicos del SISI/PESV establecidos en el “ANEXO TÉCNICOSISI/PESV”, ocasionará la pérdida total o parcial de la autorización proveedores tecnológicos del SISI/PESV.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Artículo 2.3.2.3.1. Modificado Decreto 1252 de 2021 Artículo 1. *Planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de seguridad vial.* Además de las disposiciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, los Planes estratégicos de Seguridad Vial implementados por las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado, que cuenten con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contraten o administren personal de conductores, deben alinearse con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente o el documento que lo modifique o sustituya; y considerar las características propias de cada entidad, organización o empresa.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Metodología para el Diseño, Implementación y Verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial

Artículo 7.2.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto adoptar la “Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”, contenida en el Anexo 63, la cual hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 7.2.2. Ámbito de aplicación. La “Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”, contenida en el Anexo 63 de la presente resolución, aplica a todas las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado obligadas a diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, según lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, así como al Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte y Organismos de Tránsito como autoridades de verificación a la implementación en el marco de sus competencias y de conformidad con el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020.

Artículo 7.2.3. Entidades, organizaciones o empresas nuevas. Los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, que se creen con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, deberán diseñarlo e implementarlo en un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de su constitución.

Artículo 7.2.4. Transitorio. Las entidades, organizaciones o empresas obligadas a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial que hayan registrado y/o cuenten con aval emitido por la autoridad competente con anterioridad al 12 de julio de 2022 deberán actualizarlo en un plazo máximo de un (1) año, contado a partir de 12 julio de 2022.

Artículo 2.3.2.3.2. Modificado Decreto 1252 de 2021 Artículo 1. *Diseño, implementación y verificación.* Las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de las que trata el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial de acuerdo con su misionalidad y tamaño, así mismo deberán articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST), según lo establecido en la metodología de Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, que adopte el Ministerio de Transporte.

La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, se realizará por parte de las autoridades previstas en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, de acuerdo con las condiciones y criterios que se establezcan en la Metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial adoptada por el Ministerio de Transporte.

Para el caso del Sector Transporte, la verificación se realizará por las siguientes autoridades en el marco de sus competencias, de la siguiente manera:

- a) Por la Superintendencia de Transporte a las empresas que presten servicio público de transporte terrestre de pasajeros, carga y mixto, en las modalidades de radio de acción nacional.
- b) Por los Organismos de Tránsito en su jurisdicción, a las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto en el radio de acción municipal, distrital, o metropolitano.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte adoptará la metodología para el Diseño, Implementación y Verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Parágrafo 2. Las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado podrán optar por certificarse en la norma ISO 39001: Sistema de Gestión de la Seguridad Vial vigente o la norma que la modifique, adicione o sustituya, para acreditar el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, para este efecto deberán contar con la respectiva certificación vigente.

Parágrafo 3. En el caso de los vehículos entregados en leasing, renting o arrendamiento financiero, la obligación de adoptar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, será del arrendatario o locatario de los vehículos y no de las entidades financieras que hayan entregado la tenencia, guarda y custodia del vehículo, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el presente decreto.

Lo anterior, sin perjuicio de la obligación que tienen las entidades financieras de adoptar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, cuando cuenten con flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contraten o administren personal de conductores.

Artículo 2.3.2.3.3. Modificado Decreto 1252 de 2021 Artículo 1. Entidades, organizaciones o empresas nuevas. Los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, que se creen con posterioridad a la adopción de la Metodología de diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial por parte del Ministerio de Transporte, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial en un plazo máximo de un (1) año contado a partir de su creación.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201300133301 de 2020. "...a partir de la expedición del Decreto – Ley 2106 de 2019, ni la Superintendencia de Transporte ni los organismos de tránsito expedirán aval sobre los Planes estratégicos de seguridad vial, no obstante, corresponderá a estos dentro del marco de sus competencias la vigilancia frente a la implementación de los mismos."

Concepto MT-20201340125161 de 2020. "...no desaparece la obligación de elaborar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, si no que este será verificado por parte de los entes certificadores conforme lo indica el artículo 110 del Decreto 2106 de 2019, dentro del marco de su competencia también será vigilado el cumplimiento por parte de la Superintendencia de Transporte o los organismos de tránsito según el caso."

Concepto MT-20201340088921 de 2020: "...el Plan Estratégico de Seguridad vial debe ser elaborado conforme lo exige el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, así mismo se deberán aplicar los conceptos y disposiciones complementarias del Decreto 2851 de 2013 compilados en el Decreto 1079 de 2015, la Resolución 1565 de 2014 y La Resolución 1231 de 2016...Se concluye entonces, que la normatividad citada señala que las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de que tratan los artículos 10 de la Resolución 1565 de 2014 y 2.3.2.3.1. del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015 deberán elaborar su propio Plan Estratégico de Seguridad Vial con el fin de promover acciones, enmarcadas en tiempos, recursos y actores concretos, conducentes a garantizar un aporte significativo para la reducción de las altas tasas de accidentes de tránsito a lo largo y ancho del territorio nacional, para tales fines, las entidades que estarán a cargo de su elaboración son aquellas que cumplen condiciones tales como: (i) poseer, fabricar, ensamblar, comercializar, contratar o administrar flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o (ii) contrate o administre

personal de conductores. Como corolario de lo expuesto, todas Las entidades, organizaciones o empresas anteriormente mencionadas son destinatarias de las disposiciones normativas respecto de la Elaboración de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, cuando cumplan una, o las dos condiciones señaladas en el párrafo anterior."

Concepto MT-20201340088901 de 2020: "...se subraya la obligatoriedad de implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial por toda organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores - según lo dispone el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 (modificado por el Decreto 2106 de 2019, artículo 110) -.

Así las cosas, teniendo en cuenta las consideraciones precedentes, este Despacho invoca apartes del Oficio Circular MT -20201340085301 del 6 de marzo de 2020 emitido por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, alusivo a la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial y la aplicación del artículo 110 del Decreto-Ley 2106 de 2019, a saber:

"(...) Ahora bien, en lo que corresponde al registro de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial contemplado en el artículo 2.3.2.3.2 del Decreto Único Reglamentario del. Sector Transporte 1079 de 2015, se observa que éste tenía como propósito dar inicio al trámite de aval ante la autoridad de tránsito; no obstante teniendo en cuenta que la posterior Ley antitrámites, esto es, el Decreto - Ley 2106 de 2019 expresamente refiere que "En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación": va no se requiere aval.

De ahí que, las disposiciones reglamentarias que dieron origen al registro y al posterior aval hoy resultan incompatibles con la modificación posterior introducida en el artículo 110 del

Decreto - Ley 2106 del 22 de noviembre de 2019, que tiene fuerza de Ley y es una norma además de superior jerarquía y posterior.

En ese orden de ideas, ni la Superintendencia de Transporte ni los organismos de tránsito, desde la citada fecha de expedición del Decreto - Ley 2106 de 2019 no expedirán aval sobre los Planes estratégicos de seguridad vial registrados para tal efecto, v aquellos Que se registren o hayan sido registrados. deberán ser devueltos a las entidades: organizaciones o empresas para su implementación.

No obstante, corresponderá a la Superintendencia de Transporte o los organismos de tránsito según el caso, dentro del marco de su competencia, la vigilancia frente a la implementación de los PESV.

Finalmente, es preciso señalar que el diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad vial se continuará realizando de acuerdo con lo establecido en la Resolución 1565 de 2014 "Por la cual se expide la Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial": hasta tanto se expida la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad vial en función del tamaño y misionalidad, según lo dispuesto en el precitado artículo 110 del Decreto- Ley 2106 de 2019." (Subrayas nuestras).

Del mismo modo, respecto a las empresas que reúnan las condiciones señaladas en el pluricitado artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 -modificado por el Decreto-Ley 2106 de 2019-, cabe resaltar que la citada Resolución 1565 de 2014 proferida por el Ministerio de Transporte, en apartes del numeral 7.1 del Capítulo 7 de la Guía metodológica adoptada por dicha resolución, se determina que el equipo de trabajo debe formalizar su participación mediante la creación de un comité de seguridad vial -entre otras condiciones dispuestas en el articulado de la Resolución 1565 de 2014-."

En complemento, conforme lo establece el citado Oficio Circular MT - 20201340085301 del 6 de marzo de 2020 emitido por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, cabe recalcar que desde la fecha de expedición del Decreto - Ley 2106 de 2019 del 22 de noviembre de 2019, ni la Superintendencia de Transporte ni los Organismos de Tránsito podrán expedir aval sobre Los Planes Estratégicos de Seguridad Vial registrados para tal efecto, y aquellos que se registren O hayan sido registrados, deberán ser devueltos a Las entidades, organizaciones o empresas para su respectiva implementación. Por último, según lo dispone el inciso cuarto del artículo 2.3.2.3.2. del Decreto 1079 de 2015, los Planes Estratégicos de Seguridad Vial serán objeto de vigilancia y control por parte de Los Organismos de Tránsito Distritales, Departamentales y Municipales. para ser ajustados en lo que se requiera de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 (modificado por el Decreto 2106 de 2019, artículo 110)."

Concepto MT-20231341417281 de 2023. "(...) toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con los parámetros establecido en la Resolución 20223040040595 del 2022 compilada en la Resolución Única en materia de tránsito, a su vez este deberá estar articulado con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST). Sera la entidad, organización o empresa del sector público o privado, la que determine el procedimiento y los requisitos mínimos para la contratación en seguridad vial de los colaboradores que van a desarrollar las actividades de pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos, entre otros que considere pertinentes para monitorear la competencia, dicho de otra manera, si la organización dentro de su procedimiento de contratación decide

mantener los exámenes psicosenométricos, las pruebas teóricas y prácticas como una buena práctica, la organización debe definir la metodología y la frecuencia de su realización, así como la competencia de las personas que llevarán a cabo estas actividades o en la que aplicarán dichos controles establecidos en su procedimiento de contratación, de acuerdo con los riesgos de su operación y teniendo en cuenta el nivel de exposición y probabilidad del riesgo en seguridad vial, siempre y cuando sean competentes para realizar dichas actividades.(...)Es preciso señalar que el anexo 63, de la Resolución única compilatoria en materia de tránsito, no establece taxativamente la obligatoriedad de la realización de las pruebas psicosenométricas, no obstante, establece una metodología que se encuentra integrada por una serie de fases y pasos consecutivos, que deben seguirse de una manera sistemática bajo el ciclo PHVA, con la finalidad de llevar a cabo la implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.”

Concepto MT-20231340502571 de 2023. “Entiéndase como colaboradores de la organización a efectos del Plan Estratégico de Seguridad Vial - PESV, todos los trabajadores, independiente de su forma de vinculación o contratación, los empleados, contratistas, afiliados o personas vinculadas mediante tercerización o subcontratación, outsourcing o por intermediación laboral de manera ocasional o permanente, que

realizan funciones para los diferentes procesos de la organización. (...) la obligación de diseñar e implementar Planes Estratégicos de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño es para toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o, que contraten o administren personal de conductores, en este último evento, entendiéndose que la norma hace referencia hace personal en plural, pues conforme a la metodología para el diseño e implementación de los referidos planes, en la tabla 1, del anexo 63 de la Resolución 20223040045295 de 2022, que se reproduce en precedencia, establece que teniendo en cuenta el tamaño de la organización en cuanto al número de vehículos, que siempre es superior a 10, o el número de conductores, que mínimo deben ser dos (2), se deberá diseñar el PESV, el cual puede ser Básico, Estándar o Avanzado. En ese orden, respecto de la “o” que contraten “o” administren, es una conjunción disyuntiva que denota alternativa, pues la obligación de diseñar e implementar Planes Estratégicos de Seguridad Vial es para las entidades que se encuentran inmersas en algunos de los dos supuestos de hecho establecidos en la precitada normatividad: a) que la entidad, organización o empresa cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o, b) que la entidad, organización o empresa contrate o administre personal de conductores.”

Artículo 12A. Adicionado Ley 2050 de 2020 Artículo 2. Programa Pedagógico en Planes Estratégicos de Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la sanción de la presente ley, diseñarán e implementarán un programa pedagógico mediante el cual se imparta capacitación en el diseño, implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, articulados con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST.

Parágrafo. El programa definirá los contenidos de acuerdo con la metodología de diseño e implementación de PESV, destinatarios, frecuencia, herramientas metodológicas y demás condiciones necesarias para su implementación.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341300601 de 2023.
“(…) respecto al “Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro (Aplica para nivel Avanzado)”, cuando hace referencia a las “pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos, entre otros”, lo hace de una forma meramente enunciativa con el fin de surtir unos ejemplos frente a los distintos mecanismos en los que podrá la organización determinar las capacidades y aptitudes del colaborador, para desplazamientos laborales, a contratar. En este mismo sentido lo hace al referirse a los procedimientos que se podrían establecer para determinar si el candidato, es apto. Pero jamás se refiere la norma, o discute ésta, que las opciones de evaluación enunciadas son taxativas, ni cuál es el procedimiento idóneo para aplicar los mecanismos de evaluación escogidos por

la organización. Siendo así, es pertinente reiterar que la competencia del personal que realice los mecanismos de selección de contratación del personal, será el que la organización estime pertinente para cada uno de los actores viales, no perdiendo de vista que esta deberá promover la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía. Lo anterior siempre en concordancia con el plan anual de formación emitido por la organización, siguiendo los lineamientos de los pasos: · Paso 6. Caracterización (aplica para todos los niveles); · Paso 9. Plan anual de trabajo (Aplica para todos los niveles) y; · Paso 21. Registro y análisis estadístico de siniestros viales (Aplica para nivel Avanzado). Lo anterior, con el propósito de lograr los resultados en la mejora de la seguridad vial.”

Legislación Complementaria: Ley 2050 de 2020

Artículo 3. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones tendientes a diseñar e implementar una herramienta informática mediante la cual la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital y el Ministerio de Trabajo, le reporten a la ANSV, información producto de la verificación que cada una efectúe en el marco de sus competencias, de acuerdo con las condiciones establecidas en la metodología de diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Parágrafo 1. El reporte de la información por parte de las autoridades mencionadas, tendrá como propósito servir de insumo en el diseño de la política pública de seguridad vial.

Parágrafo 2. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, diseñará e implementará la herramienta informática en un plazo de doce (12) meses, contados a partir de la expedición de la metodología de diseño, verificación e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte del Ministerio de Transporte. En todo caso, deberá mantenerse la articulación con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

Artículo 4. Campañas educativas e informativas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos percibidos deberá desarrollar anualmente campañas publicitarias de carácter educativo o informativo para los usuarios de la vía. Estas acciones se desplegarán en los medios de

comunicación tradicionales, redes sociales o nuevas tecnologías de la comunicación, enfocándose a subsanar las falencias formativas más representativas de cada año.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte establecerá el cronograma para la aplicación del examen de conocimientos teórico-práctico, que deberán presentar los conductores de motocicletas, por lo menos cada tres años.

Legislación Complementaria: Ley 2294 de 2023

Artículo 178. *Eficacia de las campañas para la seguridad vial.* Con el fin de contribuir a la construcción de una cultura ciudadana en torno a la seguridad vial y de garantizar la eficiencia de los recursos destinados a la realización de campañas para el cuidado de la vida de los actores viales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en un término no superior a tres (3) meses, implementará una estrategia de prevención de la siniestralidad que contenga campañas masivas de concientización en seguridad vial, hábitos y comportamientos seguros, dirigida a todos los actores viales, inspirada en mensajes que de esta naturaleza se han adoptado en el país y que han demostrado efectos positivos de persuasión tales como “estrellas negras”, “inteligencia vial”, “entregue las llaves”, “algunos animales no utilizan casco”, “abróchate el casco”, “tu ángel de la guarda tiene límite de velocidad” entre otras; lo anterior sin perjuicio de las demás campañas y estrategias que de acuerdo a su competencia esté realizando o proyecte realizar la Agencia, para ello deberá articular esfuerzos con las autoridades territoriales, de manera tal que los mensajes de las campañas se apropien con mayor efectividad. En todo caso, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá medir permanentemente el impacto y alcance de sus estrategias y campañas y comunicar el resultado de tales mediciones a través de su página web.

Legislación Complementaria: Ley 2050 de 2020

Artículo 5. *Reconocimiento en Seguridad Vial.* Con el propósito de incentivar y estimular a las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado señaladas en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 como obligadas a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá en un plazo de doce (12) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el estímulo o distinción en Seguridad Vial por la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como la forma y condiciones de otorgamiento.

Los participantes podrán publicar en sus avisos, imágenes corporativas o cualquier publicidad, el reconocimiento otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Las entidades públicas del nivel nacional y territorial deberán incorporar en sus programas, estímulos y reconocimientos para los funcionarios públicos que en

sus respectivas entidades, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial, cuando estos alcancen las metas o indicadores propuestos.

Artículo 6. Omisión. En cumplimiento de las disposiciones legales, las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996.

Las entidades, organizaciones o empresas cuya misionalidad no se encuentra relacionada con el transporte y que omitan el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, incurrirán en las sanciones dispuestas en el artículo 13 de la Ley 1562 de 2012, las normas que a su vez la adicionen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 7. Disposiciones especiales en materia de contratación pública a los sujetos obligados. Las entidades estatales que suscriban contratos con los obligados a tener Planes Estratégicos de Seguridad Vial según la normatividad vigente, deberán incluir como obligación del contratista acreditar que cuenta con un Plan Estratégico de Seguridad Vial en los términos allí seleccionados.

El cumplimiento del presente mandato legal y demás normas que propendan por la Seguridad Vial será verificado por parte del supervisor o interventor durante la ejecución del contrato.

Artículo 13. Establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas. Todos los establecimientos que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, se comprometerán a desarrollar acciones orientadas al consumo responsable de alcohol, contenidas en un plan estratégico.

El Gobierno Nacional definirá los objetivos y contenidos que deben comprender tales planes, en un período no superior a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Artículo 2.3.2.2.1. Objetivos de los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol. Los siguientes serán los objetivos de los Planes Estratégicos a adoptar por parte de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas:

a) Ofrecer alternativas para los usuarios de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas que no consumen bebidas alcohólicas y para quienes van a conducir, en el contexto de seguridad y educación vial.

b) Promover el consumo responsable de alcohol entre los usuarios del establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas con el fin de prevenir situaciones problemáticas

que alteren el ambiente del lugar o que pongan en riesgo a los demás usuarios del establecimiento y al personal del mismo.

c) Generar las condiciones dentro del establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas para responder efectivamente a situaciones problemáticas derivadas del consumo inmoderado de alcohol.

Artículo 2.3.2.2.2. *Contenido de los planes estratégicos del consumo responsable de alcohol.* Los Planes Estratégicos deberán contener como mínimo los siguientes aspectos:

a) Diagnóstico: caracterización del establecimiento y del perfil del usuario, en los casos que se pueda establecer, así como identificar los riesgos y situaciones problemáticas que se presentan y/o se puedan presentar debido al consumo problemático de alcohol en la población adulta. Adicionalmente, establecer los recursos disponibles para enfrentar las situaciones identificadas.

b) Líneas de acción: hacen referencia a los componentes estructurales a incorporar en los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol los cuales deberán tener en cuenta como mínimo las siguientes líneas de acción:

I. Capacitaciones dirigidas al personal de los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas.

II. Mecanismos dirigidos a prevenir la conducción bajo efecto del alcohol.

III. Estrategias para evitar el ingreso de menores de edad a los establecimientos y el suministro o venta de bebidas alcohólicas a estos.

IV. Prevención, detección y manejo de situaciones problemáticas del consumo nocivo de alcohol por parte de los clientes.

c) Trabajo interinstitucional: definición de espacios de articulación y rutas de servicios con las entidades distritales, municipales, locales y organizaciones gremiales, grupos de vecinos y usuarios.

d) Seguimiento y Evaluación: desarrollo de mecanismos para la evaluación y monitoreo de las acciones propuestas.

Parágrafo. Los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas deberán incluir dentro de los planes estratégicos, el personal responsable al interior del establecimiento de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas que deberá implementar cada uno de los contenidos definidos en el presente artículo.

Artículo 2.3.2.2.3. *Principios de los planes estratégicos de consumo responsable de alcohol.* Los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas deberán elaborar y ejecutar los planes estratégicos con fundamento en el principio “Saber beber-saber vivir”, contenido en las definiciones de que trata el artículo 2 del Decreto 120 de 2010, o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, el cual orienta entre otros el consumo responsable de alcohol.

Parágrafo. El Ministerio de la Salud y Protección Social expedirá la guía “Para la elaboración de planes estratégicos del consumo responsable de alcohol” y el “documento técnico sobre los principios saber beber-saber vivir” y “momentos del saber beber, el antes, el durante y el después”, los cuales serán publicados en la página web del Ministerio de la Salud y Protección Social, para efectos de su divulgación.

Artículo 2.3.2.2.4. *Adopción y cumplimiento por parte de los establecimientos de comercio de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas de los planes estratégicos.* Los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol de que trata el artículo 13 de la Ley 1503 de 2011 y su respectiva adopción y cumplimiento, serán objeto de vigilancia y control por parte de las Secretarías Distritales, Departamentales y Municipales de Salud, las cuales verificarán la ejecución de los mencionados planes a través de visitas que serán efectuadas a cada establecimiento por lo menos una vez al año y de lo cual dejarán constancia en un acta.

Para efectos de la adopción de los planes estratégicos para el consumo responsable de alcohol los establecimientos de comercio de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas tendrán un plazo de seis (6) meses contados a partir del 6 de diciembre de 2013 para comunicar por escrito a la Secretaría Distrital o Territorial de Salud según corresponda, el plan estratégico elaborado, el cual deberá contener los aspectos y principios señalados en los artículos 2.3.2.2.2. y 2.3.2.2.3. del presente decreto.

Artículo 14. *Medios de comunicación.* Los medios de comunicación en ejercicio de su autonomía y del autocontrol que les compete, contribuirán al objeto de la presente ley, así:

1. Procurarán incorporar la aplicación de los términos de violencia vial, siniestro de tránsito, siniestralidad vial y actores de la vía.
2. Se autocontrolarán, en lo referente a conductas contrarias al objeto y propósitos de la presente ley, en los contenidos de su propiedad.
3. Ofrecerán servicios, en condiciones de igualdad, en relación con la publicidad que tenga por objeto generar conciencia en el consumidor sobre la importancia de la seguridad vial y de la no comisión de conductas que pongan en riesgo la seguridad y la vida en las vías.

Artículo 15. *Participación comunitaria.* La comunidad organizada en espacios de participación o de acción comunal promoverá el cumplimiento del objeto y principios de la presente ley. Para tal efecto, entre otras, podrá hacer uso de los siguientes mecanismos y estrategias:

1. Control social ciudadano a los compromisos de las administraciones territoriales en materia de seguridad vial.
2. Convocar el voluntariado en las respectivas comunidades para alentar a los ciudadanos a respetar los enunciados consignados en la tarjeta de compromiso personal en seguridad vial de que trata el artículo 22 de la presente ley.
3. Alentar a las autoridades locales a mejorar las medidas de seguridad vial en lugares que presenten siniestros viales de manera frecuente.
4. Identificar lugares seguros para cruzar las vías públicas, sobre todo en las inmediaciones de instituciones educativas.

Artículo 16. *Intervención de la comunidad en la vía.* Previa autorización del Gobierno Local correspondiente, la comunidad realizará intervenciones de carácter simbólico, cultural o artístico en las áreas de exclusión y en zonas inmediatamente aledañas a las vías con índices de siniestralidad vial significativos a nivel barrial, con el propósito de comunicar y hacer pedagogía en materia de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.

Artículo 17. *Compromiso comunitario.* Las comunidades apoyarán la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial de toda forma posible, y participarán activa y efectivamente de los actos, eventos, o iniciativas propuestos desde las Administraciones o el sector privado en pro de la Seguridad Vial.

Artículo 18. *Portal de la seguridad vial.* El Gobierno Nacional creará el Portal de la Seguridad Vial como una herramienta en Internet para informar de las investigaciones y avances en materia de seguridad vial, el reporte de siniestros de tránsito con objetivos de concientización, el reporte de experiencias positivas en desarrollo del cumplimiento de los contenidos de la presente ley, la posibilidad de que cualquier ciudadano denuncie el incumplimiento de los contenidos de la presente ley, entre otras.

El diseño técnico y gráfico deberá permitir a cualquier ciudadano la posibilidad de acceder al Portal para cumplir con lo señalado en el presente artículo.

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.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado: Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 2397 de 2018. “1. ¿Qué tipos de gastos e inversiones se pueden asumir con cargo a los recursos provenientes de las multas de tránsito, en el marco del concepto de política pública de “seguridad vial” y específicamente en las medidas que tiene que ver con el control?

Los dineros percibidos por las entidades territoriales por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito pueden emplearse para sufragar gastos e inversiones dirigidas a satisfacer los fines del artículo 5 (sic) de la Ley 1702 de 2013, esto

es, la ejecución de acciones y políticas encaminadas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Con todo, dichos recursos no pueden utilizarse para cubrir gastos de funcionamiento, así estos se relacionen con la finalidad perseguida en el artículo mencionado, porque, como se indicó, el artículo 3 de la Ley 617 de 2000, claramente señala que los gastos de funcionamiento de las entidades territoriales deben financiarse con sus ingresos corrientes de libre destinación y no con rentas de destinación específica.”

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.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Artículo 2.3.2.4.1. Convenios. Las entidades territoriales certificadas en educación podrán celebrar convenios con los organismos de tránsito, con entidades nacionales o internacionales, Organizaciones No Gubernamentales o con entidades privadas, a fin de desarrollar acciones y estrategias que apoyen y fortalezcan la capacidad de los establecimientos educativos y del sector salud en la implementación de campañas de promoción y prevención en Seguridad Vial.

Artículo 2.3.2.4.2. Tarjeta de compromiso personal con la Seguridad Vial. La tarjeta de compromiso personal con la Seguridad Vial es un instrumento pedagógico para sensibilizar a la ciudadanía de la importancia del autocuidado y la observancia de las normas de Seguridad Vial como forma de proteger su vida y la de sus familias. Esta tarjeta se constituirá en un documento de expresión, que simboliza que la persona se encuentra comprometida con la Seguridad Vial.

Las Gobernaciones y/o Alcaldías podrán establecer convenios de responsabilidad social, dentro de los términos de ley con empresas del sector público como del privado, donde la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial, se convierta en una estrategia que conlleve la generación de estímulos a los actores viales.

Las Gobernaciones y/o Alcaldías podrán crear un incentivo que será otorgado entre los ciudadanos que tengan la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial y demuestren que no han cometido infracciones a las normas de tránsito. Igualmente crearán un incentivo que será otorgado entre los ciudadanos que tengan la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial y demuestren que han hecho aportes significativos en pro de la Seguridad Vial en la jurisdicción. Los incentivos anteriormente mencionados serán entregados por los gobernadores y/o alcaldes en acto público especial al cual se dará la divulgación necesaria para que se entere la ciudadanía.

Parágrafo 1. Las características relacionadas con el diseño general de la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial, deberán preservar la unidad de concepto de Seguridad Vial establecida en el Plan Nacional de Seguridad Vial, para lo cual el Ministerio de Transporte realizará el diseño base el cual será publicado en el Portal de Seguridad Vial establecido para el efecto.

Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte regulará el contenido y diseño de la Tarjeta de Compromiso Personal con la Seguridad Vial.

Artículo 2.3.2.4.3. Portal de la Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte diseñará y administrará el Portal de la Seguridad Vial y coordinará con el Ministerio de Salud, Ministerio de Educación Nacional, organismos de tránsito, el Instituto Nacional de Medicina Legal, la Corporación Fondo de Prevención Vial, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, el Fondo de Solidaridad y Garantía, la Federación de Aseguradores Colombianos, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, la Agencia Nacional de

Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías y demás entidades que cuenten o administren información relacionada con la Seguridad Vial, los contenidos del mismo.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte diseñará y pondrá en funcionamiento el Portal de la Seguridad Vial.

Artículo 56¹⁸⁰. Modificado Artículo 9 Ley 1503 de 2011, Modificado Artículo 6 Ley 2222 de 2022. 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, con énfasis especial en las niñas, niños, adolescentes y jóvenes al relacionarse en el espacio público, con especial atención de los ciclistas, a fin de que se promueva el desarrollo de las competencias necesarias en la educación vial, para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad.

Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, expedirán la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-104 de 2004 decidió: "Declarar EXEQUIBLES los artículos (...) y 56 de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", por el cargo analizado en esta providencia.¹⁸¹"

Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004. "Más allá de los conocimientos y destrezas que deben adquirir en los centros de enseñanza automovilística quienes van a conducir un automotor, el nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre prevé la impartición obligatoria en educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional, de unos "cursos de tránsito y seguridad vial

previamente diseñados por el Gobierno Nacional". A juicio de la Corte, se trata también en este caso de un tema que guarda una estrecha relación temática con el ejercicio de la libertad de circulación.

En efecto, la puesta en marcha de estos cursos elementales busca mejorar las condiciones en las cuales las personas ejercer su derecho a una movilidad libre y segura; conocer y acatar las normas del tránsito y respetar los derechos de los demás en los espacios públicos, mejorará sin duda las condiciones de seguridad vial en el país. Así pues, no se trata, como lo sostiene el demandante, de un tema inconexo a aquel sobre el cual gravita todo el Código de Tránsito Terrestre. "

Legislación Complementaria: Ley 1503 de 2011

Artículo 3. Educación Vial. La educación vial consiste en acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la

180 Esta disposición fue declarada exequible por violación a los Artículos 24, 67, 68, 41, 158, 169 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-104 de 2004.

181 El ciudadano Isaza Santos demanda los artículos 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 24 y 56 de la Ley 769 de 2002, "Por medio de la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre", por considerar que, al regular aspectos relacionados con la educación en las vías públicas, los centros de enseñanza automovilística, su naturaleza, su constitución y funcionamiento, clasificación, la inspección y vigilancia de los centros de enseñanza, limitación a los certificados que expiden y programas de enseñanza obligatoria en todos los establecimientos educativos en los niveles preescolar, educación básica y media vocacional, vulneran los artículos 24, 67, 68, 41, 158 y 169 de la Constitución.

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:

(...)

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:

(...)

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.

(...)”

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:*

(...)

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:*

(...)

i) La formación en seguridad vial.”

Artículo 8. Modifíquese el artículo 117 de la Ley 30 de 1992, el cual quedará así:

“Artículo 117. *Las Instituciones de Educación Superior deben adelantar programas de bienestar entendidos como el conjunto de actividades que se orientan al desarrollo físico, psicoafectivo, espiritual y social de los estudiantes, docentes y personal administrativo.*

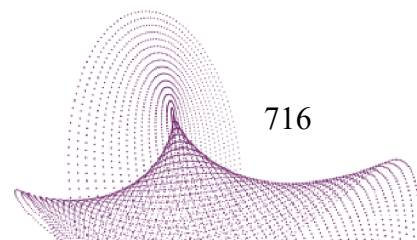
El Consejo Nacional de Educación Superior (CESU) determinará las políticas de bienestar universitario y de prevención vial. Igualmente, creará un fondo de bienestar universitario con recursos del Presupuesto Nacional y de los entes territoriales que puedan hacer aportes.

El fondo señalado anteriormente será administrado por el Ministerio de Educación Nacional o, por la entidad que el Ministerio delegue para estos efectos.”

Artículo 10. *Contenidos de los programas de educación vial.* El Gobierno Nacional, mediante un trabajo coordinado entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Salud y Protección Social, con apoyo del Fondo de Prevención Vial o el organismo que haga sus veces, y otras entidades y organizaciones del sector educativo y civil especialistas en seguridad vial, desarrollarán los programas marco para la implementación de la enseñanza en educación vial de manera sistemática en todos los niveles de la educación formal.

En todo caso, los objetivos que orientarán el desarrollo de tales programas y, en consecuencia, la formación en educación vial de manera sistemática en los niveles de educación preescolar, básica primaria y básica secundaria son los siguientes:

1. Generar hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y la capacidad de analizar el riesgo posible con determinadas conductas y hábitos.
2. Fomentar sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual.
3. Generar la toma de conciencia de cada individuo como agente de bienestar y seguridad y agente de riesgo en la vía.
4. Preparar al individuo para circular por la vía pública con reconocimiento pleno de los derechos y responsabilidades que le competen como ciudadano.
5. Fomentar actitudes de cooperación y solidaridad con los demás y de reconocimiento de que sus actos tienen consecuencias tanto en sí mismo como en los demás.
6. Fomentar las actitudes de tolerancia y respeto hacia los demás.
7. Desarrollar competencias que permitan evaluar con claridad los riesgos a los que está expuesto y responder con comportamientos más racionales en la vía.
8. Propiciar actitudes de precaución y prevención permanentes manteniendo una constante atención del entorno.
9. Generar en el individuo la capacidad de evaluar las propias capacidades y determinar qué puede y qué no puede hacer y el riesgo al que se expone frente a situaciones que exigen habilidades y capacidades personales con las que no cuenta.
10. Preparar al individuo para participar de los debates que se generen con ocasión de las medidas para la regulación de la circulación y el tránsito.



11. Fomentar en el individuo una actitud de participación crítica y creativa para resolver los conflictos característicos del espacio público.

Parágrafo 1. El Gobierno Nacional tendrá, a partir de entrada en vigencia de la presente ley, doce (12) meses para convocar a todos los actores indicados y cumplir con lo dispuesto en el presente artículo.

Parágrafo 2. Formación de Docentes. Los docentes son un factor clave del cambio en los hábitos, comportamientos y conductas de que trata la presente ley. En razón a ello, definidos los programas marco para la enseñanza de la seguridad vial, todas las Entidades Territoriales adelantarán el necesario proceso de capacitación para docentes con el objetivo de que puedan cumplir el propósito pedagógico señalado.

Parágrafo 3. Los programas marco para la enseñanza en educación vial serán implementados en todas las instituciones educativas públicas o privadas que ofrecen los niveles de educación preescolar, básica primaria y básica secundaria en el período lectivo inmediatamente siguiente a la expedición de los programas de enseñanza en educación vial por parte del Gobierno Nacional.

En materia de educación superior, el CESU, será el competente para determinar las políticas de bienestar universitario y de prevención vial.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Artículo 2.3.2.1.1 Acciones del Ministerio de Educación Nacional. Corresponde al Ministerio de Educación Nacional, como ente rector del sector educativo, las siguientes acciones en materia de educación vial:

- a) Elaborar y desarrollar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la implementación de la educación vial en los niveles de la educación preescolar, básica y media.
- b) Incorporar en los programas que actualmente promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas los componentes inherentes a la educación vial, señalados en el artículo 3 de la Ley 1503 de 2011.
- c) Brindar asistencia técnica a las entidades territoriales certificadas en educación, a través de los programas señalados en el literal anterior, para que acompañen a sus instituciones educativas en el desarrollo del eje de educación vial.
- d) Establecer criterios de evaluación que midan el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas con relación a la educación vial.
- e) Actualizar herramientas pedagógicas en materia de Seguridad Vial.

Parágrafo. Para establecer los contenidos de los componentes inherentes a la educación vial que harán parte de los programas de qué trata el literal b) del presente artículo, el Ministerio de Educación Nacional contará con la asesoría y el apoyo del Ministerio de Transporte el Ministerio de Salud y la Corporación Fondo de Prevención Vial o el organismo que haga sus veces, sin perjuicio de la participación que puedan tener otras entidades y organizaciones del sector educativo y civil especialistas en Seguridad Vial.

Artículo 2.3.2.1.2. *Responsabilidades de las entidades territoriales certificadas en educación.* Las siguientes son las acciones de las entidades territoriales certificadas en educación:

- a) Coordinar con las autoridades municipales, distritales o departamentales correspondientes, acciones y estrategias que apoyen y fortalezcan la capacidad de los establecimientos educativos en educación vial, de conformidad con los programas que promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas del Ministerio de Educación Nacional.
- b) Coordinar con las autoridades municipales, distritales, o departamentales correspondientes, procesos de actualización y de formación docente en Seguridad Vial.
- c) Acompañar y orientar a los establecimientos educativos en la incorporación del eje de educación vial en los proyectos pedagógicos que estas implementen.
- d) Evaluar los resultados y la eficacia de las acciones y estrategias implementadas en materia de educación vial.
- e) Realizar con otras autoridades distritales, municipales o departamentales responsables de la educación vial y con los miembros de la comunidad educativa, un proceso de lectura de contexto en el que identifiquen problemas, dilemas y retos pertinentes a su realidad, particularmente en lo referido al derecho a la movilidad libre y segura.
- f) Definir, a partir de los resultados de la lectura de contexto, planes anuales con actividades, acciones específicas, responsables, indicadores y cronogramas para lograr la incorporación de la educación vial en los Proyectos Pedagógicos de los establecimientos educativos y en los procesos de actualización de formación docente.
- g) Desarrollar en todos los establecimientos educativos las acciones definidas en planes anuales de trabajo.
- h) Convocar semestralmente a reuniones a sus equipos técnicos regionales intersectoriales, para definir el plan de acción y presentar resultados del mismo en materia de educación vial. Además de las reuniones semestrales, estos equipos podrán reunirse cuando lo consideren pertinente e integrarán sus acciones en el marco de los programas que promueven el desarrollo de competencias básicas y ciudadanas.
- i) Promover la creación y uso de herramientas pedagógicas que incorporen nuevas tecnologías de la información.

Artículo 2.3.2.1.3. *Acciones de las entidades territoriales con respecto de los establecimientos educativos.* Las entidades territoriales certificadas en educación garantizarán que en la incorporación de la educación vial los establecimientos educativos realicen las siguientes acciones:

- a) Conformar al inicio del año escolar, mesas de trabajo al interior de los establecimientos educativos en las que participen estudiantes, docentes, directivos, administrativos y padres de familia.
- b) Diseñar, implementar y ajustar periódicamente las propuestas curriculares que contribuyan al fomento de competencias básicas y ciudadanas y aporten a la educación vial en todas las áreas, asignaturas, proyectos, actividades en el tiempo libre, extracurriculares, el aula e instancias de participación.

c) Establecer claramente en el PEI la promoción de las competencias básicas y ciudadanas para contribuir a la educación vial.

d) Incorporar el eje de educación vial a sus proyectos pedagógicos de acuerdo con las orientaciones dadas por la entidad territorial certificada en educación, de conformidad con los lineamientos definidos por la Ley 1503 de 2011.

e) Propender por el uso de material pedagógico (físico, audiovisual, tecnológico e interactivo), para el desarrollo de las acciones formativas en materia de educación vial en el marco de los proyectos pedagógicos que implementen.

f) Evaluar y hacer seguimiento al desarrollo del eje de educación vial incorporado en los proyectos pedagógicos a partir de los referentes de calidad que estén vigentes. Para ello, los establecimientos educativos deben presentar informes de evaluación y seguimiento a la entidad territorial certificada en educación que servirán de insumo para que estas a su vez incorporen los resultados a su informe de evaluación.

g) Presentar informes a las entidades territoriales certificadas en educación sobre la manera como incorporen el eje de educación vial en los proyectos pedagógicos.

Artículo 2.3.2.1.4. Autoridades de tránsito. Las autoridades de tránsito promoverán campañas educativas destinadas a evitar que las personas conduzcan bajo los efectos del alcohol.

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.

Legislación Complementaria: Ley 2262 de 2022

Artículo 6. Cultura ciudadana descentralizada. Las entidades del orden territorial deberán incorporar en sus respectivos planes de desarrollo el componente de cultura ciudadana y promoción de los derechos y deberes ciudadanos como los principios y valores, acorde con los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo y a la vez considerando las condiciones diferenciales y específicas de cada una, siguiendo los estándares que para este propósito definan los planes Integrales de Seguridad y Convivencia Ciudadana (PISCC). En todos los escenarios, en esta transformación, deberán incorporarse los componentes asociados a resolución pacífica de conflictos, convivencia ciudadana, respeto por los derechos humanos y el orden constitucional, seguridad vial, respeto por lo público y por el medio ambiente, protección de la vida, respeto de la constitución

y la ley, participación ciudadana, respeto por los derechos ajenos y propios, respeto de los ciudadanos, sus bienes, creencias y hora.

Los departamentos y municipios, dentro de los seis meses siguientes a la promulgación de esta ley, deberán estructurar y formalizar la política pública de cultura ciudadana, con fundamento en los lineamientos contenidos en la presente ley. La política pública de cultura ciudadana en cada entidad territorial deberá tener objetivos a largo plazo de diez años, vencidos los cuales deberá ser evaluada y ajustada si a ello hay lugar, en sus respectivos componentes.

Corresponde al Ministerio del Interior, promover la estructuración de la política que trata la ley en los departamentos y municipios y deberá evaluar el impacto de la misma a nivel nacional, conforme los indicadores previamente adoptados y socializados con las entidades territoriales.

Parágrafo. En todas las campañas de cultura ciudadana que adelante el Gobierno nacional o las entidades territoriales, deberá incluirse a la población que se encuentra reclusa en los Centros Penitenciarios y Carcelarios del país, así como en los Centros para la Privación de la Libertad de Jóvenes Infractores. Esto con el fin de que la divulgación de dichas campañas se convierta en un elemento potencializado de su resocialización e inclusión en la sociedad.

CAPITULO II Peatones

Artículo 57. Circulación peatonal. El tránsito de peatones por las vías públicas se hará por fuera de las zonas destinadas al tránsito de vehículos. Cuando un peatón requiera cruzar una vía vehicular, lo hará respetando las señales de tránsito y cerciorándose de que no existe peligro para hacerlo.

Artículo 58. Modificado Artículo 8 Ley 1811 de 2016. Prohibiciones a los peatones. Los peatones no podrán¹⁸²:

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-449 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-449 de 2003 decidió: "Declarar **EXEQUIBLE**, por los cargos analizados¹⁸³, el primer inciso del Artículo 58 de la Ley 769 de 2002 "por la cual se expide el Código Nacional

de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones". "

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, monopatinos o

¹⁸² La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-449 de 2003 había declarado la exequibilidad del texto original del inciso 1 por violación a los Artículos 2, 16 y 44 de la Constitución Política.

¹⁸³ La accionante considera que el primer inciso del artículo 58 de la ley 769 de 2002 desconoce los artículos 2, 16 y 44 de la Constitución Política. Para el efecto señala que el precepto, al prohibir la circulación de los peatones en las vías dedicadas al tránsito vehicular en patines, monopatinos, patinetas o similares, desconoce los derechos fundamentales de los niños a la recreación y al libre desarrollo de la personalidad. Considera específicamente que ante la carencia de la infraestructura necesaria para que dicha actividad pueda ser ejercida en espacios diferentes a las vías públicas en la gran mayoría de las poblaciones del país, la prohibición aludida lo que hace es impedir la práctica del deporte del patinaje por parte de los niños de dichas ciudades. Circunstancia que por lo demás limita las posibilidades de aquellos que pretenden convertirse en figuras de dicho deporte.

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 riesgo¹⁸⁴”.

“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 mayores¹⁸⁵ 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”.

1. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan afectar el tránsito de otros peatones o actores de la vía.
2. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.
3. Remolcarse de vehículos en movimiento.
4. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.¹⁸⁶

Jurisprudencia:

¹⁸⁴ Ver al respecto en idénticos términos la Sentencia C-309/97 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

¹⁸⁵ Ver la Sentencia C-309/97 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

¹⁸⁶ Corte Constitucional Sentencia C- 141 de 2018. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C- 141 de 2018 decidió

declarar exequible, por los cargos examinados, el numeral 4 del artículo 8 de la Ley 1811 de 2016.

Corte Constitucional Sentencia C-141 de 2018. “35. De lo anterior es dado colegir que los derechos de las personas para desarrollar su proyecto de vía (sic) con autonomía, dicho derecho debe compaginarse con los imperativos sociales y con los derechos de los demás.

Así el objetivo de la norma, a saber la protección de la seguridad de los peatones, como también la de quienes transitan por las vías. Es de tener en cuenta que la actuación del peatón de manera que lo ponga en peligro, 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.

36. En este sentido, puede afirmarse que la mencionada disposición persigue una finalidad constitucionalmente imperiosa, pues pretende proteger derechos fundamentales como la vida (artículo 11 de la Constitución) y cumplir el deber del Estado de proteger a todas las personas en sus derechos y

libertades (artículo 2 de la Constitución), así como valores esenciales del ordenamiento, como la vida y la integridad personal.

37. Con base en lo anterior, es dado concluir que la medida es conducente para el logro de dicha finalidad constitucionalmente imperiosa, ya que efectivamente ciertas conductas desplegadas por los peatones podrían implicar afectaciones al tránsito de vehículos, así como a las personas circundantes, de tal manera que pueda ponerse en riesgo a los peatones o a los propios conductores. Puede pensarse, por ejemplo, en la obstrucción de vías de tránsito vehicular o en la distracción caprichosa e injustificada de quienes conducen automóviles. Si esto es cierto, la prohibición de tales actuaciones es una medida que razonablemente puede juzgarse adecuada para el logro de tal finalidad.

41. Con fundamento en lo anterior, es dado concluir que el numeral 4 del artículo 8 de la Ley 1811 de 2016 incorpora una medida de protección que, aunque puede suponer alguna limitación al derecho al libre desarrollo de la personalidad, resulta proporcionado en comparación con los importantes fines que pretende proteger, como lo son la seguridad, y la vida y la integridad personal.

5. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

6. 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.

7. Subirse o bajarse de los vehículos, estando estos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

8. 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, estos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

Parágrafo 2. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse solo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-449 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-449 de 2003 decidió Declarar

exequible, por los cargos analizados¹⁸⁷, el texto original del primer inciso del Artículo 58 de la Ley 769 de 2002.

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.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C- 177 de 2016. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C- 177 de 2016 decidió declarar exequible, por los cargos examinados, la expresión “los ancianos” contenida en el Art. 59 de la Ley 769 de 2002.

que constituye uno de los principios del estado social de derecho.

Corte Constitucional Sentencia C-177 de 2016. “No configura discriminación de ancianos en su libertad de circulación toda vez que no establece prohibición, ni sanción sino que desarrolla el deber de solidaridad

La intención y el efecto de la norma no es ni podría ser el de restringir el derecho de circulación o la autonomía de estas personas cuando no cuenten con la compañía de un mayor de 16 años, sino justamente por el contrario, el de reiterar el deber de solidaridad de la sociedad frente a ellos, que es un principio constitucional propio del Estado Social de Derecho.”

CAPITULO III Conducción de vehículos

¹⁸⁷ 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.

Artículo 60. Modificado Artículo 17 Ley 1811 de 2016, Modificado Artículo 6 Ley 2486 de 2025. *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.

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.

Parágrafo 3. Todo conductor de vehículo automotor deberá realizar la maniobra de adelantamiento de ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana a una distancia no menor de un metro con cincuenta centímetros (1.50 metros) de es tos.

Comentario del Editor:

La violación a las reglas dispuestas en los Parágrafos está 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. Modificado Artículo 14 Ley 1811 de 2016, modificado Artículo 5 Ley 2486. *Respeto a los derechos de los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana.* Los conductores de vehículos motorizados deberán respetar los derechos e integridad de los peatones, ciclistas

y usuarios de vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, dándoles prelación en la vía.

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.

Legislación Complementaria: Ley 2251 de 2022

Artículo 20. *Vehículos de emergencia.* Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las condiciones para el tránsito de vehículos de emergencia en el país; requisitos para su conducción y condiciones asociadas a su registro.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022, adicionada Artículo 1 Resolución MT-20233040026535 de 2023

Vehículos de emergencia

Artículo 5.14.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto establecer las disposiciones asociadas al registro ante los Organismos de Tránsito y en el sistema RUNT y determinar las condiciones de tránsito y requisitos para la conducción de vehículos de emergencia en el territorio nacional.

Artículo 5.14.2. Alcance y ámbito de aplicación. Las disposiciones establecidas en el presente capítulo rigen en todo el territorio nacional y son aplicables a los vehículos automotores terrestres y actores involucrados en la prestación del servicio de emergencias, así como a los demás actores viales que intervengan o interactúen con el tránsito de vehículos de emergencia.

Parágrafo. Con excepción de los vehículos destinados a movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, el presente capítulo no será aplicable para los vehículos de uso del Comando General de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional.

Artículo 5.14.3. Definiciones. Para la interpretación y aplicación del presente capítulo se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Ambulancia terrestre: Vehículo automotor de emergencia autorizado para transitar con prioridad de acuerdo con la condición del paciente y acondicionada de manera especial y exclusiva para el transporte de pacientes, con recursos humanos y técnicos calificados para la atención y beneficio de aquellos.

Camión de bomberos: Vehículo automotor clase camión con carrocería de bomberos, destinados a la atención del riesgo contra incendio, rescates en todas sus modalidades y a la atención de incidentes con materiales peligrosos a cargo de los bomberos de Colombia y los demás órganos operativos del sistema para la prevención y atención de desastres.

Emergencia: Situación caracterizada por la alteración o interrupción intensa y grave de las condiciones normales de funcionamiento u operación de una comunidad, causada por un evento adverso o por la inminencia del mismo, que obliga a una reacción inmediata y que requiere la respuesta de las instituciones del Estado, los medios de comunicación y de la comunidad en general.

Manejo de emergencias: Concepto que integra todas las acciones y medidas que se toman antes, durante y después de una emergencia o desastre a través de las cuatro fases de manejo de emergencia: mitigación, preparación, recuperación y respuesta.

Sistema de Emergencias Médicas (SEM): Modelo general integrado que está estructurado por los diferentes actores del Sistema General de Seguridad Social en Salud, para garantizar la respuesta oportuna a las víctimas de enfermedad, accidentes de tránsito, traumatismo o paro cardiorrespiratorio que requieran atención médica de urgencias.

Vehículo de emergencia: Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, 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.

Registro de los vehículos de emergencia ante el sistema RUNT

Artículo 5.14.1.1. Obligatoriedad del registro en el sistema RUNT. De conformidad con lo establecido en el artículo 37 de la Ley 769 de 2002, o aquella que la modifique, adicione o sustituya, los fabricantes, importadores y/o ensambladores de los vehículos automotores de emergencia terrestre, deben registrarse obligatoriamente en el Registro Nacional Automotor (RNA) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme al Título 5 de la presente resolución.

Artículo 5.14.1.2. Registro inicial vehículos automotores donados por entidades extranjeras públicas o privadas a los cuerpos de bomberos oficiales o voluntarios. Conforme al artículo 32 de la Ley 1575 de 2012, para el registro inicial de vehículos usados donados a Cuerpos de Bomberos Oficiales o Voluntarios, por entidades extranjeras públicas o privadas, estos no podrán tener una vida superior de diez (10) años, respecto de la fecha de su fabricación.

Parágrafo transitorio. Por el término de doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente adición, se permitirá el registro inicial de los vehículos automotores

donados por entidades extranjeras públicas o privadas a los cuerpos de bomberos oficiales o voluntarios con más de diez (10) años de servicio y vida útil.

Artículo 5.14.1.3. Contenido del registro. El registro de los vehículos de emergencia estará compuesto por la información que los fabricantes, ensambladores e importadores registren en el Registro Nacional Automotor (RNA) del Sistema RUNT, conforme lo establecido en la Ley 1005 de 2006 y en el Título 4 de la presente resolución, es decir, aquellos datos que permitan la identificación, las características técnicas de diseño, su propiedad, los trámites, novedades y los gravámenes que se realicen sobre los mismos. Adicionalmente, deberán identificarse en el Registro Nacional Automotor (RNA) del sistema RUNT, en los datos del vehículo, numeral 1.2, con el campo de registro: "Vehículo de Emergencia: Sí".

Parágrafo. Los Organismos de Tránsito del país, deberán registrar en el Registro Nacional Automotor (RNA) del sistema RUNT, la información de todos los vehículos de emergencia de su competencia en los "Datos del Vehículo" numeral 1.2 con el campo de registro: "Vehículo de Emergencia: Sí", en un plazo de doce (12) meses, una vez se encuentre habilitado en el sistema RUNT esta funcionalidad.

Artículo 5.14.1.4. Trámites en materia de tránsito. Para realizar los trámites de tránsito de los vehículos de emergencia, se deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos y procedimientos establecidos en el Título 5 de la presente resolución o la norma que la modifique, adicione o la sustituya.

Artículo 5.14.1.5. Actualización del registro y funcionalidades al sistema RUNT. De conformidad con lo establecido en el presente capítulo, el RUNT implementará las actualizaciones necesarias en los campos de registro y funcionalidades de los trámites en el sistema RUNT, de manera que se puedan registrar de acuerdo con sus características técnicas todos los vehículos automotores de emergencia, que son objeto de aplicación del presente capítulo.

Condiciones para el tránsito de vehículos de emergencia

Artículo 5.14.2.1. Tránsito de los vehículos de emergencia. Sin perjuicio de las disposiciones contenidas en la Ley 769 de 2002 modificada por la Ley 1811 de 2016, o aquella que la modifique, adicione, sustituya, todo vehículo de emergencia que se movilice por las vías terrestres de uso público y privadas abiertas al público que se encuentre en misión o atendiendo una emergencia deberá transitar cumpliendo con las siguientes condiciones:

1. Frente al adelantamiento de otros vehículos. El conductor de vehículos de emergencia debe tener presente las siguientes consideraciones:

1.1. Durante cualquier maniobra deberá hacer uso adecuado e idóneo de las sirenas, luces intermitentes o de alta intensidad, megafonía y demás aparatos similares que están dispuestos para atender la emergencia, con el fin de advertir de su presencia a los demás actores viales.

1.2. Asegurarse de no estar en el punto ciego del vehículo a adelantar.

1.3. Si no es posible adelantar por la izquierda, y tiene que hacerlo por la derecha, deberá extremar las precauciones: dejando suficiente espacio con el vehículo a adelantar, para poder maniobrar si este decide moverse hacia la derecha.

1.4. Elegir y mantener un carril, evitando el "zigzagqueo", evitar confundir al resto de los conductores y facilitar que despejen la vía en forma eficaz.

1.5. Si no es posible ver lo suficiente para tener la seguridad de que la vía está libre, no se debe adelantar.

2. Frente al manejo en las intersecciones. Los conductores de vehículos de emergencias cuando llegan a una intersección deben:

2.1. Advertir si tiene prelación para el cruce antes de llegar a la intersección.

2.2. Establecer una velocidad segura para realizar el cruce (aunque exista semáforo que le dé prelación en la intersección o no existan reductores de velocidad o señal de pare), en todo caso, deberá aminorar la marcha del vehículo.

2.3. Antes de llegar al cruce, el conductor de vehículo de emergencias deberá hacer uso adecuado e idóneo de las sirenas, luces intermitentes o de alta intensidad y demás aparatos similares, para advertir de su presencia y su intención de cruce a los demás vehículos y peatones. Es decir, debe contribuir a que le sea despejada la vía. Para lograrlo, el conductor deberá:

a) Aproximarse al cruce de manera que sea visto por todos los conductores que se acercan a la intersección.

b) Verificar que los peatones se mantengan en la orilla de la vía.

c) Siempre que sea posible, hacer contacto visual con los demás conductores; para que adviertan de su intención de cruzar.

d) Al girar, utilizar las luces direccionales con suficiente tiempo para advertir su intención.

e) Ser consciente del tiempo que requiere para cruzar una intersección.

f) Tener en cuenta el número de carriles y el tráfico vehicular.

g) Tomar las precauciones necesarias. Teniendo en cuenta que a un mismo siniestro pueden acudir distintos vehículos de emergencia, y estos también podrían intentar realizar la misma maniobra en la misma intersección simultáneamente.

3. Frente al manejo en las curvas. Los conductores de vehículos de emergencias cuando se encuentran frente a una curva deben:

3.1. Antes de ingresar a una curva, se debe disminuir la velocidad y atender los límites máximos de velocidad establecidos en las señales de tránsito.

3.2. La anterior desaceleración ayudará a reducir el rebote del vehículo y la influencia de inclinación, aumentando el confort y la seguridad de todos los ocupantes del vehículo.

3.3. No detenerse dentro de la curva, ya que es un obstáculo que puede ser riesgoso para los demás actores de la vía.

4. Frente al estacionamiento en el lugar de la emergencia. Al estacionar el vehículo de emergencias en el lugar de la emergencia se debe tener presente:

4.1. Dejar asegurado el vehículo y verificar que quede resguardado de cualquiera peligro derivado de la emergencia.

4.2. No dejar el vehículo obstaculizando el tránsito.

4.3. Con antelación, visualizar cuál es la salida fácil de la escena.

4.4. Aproximarse con precaución a la escena para no tener que ejecutar acciones innecesarias que ocasionen riesgo y pérdida de valioso tiempo.

4.5. No infringir, ni traspasar la señalización que se encuentre en el lugar de la urgencia, emergencia y desastre, acatando las indicaciones de la autoridad correspondiente a cargo, sin afectar o interrumpir la movilidad en el sector.

4.6. Antes de detener el automotor en el lugar de la emergencia, cerciorarse de que los vehículos que circulan detrás hayan advertido sus intenciones.

5. Frente al uso adecuado de la sirena. El sonido de la sirena debe ser lo suficientemente fuerte para que los demás conductores se percaten de su presencia. Se debe usar la sirena como un dispositivo sonoro razonable de advertencia, únicamente y exclusivamente cuando se encuentren atendiendo situaciones de emergencia, atendiendo los niveles permisibles establecidos en la Resolución número 627 de 2006 expedida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o de la norma que lo modifique, adicione o sustituya, según corresponda.

5.1. Situaciones en las que la sirena debe usarse:

a) Cuando el vehículo deba desplazarse a mayor velocidad que los demás automotores en la vía.

b) Cuando el vehículo intenta adelantar a otro vehículo.

c) En las intersecciones.

d) Cuando por imperativos de emergencia se realicen maniobras de especial riesgo.

e) En vías con gran afluencia de personas, en pasos peatonales, en cruce con ciclorrutas o ciclovías, en vías privadas abiertas al público.

f) Además, se podrá apoyar en el uso de la bocina para despejar la vía, como alternativa opcional en caso de que la vía no le sea despejada.

6. Frente al uso adecuado de las luces intermitentes o de alta intensidad. Los conductores solo deberán hacer uso de las señales luminosas cuando el vehículo transite en prestación del servicio para la atención y manejo de la emergencia.

7. Contar con Sistema de Georreferencia y Comunicación. Para el caso de las ambulancias terrestres deberán tener incorporado de manera permanente y en funcionamiento, un Sistema de Posicionamiento Global (GPS) u otro dispositivo de seguridad y monitoreo electrónico, que permita el monitoreo y contacto con la entidad territorial en salud a través del Centro Regulador de Urgencias y Emergencias (CRUE), de conformidad de la Resolución número 3100 de 2019 del Ministerio de Salud y Protección Social o de la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Artículo 5.14.2.2. Velocidad. Los vehículos de emergencia deberán transitar dentro de los límites de velocidad establecidos en los artículos 106 y 107 de la Ley 769 de 2002 modificada por la Ley 2251 de 2022 o aquella que la modifique, adicione, sustituya. Excepcionalmente las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, podrán determinar velocidades superiores a las establecidas en los artículos citados, en los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, teniendo en cuenta el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la “Metodología para

establecer la velocidad límite en las vías colombianas” que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro.

Los conductores de vehículos de emergencia en cumplimiento de su servicio y de acuerdo con la complejidad del mismo, regularán la velocidad de acuerdo al entorno, las condiciones de la vía y la vulnerabilidad de los actores viales.

En ningún caso se vulnerará la prioridad de paso en las intersecciones de vías, en curvas, esquinas, señales de tránsito y en dispositivos semafóricos, sin antes adoptar medidas de precaución; y cerciorarse de que no existe riesgo para los demás actores viales.

Parágrafo. No se eximirá al conductor de un vehículo de emergencia de ninguna responsabilidad con ocasión de un siniestro vial. Teniendo en cuenta que el uso de los dispositivos ópticos y sonoros no asegura, que los demás conductores actúen correctamente ante su presencia, en consecuencia, deberá estar en capacidad de analizar correctamente las situaciones de tránsito que puedan atentar contra la integridad de sí mismo, sus ocupantes y los demás actores viales, so pena de incurrir en las sanciones previstas en la Ley 769 de 2002 o aquella norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 5.14.2.3. Prohibiciones. En ningún caso los conductores de los vehículos de emergencia podrán:

1. Aumentar la velocidad ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo.
2. Cambiar de carril de manera imprevista, sin el uso adecuado de las sirenas, luces intermitentes o de alta intensidad.
3. Transitar a altas velocidades innecesariamente, poniendo en riesgo la vida de sus ocupantes y los demás actores viales.
4. Transitar en sentido contrario de la vía.
5. Transitar sin la póliza de seguro que cubra a las personas transportadas y a los bienes de terceros contra los riesgos inherentes al transporte.
6. Utilizar los dispositivos sonoros y señales luminosas, en situaciones diferentes a la atención de urgencias, emergencias y desastres.
7. Estacionarse en los espacios que se encuentran descritos en el artículo 76 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 15 de la Ley 1811 de 2016.

Artículo 5.14.2.4. Normas de comportamiento. Todos los actores viales que intervengan o interactúen con el tránsito de vehículos de emergencia deberán comportarse de forma que no obstaculicen, perjudiquen o pongan en riesgo a las demás y deberán 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, de conformidad con lo establecido en los artículos 55 y 64 de la Ley 769 de 2002 o aquella norma que la modifique, adicione o sustituya.

Ante la proximidad de vehículos de emergencias, los conductores de otros vehículos deben:

1. Al acercarse el vehículo de emergencia (por atrás o por delante), conducir hacia el borde derecho de la calle, del camino o de la vía y detenerse por completo, siempre dejando el carril central despejado cuando sea una calzada de tres (3) carriles o el carril izquierdo cuando sea una calzada de dos (2) carriles.

2. Mantener su vehículo detenido hasta que el vehículo de emergencia haya pasado o hasta que un agente de tránsito le indique que puede avanzar nuevamente.

3. No estacionarse a una distancia menor de treinta (30) metros de un vehículo de emergencia que se ha detenido para investigar un accidente o para prestar ayuda.

4. No obstaculizar ni estacionar vehículos en las entradas y salidas de las entidades prestadoras de servicios de salud o de cualquier sede de un organismo de apoyo para atender emergencias.

Artículo 5.14.2.5. Sanciones. Los conductores de los vehículos que no acaten las condiciones de tránsito previstas en la presente sección serán objeto de las sanciones señaladas en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, codificadas en el artículo 8.5.1 de la presente resolución y la norma que la adicione, modifique, sustituya.

Características y condiciones mínimas de seguridad de los vehículos de emergencia

Artículo 5.14.2.1.1. Características y condiciones mínimas de seguridad de los vehículos de emergencia. Para el tránsito seguro de los vehículos de emergencia, estos deberán cumplir con lo señalado en los reglamentos técnicos vigentes que le apliquen, la Resolución número 3752 de 2015 y la Ley 769 de 2002 o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

Artículo 5.14.2.1.2. Revisión preoperacional. Los vehículos automotores descritos en el presente capítulo deberán realizar la revisión preoperacional en los términos establecidos por el Anexo 63 “Metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”, de la presente resolución.

Artículo 5.14.2.1.3. Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de los vehículos automotores de emergencia que son objeto de aplicación del presente capítulo se llevará a cabo por los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), conforme las disposiciones establecidas en la Sección 4 Capítulo 3 del Título 3 de la presente resolución o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 5.14.2.1.4. Periodicidad de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Los vehículos automotores de emergencia deberán realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en los términos establecidos por la Ley 769 de 2002, o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 5.14.2.1.5. Periodicidad de mantenimiento. Los vehículos automotores de emergencia descritos en el presente capítulo deberán realizar mantenimiento periódicamente cada seis (6) meses o cada 5.000 kilómetros, de acuerdo con las indicaciones del fabricante.

Obligaciones para los actores en la prestación del servicio en vehículos de emergencias

Artículo 5.14.3.1. Licencia de conducción. El conductor del vehículo de emergencia deberá contar con licencia de conducción de acuerdo con la clase de vehículo y servicio, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 5.2.1.4 y 5.2.1.5 de la presente resolución o la norma que las modifique, adicione o sustituya.

Artículo 5.14.3.2. Perfil del conductor de vehículos de emergencia. Sin perjuicio de los requisitos exigidos por el sector salud y/o la normatividad relacionada a la atención de emergencias, el conductor de vehículos de emergencia deberá contar con una formación que le permita desarrollar destrezas y tener una adecuada percepción de la infraestructura vial, el

vehículo, la presencia de los demás actores en la vía, conocimiento tanto de las señales como las normas de tránsito, y demás circunstancias que definen su proceder cuando se dispone a atender una emergencia, durante y después de la misma. En ese sentido se deberá exigir como mínimo:

1. Acreditar educación continua en seguridad vial mediante certificación de capacitación y entrenamiento, enfocado en la conducción de los vehículos de emergencia, emitida por instituciones debidamente registradas ante las Secretarías de Educación o el Ministerio de Educación.
2. Deberá tener por lo menos dieciocho (18) años de edad cumplidos y contar como mínimo de dos (2) años de conducción en la categoría a la que pertenezca el vehículo de emergencia.
3. El aspirante a conductor deberá estar a paz y salvo por concepto de multas y no ser un infractor reincidente de las normas de tránsito durante el último año previo a su vinculación.

Parágrafo 1. Para efectos del numeral primero del presente artículo, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá diseñar y divulgar los contenidos y metodología para la educación en seguridad vial, enfocado en la conducción de los vehículos de emergencia, en un término no mayor de doce (12) meses contados a partir de la vigencia de la adición realizada en la presente resolución.

Hasta tanto no se cuente con los contenidos y metodología para la educación en seguridad vial, enfocado en la conducción de los vehículos de emergencia, no se validará lo establecido en el numeral 1 del presente artículo.

Parágrafo 2. La persona natural o jurídica responsable de la prestación del servicio de emergencia, deberá verificar que el conductor cumpla con los requisitos antes señalados previo a su vinculación como conductor del vehículo de emergencia.

Artículo 5.14.3.3 Deberes y responsabilidades de los conductores. Cuando un conductor se encuentre en misión o atendiendo una emergencia, además de las salvedades anteriores deben:

1. Estar en óptimas condiciones de salud física y mental, que le permitan conducir en estado de alerta el vehículo.
2. No conducir si previamente se ha ingerido alcohol o alguna sustancia psicoactiva.
3. Respetar y proteger la integridad de los actores viales vulnerables en la vía y la de los ocupantes del vehículo.
4. Tener en cuenta que las emergencias generan curiosidad, por tanto, podría haber presencia de peatones y/o conductores que no están atentos a la situación del tránsito y son potenciales peligros que pueden incurrir en un siniestro vial.
5. Anticiparse al panorama de la emergencia para evaluar los peligros potenciales y planear la estrategia de la atención, estimando si son reales o potenciales y su gravedad.
6. Apoyarse de la ayuda de otra persona (auxiliar), para que controle el sitio mientras realiza alguna maniobra con el vehículo en el lugar de la emergencia.
7. El conductor del vehículo de emergencia deberá estar capacitado en primeros auxilios y como primer respondiente.

8. Acatar a lo dispuesto en el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) establecido por la entidad, organización o empresa del sector público o privado en el cual se encuentre vinculado.

9. Evitar la distracción del conductor, este debe concentrarse exclusivamente en la conducción del vehículo de emergencia.

10. Reconocer que el vehículo de emergencias es una herramienta de trabajo y que debe cuidar de ella utilizándola correctamente.

11. Conocer las características técnicas y comportamiento del vehículo que conduce.

12. Reconocer las vías y condiciones climáticas peligrosas, y hacer los ajustes necesarios para operar el vehículo con seguridad.

Otras disposiciones

Artículo 5.14.4.1. Pólizas de seguro. Para prestar el servicio en vehículos de emergencia, la persona natural o jurídica responsable de la prestación del servicio emergencia deberá tomar con una compañía de seguros autorizada en Colombia un seguro que cubra a los terceros que puedan resultar afectados.

En todo caso deberán ampararse como mínimo los riesgos de muerte, lesiones, daños a bienes de terceros y gastos médicos y de hospitalización. Lo anterior, sin perjuicio de los demás seguros que se establezcan en la ley.

La vigencia de los seguros de que trata el presente artículo será condición para la operación de los vehículos de emergencia.

Artículo 5.14.4.2. Inspección, vigilancia y control. La inspección, vigilancia y control de las disposiciones previstas en el presente capítulo estará a cargo de la autoridad de tránsito competente”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340061381 de 2023.

“(…) las ambulancias, al igual que cualquier vehículo que circula en las vías públicas o privadas abiertas al público, deben cumplir con todas las normas en materia de tránsito cuando no están prestando el servicio de emergencia, sin embargo, cuando transportan a un paciente tienen prioridad en la vía de acuerdo a lo establecido en el artículo 64 de la Ley 769 de 2002.”

Concepto MT-20241340327711 de 2024.

“Entiéndase como emergencia, la situación caracterizada por la alteración o interrupción intensa y grave de las condiciones normales de funcionamiento u operación de una comunidad, causada por un evento adverso o por la inminencia del mismo, que obliga a una reacción inmediata y que requiere la respuesta de las instituciones del Estado, los medios de comunicación y de la comunidad

en general, y vehículo de emergencia, como el automotor debidamente identificado e iluminado, 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, lo anterior conforme a las descripciones consagradas en el artículo 5.14.3. de la Resolución 2023040045295 de 2022, adicionada por el Capítulo 14 de la Resolución 20233040026535 del 2023. En este orden de ideas, para el tránsito o circulación de vehículos de emergencia, que se movilicen por las vías terrestres de uso público y privadas abiertas al público que se encuentre en misión o atendiendo una emergencia deberá transitar cumpliendo con las condiciones establecidas en los artículos 5.14.2.1. y siguientes de la Resolución

20223040045295 de 2022, adicionada por el Capítulo 14 de la Resolución 20233040026535, y las disposiciones contenidas en la Ley 769 de 2002 y sus modificaciones.

Ahora bien, si una autoridad de tránsito acreditada conforme al artículo 3 de la Ley 769 del 2002 modificada por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, da cuenta de la comisión de una infracción a las normas de tránsito por las conductas descritas en el artículo 131 de la Ley 769 del 2002, modificada por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, así como la prohibición expresa referida en el artículo 83 de la Ley 769, podrá imponer la orden de comparendo, para que dentro del proceso contravencional el presunto infractor se presente ante la autoridad a rendir descargos y solicitar la practicas de pruebas si hubiera lugar a ello. En este orden de ideas, se colige que los agentes de tránsito están investidos de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, así como vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales, así mismo, dichas

autoridades velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privada 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 vía. En concordancia con las excepciones previstas dentro la mencionada ley, únicamente se permite la movilización de pasajeros en los estribos de los vehículos tales como de atención de incendios y recolección de basuras, pudiendo en concordancia con las disposiciones consagradas en los artículos 5.14.1. y siguientes de la Resolución 20223040045295 de 2022, adicionada por el Capítulo 14 de la Resolución 20233040026535 del 2023. Por lo tanto, corresponde a la autoridad de terminar en cada caso concreto, si los conductores de los vehículos de emergencia, actuaron bajo alguna causal de exoneración en virtud de la atención de la emergencia, situación que podrá ser objeto de controversia durante el proceso contravencional por la comisión de infracciones a las normas de tránsito, en todo caso se deben salvaguardar los principios, al debido proceso, defensa y contradicción.”

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.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado, Sección Tercera,
Sentencia del 13 de septiembre de 2024.

Expediente 68184 de 2024. Radicado No.
20001-33-39-000-2016-00171-02.

“El artículo 66 del Código Nacional de Tránsito advierte que cuando se está en una intersección, el conductor que transite en una vía sin prelación debe detener completamente el vehículo y debe iniciar la marcha tomando todas las precauciones necesarias para evitar un accidente. 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 corresponda (...) Así las cosas, la Sala considera que, aunque no había señal de “Pare” en la intersección donde ocurrió el accidente, la omisión imputada a la entidad demandada no fue la causa eficiente del perjuicio reclamado. Dicho accidente se produjo por la negligencia y falta de cuidado del conductor del vehículo con placas (...), pues es evidente que, al hallarse en una intersección, y no tener la prelación debió tomar las precauciones necesarias para evitar un accidente”.

“La decisión encuentra sustento en la jurisprudencia de esta Corporación, en la

que se ha señalado que: (...) la falta de señal de pare no fue la causa del daño, pues el conductor del tractor (que es un vehículo que no puede transitar a altas velocidades) debía tomar las previsiones necesarias para evitar un accidente. Era previsible que, si no había señales de pare en ninguna de las esquinas, otro automotor podía atravesar la calle y era resistible o evitable esa situación haciendo el pare para verificarlo. La omisión en la señalización de las esquinas no habilitaba al conductor del tractor para no detenerse y causarle daños al que pasara. (...) La causa eficiente del daño no fue la falta de señal de pare. Los conductores habrían evitado el accidente si hubieran cumplido las normas de tránsito y conducido de manera prudente y cuidadosa. Imputar la causación del accidente a la falta de señalización implica desconocer quién tenía la administración del riesgo cuando ocurrió el accidente. Las nociones de autorresponsabilidad y la prohibición de regreso, que son principios desarrollados a partir de la “imputación objetiva”, permiten entender claramente la razón por la cual el daño no puede imputarse a la entidad demandada (...).”

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:

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340752441 de 2024. *“Es posible utilizar señales manuales para maniobras de giro o cambio de carril únicamente en casos de emergencia debidamente justificados y ante la imposibilidad de utilizar señales de dirección luminosa. Ahora bien, se considera caso de emergencia aquella condición en la cual se produce una perturbación grave y significativa de las operaciones normales de una*

comunidad. Esta situación puede ser provocada por un evento adverso actual o inminente, lo cual demanda una acción inmediata; por lo que, si un vehículo es requerido por una autoridad tránsito por utilizar señales manuales, su conductor debe justificar el caso de emergencia presentado y la imposibilidad de utilizar señales luminosas de dirección”

Para cruzar a la izquierda o cambio de carril sacará el brazo izquierdo y lo extenderá horizontalmente.

Para indicar cruce a la derecha, cambio de carril, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia arriba.

Para indicar reducción de velocidad o detención del vehículo, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia abajo.

Parágrafo 1. En carreteras o vías rápidas, la indicación intermitente de la señal direccional deberá ponerse por lo menos con sesenta (60) metros de antelación al giro, y en zonas urbanas, por lo menos con treinta (30) metros de antelación.

Parágrafo 2. El conductor deberá detener el vehículo para indicar al peatón con una señal de mano que tiene preferencia al paso de la vía, siempre y cuando esté cruzando por una zona demarcada en vías de baja velocidad.

Artículo 68. *Utilización de los carriles.* Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito.

En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.

En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

Vías de doble sentido de tránsito.

De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.

De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.

De cuatro (4) carriles: Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.

Parágrafo 1. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, transitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.

Parágrafo 2. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.

Artículo 69. *Retroceso en las vías públicas.* No se deben realizar maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo en casos de estacionamiento o emergencia.

Los vehículos automotores no deben transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento, evento en el cual respetarán la prelación de los peatones que circulan por las aceras o andenes.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221341268401 de 2022. *“De conformidad con lo expuesto en el artículo 69 de la Ley 769 de 2002, no se deben realizar maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo en los casos de estacionamiento o emergencia, igualmente 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 circulen por*

las aceras o andenes. Aunado a lo anterior, vale precisar que el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010, respecto a los infractores de las normas de tránsito, establece la sanción de multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlmv) al conductor y/o propietario de un vehículo automotor cuando se infringe, entre otras, el tipo de infracción: “D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril...”

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201300133211 de 2020. “...exista o no señal que regule la **disminución de velocidad en las intersecciones**, los vehículos que se aproximen a dichos cruces deberán **disminuir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora pasando el semáforo en luz verde**, de otro lado, en evento de encontrarse el semáforo en luz amarilla los rodantes no deben ingresar a la zona de intersección, no obstante, si ya estando amarilla la luz del semáforo se encuentra un rodante atravesando dicho cruce, entonces se mantendrá la prelación de dicho vehículo hasta culminar la intersección -según lo establece la simbología de las señales luminosas de los semáforos para ordenar la circulación, contenidas en el artículo 118 de la ley 769 de 2002.”

Concepto MT-20241340906491 de 2024. “Al tenor de lo establecido en el artículo 70 de la Ley 769 del 2002, refiere que se debe dar prelación en intersecciones y giros, así las cosas, cuando un vehículo se encuentre dentro de una glorieta, tienen prelación sobre los que van a entrar a ella, siempre y cuando esté en movimiento. Así mismo, se tiene que la forma de proceder de todo conductor que se aproxima a una intercepción rotatoria debe ser la disminución de la velocidad para efectos de ceder el paso a los vehículos que transitan en la glorieta, tomándose el carril para ingresar en dicha glorieta con la debida precaución a fin de respetar la conducción requerida para este tipo de intercepciones en cumplimiento a lo dispuesto en el Anexo 68 del Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia de la Resolución 20223040045295 de 2022”.

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 sino mediante una barra o un dispositivo especial.

No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.

El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.

No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez.

Artículo 73. *Prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo.* No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:

En intersecciones

En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.

En curvas o pendientes.

Cuando la visibilidad sea desfavorable.

En las proximidades de pasos de peatones.

En las intersecciones de las vías férreas.

Por la berma o por la derecha de un vehículo.

En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.

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 disminuirse 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241341208811 de 2024.

“...las entidades territoriales son las competentes para establecer las zonas o espacios en las vías públicas donde excepcionalmente se permitirá el estacionamiento de vehículos, y en consecuencia, los organismos de tránsito de las correspondientes entidades territoriales

deben ser los encargados de realizar la correspondiente demarcación, de conformidad con las especificaciones técnicas establecidas en la Norma Técnica NTC 4904 y siguiendo los lineamientos del plan de movilidad y el plan maestro de parqueaderos que deberá expedir el alcalde municipal de acuerdo con sus competencias.”

Artículo 76. Modificado Artículo 15 Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 15 Ley 1811 de 2016. Lugares prohibidos para estacionar. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

1. Sobre andenes, zonas verdes o zonas de espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.
2. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

Doctrina Administrativa

Conceptos MT- 42686 y 32281 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.”

3. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
4. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.
5. 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.
6. En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.
7. En ciclorrutas o carriles dedicados o con prioridad al tránsito de bicicletas.
8. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.
9. En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes o accesos para personas con discapacidad.
10. En curvas.
11. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.
12. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.
13. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Doctrina Administrativa

Concepto MT-20211340277321 de 2021. “...si la vía que se ubica frente a una guarnición militar, y si se encuentra dentro de las restricciones de prohibido estacionar de acuerdo al artículo 76 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 15 de la Ley 1811 de 2016, o existe alguna restricción de la autoridad de tránsito para estacionar en la zona, no es viable bajo las normas de tránsito estacionar un vehículo. De otro lado, en materia de tránsito no existe ley, decreto, norma o código que indique y ordene que

frente a una guarnición militar no se pueda parquear un vehículo, no obstante este Despacho desconoce si en otras materias verbigracia de tipo policivo o castrense exista prohibición de estacionar en zonas donde estén ubicadas guarniciones militares. Así mismo, nos permitimos señalar que en materia de tránsito no existe norma que autorice al ejército Nacional o cualquier miembro de las fuerzas militares utilizar barricadas y delimitar zonas para prohibir el parqueo de automóviles”

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.

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.

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 clientes¹⁸⁸.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-108 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-108 de 2004 decidió: "Declarar **exequible** el inciso segundo del artículo 78 de la Ley 769 de 2002 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*, por los cargos analizados¹⁸⁹ en esta sentencia. "

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.

Doctrina Administrativa:

¹⁸⁸ Inciso declarado exequible por violación a los Artículos 2, 4, 5 y 58 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-108 de 2004.

¹⁸⁹ Para el ciudadano demandante la disposición acusada vulnera los artículos 2, 4, 5 y 58 de la Constitución Política.

Concepto MT-20221341004111 de 20233.
“...todas las zonas de prohibición deberán estar expresamente señalizadas y demarcadas en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. No se pueden establecer zonas de prohibición permanentes, a no ser que sea por razones de seguridad debidamente justificadas, en

todos los demás eventos la señalización debe indicar los días y horas en los cuales opera la prohibición y se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en el Código Nacional de Tránsito.”

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.

Artículo 82. Cinturón de seguridad. Modificado Artículo 2º Ley 2393 de 2024. 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.

[Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022](#)

Instalación y Uso del Cinturón de Seguridad

Artículo 7.7.1.1. Todos los vehículos automotores que transiten por las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, deberán portar en los asientos delanteros el cinturón de seguridad.

Los vehículos de transporte público colectivo municipal de pasajeros que sean importados, ensamblados o carrozados en el país están en la obligación de instalar cinturones de seguridad, en los asientos del conductor y del usuario adjunto. Además de lo anterior, los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros por carretera, deberán poseer cinturones de seguridad en los puestos que no tengan al frente otros asientos, incluyendo el transporte escolar, especial, turístico y de discapacitados.

Artículo 7.7.1.2. 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 7.7.1.3. 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 7.7.1.4. 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 7.7.1.2. de la presente resolución.

Parágrafo. Los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros y/o mixto se excluirán de esta exigencia.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340013881 de 2019.
“(...) el cinturón de seguridad es de uso obligatorio en la totalidad de los automotores

que circulan por el territorio nacional, indistintamente si son de servicio público o privado (...).”

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-51403 de 2008: *“...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.”

Concepto MT- 20241340906991 de 2024.
“En virtud de lo preceptuado por el artículo 82 de la Ley 769 del 2002, refiere que los menores de dos (2) años de edad están obligados viajar en el asiento posterior haciendo el uso de una silla que garantice su seguridad. Sin embargo, no debe dejarse de lado que en el caso de los niños y niñas, no todos pueden hacer uso de los cinturones de seguridad ya que, por sus características

físicas, el cinturón no puede realizar su labor adecuada de retención al no poder ajustarse adecuadamente, por lo tanto, recomienda el uso de sillas para el transporte de niños o sistemas de retención infantil (SRI) en los vehículos ha demostrado ser una de las

medidas más efectivas para salvar vidas y prevenir lesiones graves o fatales en actores viales en etapa de niñez, actores que, en consideración de su edad, se encuentran entre los más vulnerables”

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:

Corte Constitucional Sentencia C-930 de 2008. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-930 de 2008 decidió: “Declarar **EXEQUIBLE**, por el cargo estudiado¹⁹⁰, la

expresión “A partir de los vehículos fabricados en el año 2004”, del artículo 82 de la Ley 769 de 2002.”

Todo vehículo destinado al transporte escolar debe tener cinturones de seguridad de no menos de tres puntos de anclaje para cada uno de sus ocupantes. El uso de los cinturones de seguridad será obligatorio durante todo el recorrido, situación que deberá corroborar el adulto acompañante de que trata el artículo 2.2.1.6.10.3 del Decreto número 1079 de 2015. Ningún estudiante o menor de edad, podrá transportarse en vehículos de transporte escolar que no cumpla con las condiciones de seguridad de que trata el inciso anterior.

Parágrafo 1. 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.

Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte reglamentará el uso de los cinturones de seguridad para las zonas diferenciales para el Transporte Escolar en donde la zona geográfica no permita cumplir con el cinturón de tres puntos.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-309 de 1997. “El cinturón de seguridad es esencialmente un dispositivo técnico que busca mantener sujeto al asiento al pasajero o conductor, con el fin de reducir riesgos en caso de accidente. Su lógica es sencilla: un choque provoca en general una rápida, a veces casi inmediata, desaceleración del automóvil, por lo cual, por la fuerza de inercia, la persona que no se encuentra sujeta, sale despedida y puede colisionar con mucha violencia contra

diversas partes del carro, con graves consecuencias para su integridad física. Las fuerzas en juego son muy importantes pues, según los conceptos técnicos allegados al expediente, a una velocidad promedio de 65 kilómetros por hora, la persona puede golpear 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

¹⁹⁰ El demandante considera que el último inciso del artículo 82 de la Ley 769 de 2002 al establecer la exigencia del uso del cinturón de seguridad de los pasajeros de los asientos traseros, únicamente en el caso de los vehículos fabricados a partir del 2004, vulnera el principio

de igualdad (art. 13 C.P.), así como el derecho a la vida (art. 11 C.N) y la protección reforzada de los derechos de los menores (art. 44 C.N).

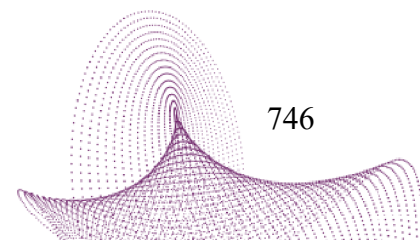
misma del accidente sino a las lesiones que sufren los ocupantes cuando se golpean contra diversas partes del automotor, como los parabrisas.

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. 1 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.

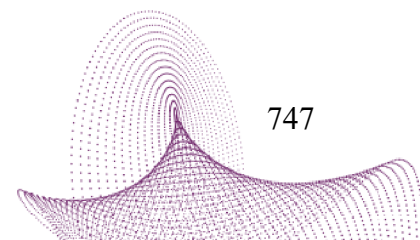
En efecto, la mayoría de las personas reconoce la importancia de la vida y la salud, acepta que el cinturón de seguridad es útil para proteger estos derechos, no tiene objeciones de fondo a utilizar ese dispositivo, pero se niega a hacerlo, por lo cual los analistas consideran que son casos típicos en los cuales se evidencia una incompetencia básica que justifica la medida de protección coactiva¹⁹¹. 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 ideas, y si bien no es objeto del presente examen, ya que la norma acusada se refiere a los conductores, la Corte no puede dejar de destacar que en relación con los niños, la obligación de llevar el cinturón de seguridad, o en determinados casos los asientos protectores, es de una legitimidad indiscutible pues, debido a la falta de autonomía de la persona en esas edades, la vida e integridad personal priman claramente. Corresponde entonces a los mayores que se encuentren a cargo de los infantes velar por el cumplimiento de esas medidas de seguridad, ya que la infracción de ese deber puede implicar graves responsabilidades, incluso penales, para los mayores que hubiesen sido negligentes en este campo.

En efecto, para la Corte es claro que en el evento de que un niño resultare lesionado por la imprudencia del mayor, la omisión de este último deja de ser una conducta que no afecta derechos de terceros, pues era su deber proteger al infante” “En cuarto término, la carga que se impone a la persona es mínima,

¹⁹¹ Ver, por ejemplo, por Ernesto Garzón Valdés. Op-cit, p 372.



mientras que el efecto protector es claro y sustantivo, pues se trata de evitar graves lesiones o innecesarias pérdidas de vidas humanas” “En quinto término, esta medida no impone un modelo de vida, pues es plausible pensar que son muy pocos los que realmente quieren asumir los riesgos de la velocidad, por lo cual la no utilización del cinturón es en general debida a una debilidad de voluntad o a presiones de terceros. Las reacciones mismas de aquellos que, después de un accidente, se felicitan de haber sido obligados a utilizar ese dispositivo de seguridad, muestra que se trata de una medida coactiva que en general se legitima por un consentimiento ex post de los beneficiados” “En sexto término, la sanción no es excesiva, pues se trata de una multa que no es particularmente elevada.

En ese orden de ideas, no resulta razonable pensar que una persona está dispuesta a morir o a resultar gravemente lesionado porque considera que el no uso del cinturón de seguridad es un elemento central de su proyecto de vida, pero que en cambio no acepta pagar cinco salarios mínimos diarios por cometer tal infracción” “En séptimo término, la sociedad tiene un interés evidente, no sólo porque la Constitución es favorable a la vida y a la salud sino además por cuanto, conforme al principio de solidaridad, es a ella a quien corresponde sufragar, en muchos casos, los costos de atención médica derivados de lesiones que podrían no haber ocurrido si se hubiera utilizado el cinturón de seguridad” “En octavo término, la prohibición se aplica para la conducción de vehículos en lugares públicos, con lo cual se evita que la conducta riesgosa de no utilizar el cinturón en esa esfera tenga un efecto inductor sobre otras personas y genere conductas imitativas que el Estado tiene el derecho de desestimular.

Además, esta conducta opera en una actividad -como el tránsito- frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas” “Finalmente, las heridas o la muerte derivadas de una colisión en la cual la

mayor parte de los daños provienen de la falta de empleo de ese dispositivo de seguridad pueden representar mayores problemas jurídicos y económicos para terceras personas, puesto que pueden significar mayores deberes de indemnización para los conductores de otros vehículos. Muchos perjuicios hubieran podido ser evitados si las personas hubieran recurrido a ese mecanismo de seguridad, ya que de esa manera los resultados de la colisión hubieran sido sustantivamente menos graves. Es cierto que estos efectos indirectos sobre terceros no son suficientes para legitimar en sí misma la imposición del uso del cinturón, ya que existen medidas menos lesivas de la autonomía que tienen el mismo resultado, como por ejemplo impedir que demanden por daños los conductores que no utilizaban el cinturón al momento de ocurrir el accidente. Con todo, este efecto indirecto legitima aún más la medida.”

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 2002¹⁹², según el cual toda persona que tome parte en el

¹⁹² LEY 769 de 2002. ARTÍCULO 55. COMPORTAMIENTO DEL CONDUCTOR, PASAJERO O PEATÓN. Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, pasajero o peatón, debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en

riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.

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”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-259151 de 2009: “(...) por expresa disposición legal, (artículo 82 del C.N.T.T.) se facultó al Ministerio de Transporte para reglamentar lo relacionado con el cinturón de seguridad, lo cual sucedió con la expedición de la Resolución N° 19200 del 20 de diciembre de 2002, la que fue publicada a través del Diario Oficial N° 45044 del 24 de diciembre de 2002, normativa que rige en todo el territorio nacional y es de obligación obligatoria para todos los usuarios de vehículos automotores. En consecuencia, el único facultado para expedir actos administrativos de esta naturaleza, es el Ministerio de Transporte (...).”

Concepto MT-20231340830161 de 2023. “(...) las disposiciones relacionadas con el transporte y tránsito no establecen condiciones mínimas de edad para el cobro de pasaje según la edad del usuario, teniendo en cuenta la Sentencia T – 087 de 2005 de la Corte Constitucional sobre transporte de menores, un pasajero adulto puede viajar en trayectos nacionales con un niño menor de dos años sin pagar tarifa alguna por éste, siempre y cuando, el menor viaje en sus brazos y no ocupe un asiento.”

Instrucción Administrativa:

Circular MT-20254000000377 de 2025: “Con base en las consideraciones previas, la exigencia plasmada en la Ley 2393 de 2024: “Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar”, en cuanto a la instalación y uso de cinturón de tres (3) puntos será aplicable de la siguiente manera: □ A partir del 26 de julio de 2025, los vehículos automotores importados, fabricados o ensamblados con destino al servicio público de transporte terrestre automotor especial que presten servicio de transporte escolar, deberán demostrar, mediante declaración de primera parte, la instalación de cinturón de seguridad de tres (3) puntos en las sillas del conductor y pasajeros. Esta condición deberá ser registrada en la Ficha Técnica de Homologación que se presente ante el Ministerio de Transporte. □ Los automotores homologados y matriculados con anterioridad a la entrada en vigencia de la Ley 2393 de 2024, y bajo lo establecido en la Resolución 3753 de 2015, que adopta la Norma Técnica Colombiana NTC-1570 podrán adaptar y adecuar los vehículos con cinturón de seguridad de tres (3) puntos para las sillas de pasajeros, bajo las condiciones previstas en

la norma técnica referida. El fabricante del vehículo (o de su carrocería) que efectúe la adaptación emitirá declaración de primera parte que será conservada por la empresa de transporte especial que opere el vehículo. □ Los automotores homologados y matriculados con anterioridad a la entrada en vigencia de la Ley 2393 de 2024, bajo lo establecido en la Resolución 3753 de 2015, que adopta la Norma Técnica Colombiana NTC-1570, que cuentan con cinturones de seguridad de dos (2) puntos para las sillas de pasajeros, en los que no resulte posible técnicamente adaptar y adecuar los vehículos con cinturón de seguridad de tres (3) puntos, no serán objeto de la exigencia señalada en la Ley 2393 de 2024, ni generará esa situación sanción en materia de tránsito o transporte para tales vehículos. Finalmente, esta Dirección de Transporte y Tránsito se permite manifestar que la empresa habilitada debe mantener una vigilancia constante sobre el correcto funcionamiento de los componentes ya equipados, y sobre su uso por parte de todos los ocupantes al inicio de cada recorrido, poniendo así de manifiesto la responsabilidad in vigilando de las empresas y el principio de seguridad del transporte señalado en el

artículo 2 de la Ley 105 de 1993 y en el artículo 3 de la Ley 336 de 1996.”

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340005191 de 2019. “... la norma en cita [artículo 83 del Código Nacional de Tránsito] establece en primer lugar que ningún vehículo puede llevar pasajeros en su parte exterior. No obstante, contempla una excepción para los vehículos

de incendios y recolección de basuras, que dada su naturaleza requieren llevar pasajeros en su parte exterior o fuera de la cabina. Lo anterior, sin perjuicio de la prohibición de movilizar pasajeros en los estribos de los vehículos.”

Legislación Complementaria: Ley 2393 de 2024

Artículo 3. *Reglamentación, vigilancia y control.* El Ministerio de Transporte y la Superintendencia de transporte en el marco de sus funciones reglamentarán, vigilarán y controlarán la aplicación de lo establecido en la presente ley.

También se tendrá en cuenta para la implementación de los cinturones de seguridad de tres puntos, el Reglamento número 16 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE); así como todas las disposiciones relativas a la homologación de cinturones de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX para ocupantes de vehículos de motor de carácter internacional, adoptadas por Colombia, y cualquier otra norma a la que el país se adhiera.

Artículo 4. *Promoción y concientización.* El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Educación y otras entidades pertinentes, promoverá campañas de concientización y educación pública sobre la importancia del uso del cinturón de seguridad de tres puntos en los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial destinados al transporte escolar. Estas campañas incluirán información sobre los beneficios de esta medida para la seguridad de los estudiantes y la prevención de lesiones en caso de accidentes de tránsito.

Artículo 5. *Sanciones por incumplimiento.* El incumplimiento de las disposiciones establecidas en esta ley por parte de los conductores de vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial destinados al transporte escolar será sancionado de acuerdo con la normativa vigente, incluyendo multas y la suspensión temporal o definitiva de la licencia de conducción, según la gravedad de la infracción y previa evaluación de las autoridades competentes.

Artículo 84. *Normas para el transporte de estudiantes.* En el transporte de estudiantes, los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.

Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.

Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán en el vehículo señales preventivas, las cuales usarán conforme lo establezca el Ministerio de Transporte.

Artículo 85. *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 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 orientados sólo hacia la superficie de la vía, cuando éstas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo. Fuera del perímetro urbano, podrá usarse la luz plena o alta, excepto cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de

tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.

Parágrafo. Ningún vehículo podrá portar luces exploradoras en la parte posterior¹⁹³.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-529 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-529 de 2003 decidió: "Segundo. - Declarar EXEQUIBLE el parágrafo acusado del artículo 86 de la Ley 769 de 2002. "

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."

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Medida para Mejorar la Seguridad Vial de las Carreteras Nacionales y Departamentales - Uso de Luces

Artículo 7.6.1. Todo vehículo automotor que transite por las carreteras nacionales o departamentales deberá tener encendidas las luces medias exteriores entre las 06:00 horas y las 18:00 horas, sin importar las condiciones climáticas reinantes.

Parágrafo 1. Se exceptúa de la exigencia contemplada en el presente artículo a los vehículos que se movilicen por las carreteras nacionales y departamentales que cruzan áreas urbanas o metropolitanas.

Parágrafo 2. Las luces medias exteriores podrán remplazarse por luces exploradoras ubicadas en la parte frontal del vehículo y en ningún caso se podrán suplir por otro tipo de luces tales como cocuyos.

Artículo 7.6.2. Sancionar a los conductores que incumplan la medida del artículo 7.6.1. de este capítulo con 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 diarios legales vigentes conforme a lo establecido en el artículo 123 del Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002.

Artículo 7.6.3. Las autoridades de tránsito serán las encargadas de velar por el cumplimiento de la presente disposición.

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-14563 de 2008 y 574451 de 2012: "...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

¹⁹³ Parágrafo declarado exequible, Corte Constitucional Sentencia C-529 de 2003.

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.”

Concepto MT-20191340253751 de 2019.
“...es recomendable que las luces delanteras sean de color blanco o amarillo ámbar, por cuanto son las instaladas por los fabricantes de los vehículos y reconocidas internacionalmente, ya que al utilizar luces de otros colores, generaría un alto riesgo de accidentalidad, toda vez que la función de las luces en el vehículo, además de iluminar también son de índole informativa, porque mediante ellas se les advierte a los demás actores de tránsito como peatones, conductores y pasajeros, los movimientos y maniobras que se van a realizar en un momento determinado.”

Concepto MT-20221341311181 de 2022.
“(...)es de obligatorio cumplimiento por los conductores de vehículos automotores, la utilización de luces exteriores en los mismos bajo los parámetros del artículo 86 de la Ley 769 de 2002, teniendo en cuenta los horarios de circulación vehicular y/o las condiciones de visibilidad adversas, es decir, se deberá conducir los vehículos automotores, con luces exteriores encendidas entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa, por lo que la realización de la citada conducta genera la imposición del comparendo respectivo, de conformidad con lo establecido en el artículo

135 de la Ley 769 de 2002, el cual señala el procedimiento a seguir por parte de la autoridad de tránsito cuando evidencie la comisión de una infracción a las normas de tránsito. Por otra parte, el artículo 96 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el artículo 9 de la Ley 2251 de 2022, establece las normas específicas para los conductores de motocicletas, motociclos y mototriciclos, encontrándose dentro de ellas la siguiente: “Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas”. Así las cosas, el artículo 86 como el artículo 96 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, establecen la obligación para todos los vehículos automotores, de llevar encendidas las luces mientras transiten por las vías, siendo obligatorio para todos los vehículos automotores, según los términos del artículo 86 antes referido, llevar encendidas las luces en el horario de las 18:00 horas a las 6:00 del día siguiente, mientras que el artículo 96 de la misma disposición legal, se refiere específicamente a los vehículos tipo: motocicletas, motociclos y mototriciclos, señalando que estos automotores, cuando transiten por las vías de uso público, deberán llevar las luces delanteras y traseras encendidas todo el tiempo. Ahora bien, es importante indicar que todos los vehículos automotores, deben contar con las luces y dispositivos luminosos exigidos por el Código Nacional de Tránsito, siendo obligatorio su porte y uso de acuerdo con lo allí dispuesto y que de no hacerlo y/o hacer uso indebido de estos dispositivos, se pone en peligro la vida del conductor del vehículo y de sus acompañantes, así como de los usuarios de las vías, lo cual acarreará las sanciones respectivas.”

CAPITULO IV

Para el transporte público

Artículo 87. *De la prohibición de llevar animales y objetos molestos en vehículos para pasajeros.* En los vehículos de servicio público de pasajeros no deben llevarse objetos que puedan atentar la integridad física de los usuarios; ni animales, salvo que se trate de perros lazarillos. El equipaje deberá transportarse en la bodega, baúl o parrilla.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-439 de 2011. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-439 de 2011 decidió: declarar exequible la expresión “*ni animales*”, 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.**

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 9 de 1979 y sus normas conexas o concordantes.”

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-331491 de 2010: “... no constituye infracción a las normas de tránsito el hecho de llevar equipaje en la parte superior o parrilla del vehículo automotor.”

Concepto MT-20231341067021 de 2023. “(...) los preceptos legales contenidos en el artículo 85 de la Ley 769 del 2002 y conforme a los esgrimido por la jurisprudencia, solo resulta razonable frente a los animales clasificados como “fieros”, “fauna silvestre”, “salvaje” o “domesticada”, debidamente señaladas por el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y sus

normas concordantes y complementarias, resaltando que se excluyen de la misma a los animales domésticos, animales de asistencia y animales de soporte emocional, a los cuales no podrá restringirse el acceso al transporte público de pasajeros, siempre que sus tenedores cumplan con las condiciones de seguridad, salubridad y comodidad señaladas en la Ley y en sus reglamentos. Finalmente, respecto del transporte de animales domésticos en el servicio público de transporte terrestre automotor especial, no existe reglamentación, vale precisar que este servicio es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de

transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o

movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el presente capítulo.”

Artículo 88. *Tránsito por el carril derecho al transporte público individual.* Cuando el vehículo de servicio público individual urbano transite sin pasajeros, estará obligado a hacerlo por el carril derecho indicando la disponibilidad para prestar el servicio, mediante luz especial destinada para tal efecto, o la señal luminosa de estar libre.

Artículo 89. *Taxímetro.* Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterados. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario.

Artículo 90. *Luces interiores del servicio público colectivo urbano.* En los vehículos de servicio público colectivo urbano, las luces interiores permanecerán encendidas durante todo el tiempo en que el vehículo esté prestando el servicio entre las dieciocho (18) horas y las seis (6) horas del día siguiente.

Parágrafo. Todos los vidrios de estos vehículos serán transparentes.

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. Modificado Artículo 16 Ley 1383 de 2010. *De los paraderos.* 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 prevista 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 artículo 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. Modificado Artículo 17 Ley 1383 de 2010¹⁹⁴, Modificado Artículo 204 Decreto-Ley 019 de 2012. *Control de infracciones de conductores.* 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.

Reglamentación: Circular Única de Infraestructura y Transporte SuperTransporte

Artículo 3.2.1 Control y Seguimiento a Infracciones de Tránsito de los Conductores. Las empresas de transporte de pasajeros por carretera deberán reportar a la Superintendencia de Transporte la totalidad de la información requerida en el artículo 93 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1393 de 2010 y por el Decreto Ley 19 de 2012, a las normas que la modifiquen o subroguen, en forma mensual durante los primeros diez (10) días calendario, la información del mes anterior.

El reporte deberá realizarse únicamente a través del sistema VIGIA de la Superintendencia de Transporte (módulo de control de infracciones). El seguimiento de las infracciones no se podrá remitir en forma física y por tanto, la obligación se entenderá cumplida solo si se realiza a través del sistema.

Las empresas no podrán realizar modificaciones al aplicativo obtenido vía internet o por cualquier medio, ni tampoco alterar su estructura o forma de diligenciamiento.

¹⁹⁴ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-856 de 2009 decidió declarar exequible el Artículo 17 de la Ley 1383 de 2010.

Las autoridades de tránsito y transporte de carácter municipal y departamental, deberán verificar dentro de sus acciones que las empresas de su radio de acción estén registradas en el Sistema VIGÍA de la Superintendencia de Transporte y cumplan con la obligación de reportar el seguimiento y control de las infracciones a conductores.

Artículo 3.3.2 Control y Seguimiento a Infracciones de Tránsito de los Conductores. Las empresas de transporte especial deberán reportar a la Superintendencia de Transporte la totalidad de la información requerida en el artículo 93 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1393 de 2010 y por el Decreto Ley 19 de 2012, en forma mensual durante los primeros diez (10) días calendario, la información del mes anterior.

El reporte deberá realizarse únicamente a través del sistema VIGIA de la Superintendencia de Transporte (módulo de control de infracciones). El seguimiento de las infracciones no se podrá remitir en forma física y por tanto, la obligación se entenderá cumplida solo si se realiza a través del sistema.

Las empresas no podrán realizar modificaciones al aplicativo obtenido vía internet o por cualquier medio, ni tampoco alterar su estructura o forma de diligenciamiento.

Las autoridades de tránsito y transporte de carácter municipal y departamental, deberán verificar dentro de sus acciones que las empresas de su radio de acción estén registradas en el Sistema VIGÍA de la Superintendencia de Transporte y cumplan con la obligación de reportar el seguimiento y control de las infracciones a conductores.

Artículo 3.4.1 Control y Seguimiento a Infracciones de Tránsito de los Conductores. Las empresas de transporte mixto deberán reportar a la Superintendencia de Transporte la totalidad de la información requerida en el artículo 93 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1393 de 2010 y por el Decreto Ley 19 de 2012, en forma mensual durante los primeros diez (10) días calendario, la información del mes anterior.

El reporte deberá realizarse únicamente a través del sistema VIGIA de la Superintendencia de Transporte (módulo de control de infracciones). El seguimiento de las infracciones no se podrá remitir en forma física y por tanto, la obligación se entenderá cumplida solo si se realiza a través del sistema.

Las empresas no podrán realizar modificaciones al aplicativo obtenido vía internet o por cualquier medio, ni tampoco alterar su estructura o forma de diligenciamiento.

Las autoridades de tránsito y transporte de carácter municipal y departamental, deberán verificar dentro de sus acciones que las empresas de su radio de acción estén registradas en el Sistema VIGÍA de la Superintendencia de Transporte y cumplan con la obligación de reportar el seguimiento y control de las infracciones a conductores.

Artículo 3.6.1 Control y Seguimiento a Infracciones de Tránsito de los Conductores. Las empresas de transporte de carga deberán reportar a la Superintendencia de Transporte la totalidad de la información requerida en el artículo 93 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1393 de 2010 y por el Decreto Ley 19 de 2012, en forma mensual durante los primeros diez (10) días calendario, la información del mes anterior.

El reporte deberá realizarse únicamente a través del sistema VIGIA de la Superintendencia de Transporte (módulo de control de infracciones). El seguimiento de las infracciones no se podrá remitir en forma física y por tanto, la obligación se entenderá cumplida solo si se realiza a través del sistema.

Las empresas no podrán realizar modificaciones al aplicativo obtenido vía internet o por cualquier medio, ni tampoco alterar su estructura o forma de diligenciamiento.

Las autoridades de tránsito y transporte de carácter municipal y departamental, deberán verificar dentro de sus acciones que las empresas de su radio de acción estén registradas en el Sistema VIGÍA de la Superintendencia de Transporte y cumplan con la obligación de reportar el seguimiento y control de las infracciones a conductores.

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 (100 smmlv).

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-856 de 2009. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-856 de 2009 decidió declarar exequible el Artículo 17 de la Ley 1383 de 2010.

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”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341235181 de 2023. “(...) no existe disposición legal o reglamentaria que prohíba o limite la circulación o tránsito de vehículos de transporte de carga, que en el historial del vehículo cuenten con comparendos o multas impuestas por infracción a las normas de tránsito. No obstante, se debe indicar que el parágrafo 3 del artículo 93 de la Ley 769 de 2002, establece que 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, el cual debe ser enviado mensualmente a la Superintendencia de Transporte, so pena de ser sancionadas con una multa equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales vigentes (100 smmlv).”

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 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. Adicionado Artículo 18 Ley 1383 de 2010¹⁹⁵. *Solidaridad por multas.* 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:

Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011. La Corte Constitucional mediante Sentencia C- '089 de 2011 decidió: **"PRIMERO.** - Declarar **EXEQUIBLE** el artículo 18 de la Ley 1383 de 2010, por el cargo analizado¹⁹⁶ en esta sentencia. "

Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011. *"La Sala encuentra que este enunciado contiene dos segmentos normativos claramente diferenciados: (i) en primer lugar, la norma consagra la existencia de solidaridad en el pago de multas por infracciones de tránsito para el propietario del vehículo y la empresa a la cual esté vinculado el automotor; y (ii) en segundo lugar, el enunciado normativo condiciona y restringe dicha solidaridad por multas a aquellas infracciones que le sean imputables a los propietarios o a las empresas.*

En cuanto al alcance de la norma acusada, encuentra la Corte que el primer segmento normativo que prevé la solidaridad por multas derivadas de infracciones de tránsito no puede entenderse sin la restricción o condicionamiento que prevé el segundo segmento normativo, pues en éste se condiciona la solidaridad previamente establecida, exclusivamente a aquellas infracciones que le sean imputables a los propietarios o a las empresas. "

(...)

"La norma se ajusta plenamente a la Constitución Política, ya que no prevé de ninguna manera, como lo supone el accionante, la consagración de una

responsabilidad objetiva para los propietarios de los vehículos o para la empresa a la cual se encuentre vinculado el vehículo automotor, por el solo hecho de ser propietario o ser la empresa 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

¹⁹⁵ Esta disposición fue declarada exequible por violación al Artículo 29 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

¹⁹⁶ El demandante considera que los enunciados normativos acusados son violatorios del artículo 29 de la Constitución Política, norma que consagra el derecho al debido proceso.

infracciones de tránsito al propietario o a la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo automotor, requisito necesario para que pueda configurarse la solidaridad por multas entre éstos, debe entenderse, a partir de una interpretación sistemática que se dará con el pleno respeto y agotamiento de un debido proceso administrativo de tránsito, de conformidad con el artículo 29 Superior y en armonía con las demás disposiciones contenidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre que prevén los procedimientos y procesos administrativos para tales efectos.

Esta correcta interpretación de la norma demandada, deja en claro que la solidaridad por multas para los propietarios de los vehículos y la empresa afiliadora, de que trata el artículo 18 de la Ley 1383 de 2010, solo se configura una vez establecida la comisión de la infracción o la imputación de dicha infracción al propietario del vehículo o a la empresa a la cual se encuentra afiliado, lo cual a su vez debe establecerse con el pleno respeto y agotamiento de todas las garantías inherentes al derecho fundamental al debido proceso administrativo.

Por consiguiente, colige la Sala que de la sola interpretación taxativa de la norma demandada, se excluye de plano cualquier consagración de responsabilidad objetiva para que tenga lugar la solidaridad por multas por parte del propietario del vehículo o de la empresa afiliadora y por tanto cualquier violación o afectación del debido proceso administrativo consagrado en el artículo 29 Superior.

En este punto reitera la Sala su jurisprudencia relativa a la garantía del derecho fundamental al debido proceso y la proscripción de responsabilidad objetiva en sanciones de tránsito, de conformidad con el artículo 29 Superior y la jurisprudencia de esta Corte, la cual ha insistido en la necesidad de garantizar un debido proceso administrativo en materia de tránsito, y en la exclusión de responsabilidades objetivas en la imposición de sanciones por infracciones de tránsito para el propietario del vehículo, y en este caso también a la empresa afiliadora, por el solo hecho de ser el dueño del automotor o la empresa a la cual se encuentra vinculado, sin que se haya comprobado que son los verdaderos infractores, y ha descartado que

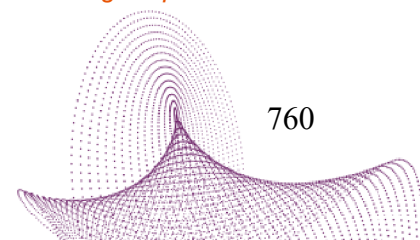
la simple notificación del comparendo sea suficiente para generar responsabilidad en el pago de la multa por la infracción cometida.

De esta manera, la Corte ha expresado en repetidas oportunidades, que la aplicación de responsabilidad objetiva en materia de sanciones administrativas se encuentra en principio excluida, y solo se permite en algunos eventos muy limitados y precisos y bajo ciertos requerimientos derivados de los principios y derechos consagrados por la Constitución y desarrollados por la jurisprudencia constitucional, y que por tanto es necesario que se establezca la responsabilidad personal del dueño, o en este caso también de la empresa afiliadora, y que se respete el debido proceso a estos sujetos con el fin de que puedan ser notificados, comparecer e intervenir dentro del proceso administrativo y de esta manera ejercer su legítimo derecho de defensa

Por lo anterior, la Sala reitera en esta nueva oportunidad la obligación de garantizarle a todos los administrados el derecho al debido proceso administrativo con todas las garantías que le son inherentes, especialmente cuando se trata de sanciones de tránsito. Así mismo, reitera la necesidad de realizar una interpretación sistemática de la norma, de conformidad con la consagración del debido proceso administrativo del artículo 29 Superior, que garantiza el derecho de intervenir en el proceso administrativo, de ejercer el derecho de defensa, y el principio de legalidad

(...)

“Así mismo, encuentra la Corte que es necesario realizar una interpretación sistemática de la norma demandada, para evidenciar que la solidaridad para el pago de multas por infracciones de tránsito, de que trata el precepto demandado, frente al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentre afiliado el vehículo, debe entenderse de manera armónica, con la regla general contenida en el parágrafo 1 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, que no fue modificada por la Ley 1383 de 2010, y en cuya norma se establece claramente que “las multas no serán impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción” regla que



descarta la responsabilidad objetiva en materia de infracciones de tránsito

De otra parte, al realizar una interpretación sistemática puede establecerse, tal y como lo mencionó el Ministerio de Transporte en su intervención, que la solidaridad por multas de que trata el artículo 18 de la Ley 1383 de 2010, la cual se hace efectiva solo para aquellas infracciones imputables al propietario del vehículo o para la empresa afiliadora, se encuentra también regulada expresamente en otras disposiciones legales que lo determinan, como por ejemplo el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, modificadorio del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, que consagra las multas para el conductor, el propietario del vehículo y la empresa a la cual se encuentre afiliado el automotor, por diferentes infracciones de tránsito. De esta manera, es posible remitirse a disposiciones legales que regulan expresamente los casos de solidaridad por multas de tránsito entre el propietario del vehículo y la empresa afiliadora.

Así mismo, encuentra la Corte que de una interpretación sistemática de esta norma, se concluye que ni al propietario del vehículo, ni a la empresa a la cual se encuentra afiliado éste, les es desconocido el debido proceso, ni el derecho de defensa, por cuanto una vez ocurrida la infracción se les notifica de la imposición del comparendo y tienen la posibilidad de comparecer e intervenir en el proceso, tal y como lo dispone artículo 22 de la Ley 1383 de 2010. Esta norma consagra que una vez impuesto el comparendo y para el servicio público se enviará además copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, para lo de su competencia, expresión que fue declarada constitucional por la Corte mediante la sentencia C-980 de 2011. En este pronunciamiento, como ya lo mencionó la Sala, esta Corporación encontró que este precepto no desconoce de ninguna manera el debido proceso para los propietarios de los vehículos y las empresas afiliadoras, sino que muy por el contrario lo garantiza, así como que la notificación por correo constituye una medida idónea y adecuada para cumplir con las exigencias de notificación y protege el debido proceso, por cuanto una vez notificados los sujetos de que

trata la norma, estos se encuentran en capacidad de comparecer al proceso administrativo para ejercer su legítimo derecho de defensa y reivindicar sus derechos. Esta última interpretación sistemática de la norma demandada, evidencia que muy por el contrario a lo que afirma el actor, al propietario del vehículo y a la empresa afiliadora se les notifica del comparendo impuesto para que puedan hacerse parte en el proceso administrativo.

Por lo anterior, además de la interpretación taxativa, de una interpretación sistemática del precepto demandado, se evidencia la coherencia, la armonía y la unidad lógico-jurídica de la disposición demandada con los restantes preceptos del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

En consecuencia y de conformidad con las consideraciones vertidas en la parte motiva de esta sentencia, no evidencia la Corte ninguna violación del debido proceso, por cuanto (i) de una interpretación taxativa de la norma, se concluye que la solidaridad del propietario o de la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo automotor, no establece una responsabilidad objetiva, la cual se encuentra proscriba en la Constitución y por la jurisprudencia de esta Corporación, sino que prevé claramente que dicha solidaridad solo se presenta cuando exista responsabilidad del propietario o de la empresa, de manera que no se configura responsabilidad objetiva, ni existe violación alguna del debido proceso, como alega el demandante.

(ii) Así mismo, observa la Sala que no existe violación alguna al debido proceso, por cuanto esta norma debe interpretarse sistemática y armónicamente con las demás normas del cuerpo normativo de la Ley 1383 de 2010 y con la Constitución Nacional, de tal manera que (a) de conformidad con el artículo 29 Superior, debe entenderse que para la determinación de la responsabilidad del propietario o de la empresa, para que pueda existir solidaridad por el pago de multas por infracciones de tránsito por parte del propietario o de la empresa a la cual se encuentre afiliado el vehículo, es necesario que dicha responsabilidad se determine con la garantía de un debido proceso administrativo y el lleno de todas las garantías

procesales y sustanciales que le son inherentes a este derecho fundamental; (b) en armonía con otras normas de tránsito, como el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, los comparendos son notificados a los propietarios de los vehículos y a las empresas afiliadoras con la finalidad de que puedan ejercer su legítimo derecho de defensa y se les garantice el debido proceso; y (c) en coherencia con otras normas de tránsito, como el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, el Legislador establece expresamente los casos en donde se presentan infracciones por parte del conductor, el propietario o la empresa afiliadora.

Concluye la Corte en esta oportunidad, que tanto de una interpretación taxativa, como de

una interpretación sistemática del artículo 18 de la Ley 1383 de 2010 demandada, es posible establecer claramente su constitucionalidad, al colegir que no existe consagración alguna de responsabilidad objetiva para la configuración de la solidaridad por multas por infracciones de tránsito, y que del correcto entendimiento de esta norma se deriva que el propietario del vehículo automotor y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo sólo estarán obligados solidariamente a pagar la multa si se logra establecer que la infracción cometida les es imputable, con pleno respeto del derecho fundamental del debido proceso y de todas las garantías que le son inherentes.”

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-115253, MT-259921 y MT-313061 de 2010: “... la solidaridad entre el propietario del vehículo y la empresa de transporte público a la cual se encuentra vinculado el vehículo, para el pago de la multa por infracciones de tránsito, será cuando de manera expresa lo determine la ley, razón por la que en cada caso será necesario remitirse a la disposición legal respectiva. (...) No debe perderse de vista que en materia sancionatoria, no se puede aplicar ni interpretar las normas de manera extensiva, sino de forma expresa.

De manera tal que la solidaridad aludida, se configura para los vehículos de servicio público que se encuentran vinculados a una empresa de servicio público, toda vez que de acuerdo con los decretos 170s., el contrato de vinculación se suscribe entre el propietario de un vehículo de servicio público y una empresa

de transporte público debidamente habilitada, por lo tanto, no podrá hablarse de solidaridad para los vehículos de servicio particular.

Situación diferente es la prevista para las infracciones de tránsito en las cuales la Ley 1383, se refiere a la sanción de multa que se impone al conductor y/o propietario de un vehículo automotor, situación que cubre a los vehículos de servicio público y los diferentes a éste (particular).”

Concepto MT-170761 de 2010: “A manera de ejemplo se tiene que el artículo 21 D.15 de la Ley 1383 de 2010, modificatorio del 131 de la Ley 769 de 2002, consagra la solidaridad de la multa (30 S.M.L.D.V.), para el propietario del vehículo y la empresa a la cual se encuentre afiliado el automotor, por el cambio de recorrido o trazado de la ruta autorizada por el organismo de tránsito correspondiente.”

Texto del Editor:

La Ley 1383 de 2010 y la Sentencia C-089 de 2011

La Ley 1383 de 2010 fue demandada en su artículo 18, el cual define que serán solidariamente responsables para el pago de multas, por concepto de infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, respecto de aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas.

Al respecto, la Corte Constitucional declaró la exequibilidad de la norma mediante la sentencia C-089 de 2011, con fundamento en que no vulneraba el debido proceso ni establecía la responsabilidad objetiva, así “Concluye la Corte en esta oportunidad, que tanto de una interpretación taxativa, como de una interpretación sistemática del artículo 18 de la Ley 1383 de 2010 demandada, es posible establecer claramente su constitucionalidad, al colegir que no existe

consagración alguna de responsabilidad objetiva para la configuración de la solidaridad por multas por infracciones de tránsito, y que del correcto entendimiento de esta norma se deriva que el propietario del vehículo automotor y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo sólo estarán obligados solidariamente a pagar la multa si se logra establecer que la infracción cometida les es imputable, con pleno respeto del derecho fundamental del debido proceso y de todas las garantías que le son inherentes.”

Una lectura de las normas referidas y de los pronunciamientos de la Corte Constitucional sobre la materia, permite concluir que la utilización de medios tecnológicos para la detección de infracciones es lícito y legal en el ordenamiento jurídico colombiano, así como

también lo es la vinculación del propietario del vehículo al trámite sancionatorio correspondiente.

En concordancia con lo anterior, existen infracciones de tránsito que la ley le atribuye en forma de obligación directa a los propietarios de los vehículos, tales como: (i) La revisión técnico-mecánica (Artículo 50 CNT), (ii) el seguro obligatorio de accidentes de tránsito y (iii) Retiro de vehículos mal estacionados (Artículo 127 CNT), (iv) la información a la autoridad cuando se realicen cambios en las características de identificación del vehículo, entre otros, por lo tanto, el incumplimiento de dichas obligaciones se le asigna como responsabilidad directa y no solidaria al propietario.

Artículo 93-2. Adicionado Artículo 7 Ley 2283 de 2023. *Corresponsabilidad de las empresas de transporte público.* Las empresas de transporte público terrestre automotor, con el fin de que los conductores cumplan con la normatividad de tránsito, deberán contratar las capacitaciones necesarias para actualizar los conocimientos en materia de conducción y seguridad vial.

Las empresas serán responsables de realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, y la revisión periódica y mantenimiento preventivo; directamente ante los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) sobre los vehículos que tengan vinculados a su parque automotor, con cargo a sus propietarios.

El Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (SOAT), será obligatorio para la vinculación y permanencia de los propietarios de los vehículos a la empresa, so pena de las sanciones aplicables por la Superintendencia de Transporte o la autoridad de transporte de la respectiva jurisdicción.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241341054921 de 2024. *“Con la expedición de la Ley 2283 de 2023, que adiciona el artículo 93-2 a la Ley 769 de 2002, se establece que serán las empresas de transporte las responsables de realizar la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, y la revisión periódica y mantenimiento preventivo en Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) sobre los vehículos que tengan vinculados a su parque automotor, no obstante, conforme a lo señalado en el aparte “Desarrollo del problema jurídico”, los CDA solo podrían realizar revisiones de mantenimiento*

preventivo con las que se dé un diagnóstico del estado de los vehículos, toda vez, que al realizar actividades mantenimiento preventivo y correctivo, podrían comprometer la objetividad, independencia e imparcialidad en los resultados de las revisiones técnico mecánicas y de emisiones contaminantes que lleguen a realizar sobre los vehículos a los que llegasen a realizar esas intervenciones. En ese orden las empresas de transporte podrían realizar el mantenimiento preventivo y correctivo, siempre que se lleve a cabo en los términos establecidos en la Resolución 315 de 2013”

CAPITULO V

Ciclistas y motociclistas

Artículo 94. *Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos.* Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas¹⁹⁷:

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004 decidió: Declarar exequible, por los

cargos analizados¹⁹⁸, el inciso 1 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 mototriciclos, sin perjuicio que normas posteriores establezcan reglas mucho más específicas 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 colectivo¹⁹⁹.

Comentario del Editor:

En lo que atañe a la circulación de las bicicletas, esta disposición ha de interpretarse en el sentido de lo que indica el numeral 1 del

Artículo 9 de la Ley 1811 de 2016 según la cual este tipo de vehículos “*debe transitar ocupando un carril...*”

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 escasa²⁰⁰.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional C-018 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: “**Segundo.** - Declarar **EXEQUIBLES**, por los cargos analizados²⁰¹, los incisos 1 y 2 (...) de la Ley 769 de 2002, CNT.”

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*

¹⁹⁷ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: declarar exequible, por violación al artículo 13 Superior este inciso,

¹⁹⁸ El cargo formulado fue la violación al Principio de Igualdad al no tratar a los ciclistas como a los demás actores del tránsito.

¹⁹⁹ Disposición declarada exequible por violación a los Artículos 13, 24 y 82 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004.

²⁰⁰ Disposición declarada exequible por violación a los Artículos 13, 24 y 82 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004.

²⁰¹ El ciudadano considera que los apartes de la norma acusada violan la Constitución Política por desconocer los artículos 2, 4.

caso, es la regla que deben observar los ciclistas cuando transitan por vías que comparten con cualquier otro tipo de vehículo. (...). 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

especialmente 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)".

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221341160391 de 2022.
"¿Es obligatorio para los motociclistas el uso de la prenda o chaleco reflectivo en el horario de 6:00am a 6:00pm?, es relevante mencionar que el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito, establece que los conductores de bicicletas, triciclos,

motocicletas, motociclos y mototriciclos, así como su acompañante, deberán portar 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."

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340283541 de 2024.
"...el Código Nacional de Tránsito Terrestre no establece de manera expresa la edad mínima que debe tener el acompañante en una motocicleta, no obstante, los Alcaldes

dentro de su respectiva jurisdicción tienen la potestad de expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas"

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Condiciones Mínimas de Uso del Casco Protector para los Conductores y Acompañantes de Vehículos Tipo Motocicletas, Motociclos, Mototriciclos, Motocarros, Cuatrimotos

Artículo 7.4.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto reglamentar las condiciones mínimas que deben observarse en el uso del casco protector para conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros y cuatrimotos.

Artículo 7.4.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo rigen en todo el territorio nacional para el tránsito de conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros y cuatrimotos.

Parágrafo. En el caso de los motocarros únicamente serán aplicables estas disposiciones para aquellos vehículos cuya carrocería no incluya el conductor.

Artículo 7.4.3. Definiciones. Para efectos del presente capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones, conforme a las establecidas en la NTC 4533 de 2017, antecedente técnico del reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, y cuatrimotos.

a) Cubierta facial inferior: Parte desmontable, movable o integral (permanentemente fija) del casco que cubre la parte inferior de la cara.

b) Sistema de retención: Ensamble completo por medio del cual el casco se mantiene en su posición en la cabeza, incluidos los dispositivos para el ajuste del sistema o para mejorar la comodidad del usuario.

Artículo 7.4.4. Uso del casco protector para motociclistas. Los conductores y acompañantes, si los hubiere, cuando transiten en vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros y cuatrimotos, deberán usar obligatoriamente el casco protector para motociclistas, de la siguiente manera:

a) La cabeza del motociclista (conductor y/o acompañante) debe estar totalmente inmersa en el casco y el sistema de retención debe estar asegurado por debajo de la mandíbula inferior, sin correas rotas, ni broches partidos e incompletos.

b) No podrán portar sistemas móviles de comunicación o teléfonos que se interpongan entre la cabeza y el casco, excepto si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

c) En el caso de cascos con cubierta facial inferior movable, ésta siempre debe ir cerrada y asegurada durante el tránsito, de tal manera que ofrezca protección a la cara del motociclista (conductor y/o acompañante).

Artículo 7.4.5. Sensibilización e información. La Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará y divulgará las herramientas pedagógicas para informar a la ciudadanía las disposiciones contenidas en el presente capítulo, dentro del mes siguiente al 23 de enero de 2021.

Con dichas herramientas pedagógicas, la autoridad de tránsito competente en la respectiva jurisdicción deberá capacitar a su personal operativo para verificar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente capítulo por parte de la ciudadanía.

Artículo 7.4.6. Régimen Sancionatorio. Los conductores y acompañantes que no acaten lo previsto en el presente capítulo, incurrirán en las sanciones previstas en el literal c) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, o la norma que la adicione, modifique, sustituya.

Además, la no utilización del casco de seguridad cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo, de conformidad con lo establecido en el artículo 94 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 7.4.7. Vigilancia y Control. La vigilancia y el control de las disposiciones previstas en el presente capítulo les corresponderá a las autoridades de tránsito en su respectiva jurisdicción.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340650861 de 2020. “...el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito determina que los conductores de bicicletas y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte. Sobre el particular, el artículo 18 de la Resolución N° 160 de 2017 proferida por el Ministerio de Transporte determina que es de carácter obligatorio seguir lo ordenado por

el Código Nacional de Tránsito en cuanto al uso del casco para usuarios de bicicletas y bicicletas asistidas, por lo tanto, los usuarios de bicicletas deberán utilizar casco de seguridad. Ahora bien (...) el artículo 94 de la Ley 769 de 2002 determina que la no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo. En este sentido, la consecuencia de que el usuario no utilice el casco de seguridad será la inmovilización de la bicicleta.”

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Legislación Complementaria: Ley 2222 de 2022

Artículo 1. Objeto. Esta ley tiene por objeto promover el uso de la bicicleta segura y sin accidentes, fomentando y fortaleciendo el conocimiento a través de la pedagogía de las normas de tránsito y la política pública de seguridad vial por parte de los actores en la vía. También, el fomento de la participación de colectivos de actores vulnerables en una de las instancias de apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para prevenir la accidentalidad de los ciclistas y demás actores vulnerables.

Artículo 5. Promoción de campañas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial promoverá campañas en los medios masivos, comunitarios y alternativos de comunicación; y de manera presencial en ciudades y poblaciones mediante instancias relacionadas con el deporte, la recreación y la movilidad, acorde a las normas vigentes para estos servicios, con el objetivo de promover y socializar los derechos y deberes de los ciclistas y las estrategias de prevención de manera integral.

Reglamentación: Resolución MT-3258 de 2018

Artículo 1. Adoptar la “Guía de Ciclo-Infraestructura para Ciudades Colombianas”, que hace parte integral de la presente resolución, la cual presenta recomendaciones de diseño de infraestructura para incluir a las bicicletas de manera adecuada en las políticas urbanas y facilitar el desplazamiento equitativo, seguro y eficiente en ese modo de transporte.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340052401 de 2019. “El artículo 94 de la Ley 769 de 2002, es una norma de carácter general para el tránsito de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, y el artículo 96, modificado por

el artículo 3 de la Ley 1239 de 2008, es una norma de carácter especial en la que se establece las condiciones para el tránsito de motocicletas, motociclos y mototriciclos, en consecuencia, frente a la aplicación de estas normas, aplica de preferencia la norma

especial sobre la general, conforme a lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 5 de la Ley 57 de 1887.”

Concepto MT-20211341039381 de 2021.
“...el Código Nacional de tránsito es aplicable para los conductores de bicicletas, triciclos, motociclistas, motociclos y moto triciclos, el cual reglamentó las normas para la circulación de este tipo de vehículos, otorgándole a los organismos de tránsito la competencia para ejercer el control en las vías públicas que correspondan a su jurisdicción, contando para ello, con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su

respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales, por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios. (...) los ciclistas y motociclista como destinatarios de las normas de tránsito deben responder por su incumplimiento, cuyas infracciones deben resolverse teniendo en cuenta las competencias adscritas a los organismos de tránsito de la jurisdicción en la vía en la que considera no se está ejerciendo el control adecuado”

Artículo 95. Modificado Artículo 9 Ley 1811 de 2016. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código.
2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.
4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro.
5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleja luz roja.

Legislación Complementaria: Ley 1083 de 2006 Artículo 3. (...)

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

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340565451 de 2020.
“...el articulado de la Ley 1811 de 2016 al otorgar incentivos para promover el uso de la bicicleta, complementa lo establecido en la

Ley 769 de 2002 en lo concerniente a la circulación de estos vehículos no automotores. Al respecto, cabe reiterar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 95

del Código Nacional de Tránsito Terrestre (modificado por la Ley 1811 de 2016, artículo 9). Así mismo, frente a la movilización de bicicletas, se resalta que dichos vehículos deberán transitar en vías públicas que estén permitidas para tal fin y/o circular en vías especialmente diseñadas para esta tipología de vehículos no motorizados -en los lugares que existan-, según lo dispone el inciso 6, artículo 94 de la Ley 769 de 2002. Adicionalmente, frente al citado artículo 95 ibidem, se resalta que las bicicletas deben transitar ocupando un carril, atendiendo lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (modificado el primero por la Ley 1811 de 2016, art.17), sobre la obligatoriedad de transitar por carriles demarcados, adoptando las indicaciones establecidas para maniobras de cruce y adelantamiento -entre otras condiciones de seguridad -."

Concepto MT-20211341255891 de 2021. "...para la actividad de acompañamiento a ciclistas no se requiere habilitación toda vez que no es considerada esta actividad como un servicio público esencial, tampoco se requiere que los mismos realicen algún tipo de reporte ante este Ministerio, sino tan solo que cumplan con las normas previstas en el Código Nacional de Tránsito para garantizar una buena circulación entre los colombianos."

Concepto MT-20221341413511 de 2022. "...el artículo 95 de la Ley 769 de 2002, fue modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016, quedando la excepción de la cual hace referencia en su consulta, en el numeral 4 del citado artículo 95 de la Ley 769 de 2002. Así las cosas, en tratándose de bicicletas y triciclos, se debe tener en cuenta la definición contenida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, en el sentido que la bicicleta es un 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 y a su vez, el triciclo es el vehículo no motorizado de tres (3) ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales. Es así, que los tipos de dispositivos que hacen parte de la excepción son aquellos que el mismo fabricante ha diseñado especialmente para llevar acompañante, y que no perturben la maniobrabilidad del vehículo y en el caso de transportar objetos que estos no perturben la

visibilidad del conductor del vehículo, para así no afectar el tránsito seguro. Es de mencionar, que respecto de dichos dispositivos no existe reglamentación que los determine, diferente de las definiciones establecidas en la Ley y expuesta en el presente escrito. De manera complementaria, es de resaltar que estos dispositivos, siempre deben estar acorde con el principio de seguridad de los usuarios, de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la Ley 769 de 2002."

Concepto MT-20251340635421 de 2025. "El artículo 1º de la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", modificado por el artículo 1º de la Ley 1383 de 2010, establece que las normas de este 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, de lo que se infiere, que en principio no existe una limitación para el tránsito determinados actores viales, salvo las que establezca la misma ley o disposiciones reglamentarias, como el tránsito de vehículos con cargas indivisibles extrapesadas y/o extradimensionadas que tienen unas condiciones de tránsito especiales, la prohibición de tránsito de maquinaria con orugas o cilindros, o las restricciones al tránsito de cierta clase de vehículos, o en ciertos horarios, decretadas por las autoridades de tránsito en atención a lo dispuesto en el parágrafo 3 del artículo 6 y artículo 119 ibídem.

(...)

Para el tránsito de ciclistas en las vías del territorio nacional, el artículo 95 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016, establece que los biciusuarios deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 de la misma ley, y que si transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo y que los conductores pueden compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial.

(...)

La Ley 769 de 2002 define en el artículo 2º, *Prelación*, como prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos, y por su parte, el artículo 63, establece que los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones y ciclistas, dándoles prelación en la vía, entendida esta, como aquellos eventos que se está en presencia de un tránsito mixto de vehículos automotores y biciusuarios, teniendo aquellos que ceder o permitir el paso de los biciusuarios en determinadas situaciones por ser éstos los que están en mayor situación de vulnerabilidad, sin embargo, lo anterior no implica que esa prelación conlleve al desconocimiento de las normas de tránsito de éstos actores viales, como no detenerse ante la luz roja del semáforo o ante la señal de PARE, o de ceda el paso, entre otras. Es pertinente resaltar, que la misma ley en el artículo 94, establece los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas, entre otras: “Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

La Ley 769 de 2002 establece las condiciones de tránsito de los distintos actores viales, entre estas, las de los biciusuarios, que deben transitar en igualdad de condiciones con los demás vehículos que hacen uso de la infraestructura vial, sin embargo, la misma ley establece que éstos tienen prelación, en las condiciones indicadas en la respuesta anterior.

(...)

Los biciusuarios como actores viales deben respetar las normas de tránsito conforme a lo establecido en el artículo 1º y 94 de la Ley 769 de 2002, lo que los hace sujetos de sanción por la comisión de infracciones a las normas de tránsito, sin embargo, serán las autoridades de control operativo en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7 (Modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022) de la misma ley, las que velen por el cumplimiento de la referida normatividad y ante una eventual comisión de infracción a las

normas de tránsito, imponga la orden u órdenes de comparendo a que haya lugar.

(...)

Como se ha venido indicando, los distintos actores viales, no solo están obligados en su tránsito al respecto por las normas que regula la materia, sino a tomar precauciones en el ejercicio de la actividad, como lo señala la Ley 769 de 2002, en diferentes apartes normativos, máxime si trata de una actividad peligrosa como lo ha señalado la Corte Constitucional en reiterada jurisprudencia, entre esta, la Sentencia T-609 de 2014, sin embargo, frente a la responsabilidad penal o civil, esta deberá ser alegada y demostrada en cada caso en particular en el respectivo proceso, así como los agravantes que puedan incidir en la causa que dio lugar a la comisión del accidente.

(...)

Las maniobras de adelantamiento deberán realizarse siempre por el costado izquierdo del vehículo a adelantar en los términos establecidos en el artículo 68 de la Ley 769 de 2002, en cita en respuesta a los interrogantes 2 y 3, indistintamente de la clase de vehículo que realice la maniobra, entre estos, lo biciusuarios. Ahora, la Ley 769, en cita, establece en el parágrafo del artículo 110 que las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales y sus indicaciones deberán de acatarse, por su parte, el Manual de Señalización Vial, adoptado por el artículo 8.11 de la Resolución 20223040045295 de 2022 “Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte”, Anexo 77 de este acto administrativo, en el numeral 3.12, establece: “La demarcación utilizada para indicar la zona de no adelantar se debe realizar con líneas continuas de color amarillo en calzadas bidireccionales, o blancas en vías multicarril unidireccionales, indicando que no se debe transitar por la izquierda de ellas. Esta puede ser reforzada con doble línea cuando las condiciones de seguridad así lo requieran.”. En ese orden, no es procedente realizar maniobras de adelantamiento de vehículos cuando las líneas de demarcación, sean continuas, que buen pueden ser amarillas para calzadas de doble sentido o blancas,

cuando estas son de un solo sentido y separan carriles.

(...)

Las autoridades de tránsito son las responsables de implementar la señalización vial, de tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas, y de velar por el cumplimiento del régimen normativo en cada una de sus jurisdicciones, en atención a lo dispuesto en el artículo 5 (Modificado por el artículo 3 de la Ley 1383), parágrafo 3 del artículo 6 y artículo 115 de la Ley 769 de 2002.

(...)

El artículo 94 de la Ley 769 establece que los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes, si los hubiere, 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, y en el artículo 95 (Modificado por el artículo 9 de la Ley 1811 de 2016), dispone que cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

(...)

Teniendo presente lo expuesto en la respuesta de los interrogantes 2 y 3, las bicicletas deberán transitar ocupando un carril dentro de la línea de demarcación en atención a lo dispuesto por el legislador en el artículo 60, 68 y 95 de la Ley 769 de 2002, sin perjuicio de las normas que eventualmente dicte la autoridad de tránsito en cada una de sus jurisdicciones para el tránsito de esta clase de vehículos, como lo establece el parágrafo del artículo 68, en cita.

(...)

En principio debemos indicar, que conforme a lo establecido en el artículo 143 (Modificado por el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022) de la Ley 769 de 2002, si trata de accidentes de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y no

sé produzcan lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna; material probatorio que reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente, razón por la cual en este evento no se requiere la intervención de la autoridad de tránsito. Así mismo, señala la norma que independiente que los vehículos involucrados en el accidente estén asegurados o no, los conductores deben retirarlos inmediatamente y 1 todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho, y que, de fracasar la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Por su parte, conforme a lo establecido en los artículos 148 y 149 de la misma ley, si como resultado del accidente se incurre en un tipo penal, porque se causa lesiones a personas o víctimas fatales, se requiere la intervención de los agentes de tránsito, para que en cumplimiento de sus funciones de policía judicial levante un informe descriptivo con sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo, así como a la autoridad instructora en materia penal, y además deberán enviar a los conductores implicados a la prueba de embriaguez.

(...)

Las infracciones a las normas de tránsito deben ser reportadas a las autoridades de tránsito en cada una de sus jurisdicciones, ya sea a través de la página web de cada una de estas entidades, o eventualmente de ser posible, a los funcionarios de control operativo si se mantiene en el tiempo la comisión de la infracción.

(...)

En cuanto a los elementos de protección que deben portar los bicisuarios artículo 94 y 95 de la Ley 769 de 2002, establece que estos deben portar siempre casco de seguridad, y si su tránsito es nocturno, deben vestir chalecos

o chaquetas reflectivas 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, y así mismo, llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

(...)

No existe disposición legal o reglamentaria, que imponga la obligación de realizar revisión técnico mecánica a las bicicletas. Dicho lo

anterior, se absuelve el objeto de la consulta, concepto que tiene el alcance de que trata el artículo 28 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y en consecuencia no es de obligatorio cumplimiento, ni tiene efectos vinculantes, pues se trata de "... orientaciones, puntos de vista, consejos y cumplen tanto una función didáctica como una función de comunicación fluida y transparente", conforme al pronunciamiento de la Corte Constitucional mediante Sentencia C-542 de 2005."

Parágrafo 1. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y 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.

Parágrafo 2. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y/o recreativas será de 25 km/h.

Legislación Complementaria: Ley 2294 de 2023.

Artículo 254. *Programa Nacional de Fomento al uso de la Bicicleta en el territorio nacional.* Con el fin de fomentar el uso de la bicicleta en el territorio nacional, créese el programa de fomento al uso de la bicicleta en el territorio nacional, encabeza del Ministerio de Salud y la Protección Social y el Ministerio de Transporte, el cual articulará las instancias de Gobierno nacional, las entidades territoriales y la sociedad civil para lograr aumentar la bici infraestructura en los municipios, promover la creación de asociaciones público privadas para la instalación de estaciones de bicicletas compartidas así como el fomento a la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas y el disfrute de beneficios e incentivos por el uso de la bicicleta en línea y complementando lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.

El Ministerio de Salud y de Transporte y otras entidades del orden nacional, al igual que las entidades territoriales, podrán destinar recursos de sus presupuestos para el cumplimiento del objetivo del programa.

Parágrafo. En los siguientes seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley los ministerios responsables del mencionado programa establecerán su reglamentación.

Reglamentación: Decreto 402 de 2025.

Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (Pfub)

Artículo 2.3.12.1. Objeto. El objeto del presente Decreto es reglamentar el Programa Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta (PFUB), creado por el artículo 254 de la Ley 2294 de 2023. El Programa se desarrollará con base en un enfoque de género y diferencial, así pues, entre sus fines se encuentran promover el uso de la bicicleta en todo el territorio nacional, fortalecer la movilidad activa, segura y sostenible de los ciudadanos que usan la bicicleta, ampliar la ciclo-infraestructura, aportar a la creación de hábitos y estilos de vida saludable que mejoren la calidad de vida de la población colombiana a través de la transformación de sus viajes cotidianos, además de, fomentar la producción nacional de partes y ensamblaje de bicicletas.

Artículo 2.3.12.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Decreto son aplicables en todo el territorio nacional, especialmente, a los actores involucrados en la implementación y ejecución efectiva del PFUB, entre ellos, las entidades competentes del Gobierno nacional, las entidades territoriales, Asociaciones Público-Privadas, asociaciones de ciclistas y peatones, el sector privado y la academia.

Artículo 2.3.12.3. Objetivo general. El PFUB busca establecer acciones que fomenten e impulsen el uso de la bicicleta en el territorio nacional, de forma sostenible y segura, con enfoque territorial, de género y diferencial.

Artículo 2.3.12.4. Objetivos específicos. Para la adecuada implementación y ejecución del PFUB se tendrán en cuenta los siguientes objetivos específicos:

1. Fomentar la planeación territorial y la gestión de la infraestructura de manera que estimule la articulación de los diferentes medios de transporte junto con la bicicleta, el crecimiento de redes de ciclo-infraestructura y la sostenibilidad de los sistemas de bicicletas compartidas en los territorios. Lo anterior, tendrá en cuenta los desarrollos y avances contenidos en los instrumentos de planeación de cada ente territorial.
2. Impulsar estrategias de promoción, transformación y posicionamiento cultural en torno al uso de la bicicleta de forma segura, que faciliten el desarrollo de hábitos y estilos de vida saludables en entornos educativos, laborales, comunitarios, además de, incentivar el turismo sostenible en bicicleta.
3. Promover la resignificación del espacio público y la creación de entornos seguros para el uso de la bicicleta, a partir de la implementación de acciones multisectoriales articuladas a favor de la seguridad vial y la seguridad ciudadana que permitan la prevención y atención de siniestros viales, situaciones de acoso sexual y violencia basada en género.
4. Incentivar el desarrollo económico en torno a la bicicleta. Con el fin de impulsar la bicicleta como motor económico en las regiones del país, se formularán y otorgarán estímulos para la industria nacional así mismo, se establecerán lineamientos y estrategias para la fabricación de este vehículo no automotor.
5. Establecer lineamientos que permitan la articulación del Gobierno nacional con las entidades territoriales, con el propósito de lograr la financiación de las acciones del PFUB, de manera que complemente y mejore lo dispuesto en la Ley 1811 de 2016.
6. Aportar a la implementación de las líneas de acción de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial, adoptada por la Resolución 20223040067515 de 2022 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya que contribuyan de manera directa o indirecta en el efectivo desarrollo del PFUB.

Artículo 2.3.12.5. Enfoques y Principios orientadores del programa. El Programa de Fomento del Uso de la Bicicleta(PFUB)tendrá como enfoques transversales en todas sus acciones: el

enfoque de género y diferencial, el enfoque seguro y el enfoque de sostenibilidad. Además de los principios rectores de transporte y tránsito señalados en las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 769 de 2002, los principios que orientarán la efectiva implementación y adecuada ejecución del PFUB son los establecidos en la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial, adoptada por el Ministerio de Transporte, al igual que, los relacionados en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, adoptado mediante el Decreto número 1430 del 2022 o aquel que lo modifique, adicione o sustituya.

Artículo 2.3.12.6. Responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación. El Ministerio de Transporte y, el Ministerio de Salud y Protección Social, serán las entidades líderes responsables de la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación del PFUB.

Parágrafo 1°. Las entidades de apoyo para la promoción, implementación, socialización, seguimiento y evaluación de las acciones generales y específicas del PFUB, son:

1. Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
2. Ministerio del Deporte.
3. Departamento Nacional de Planeación.
4. Ministerio de Defensa-Policía Nacional.

Parágrafo 2°. Participarán como entidades de apoyo o de apoyo institucional en el desarrollo del PFUB las entidades adscritas a los ministerios responsables, según el Anexo Técnico del presente Decreto.

Parágrafo 3°. En aplicación de los principios de coordinación y colaboración armónica, los diferentes órganos y entidades del Estado, así como, las entidades territoriales, en el ejercicio de sus respectivas funciones, deberán actuar con el propósito de dar cumplimiento a los objetivos planteados dentro de este Programa y con ello, lograr los fines y cometidos estatales.

Parágrafo 4°. Con el fin de lograr la ejecución del PFUB, las entidades responsables y de apoyo, señaladas en el presente artículo, adelantarán las gestiones correspondientes para vincular a las entidades de orden nacional y territorial, denominadas como de apoyo institucional según el Anexo Técnico del presente Decreto.

Artículo 2.3.12.7. Desarrollo del Programa. Para el desarrollo del PFUB se deben realizar las siguientes acciones:

- a) Definir el plan de acción y el cronograma de implementación de las acciones, estrategias, planes y proyectos a desarrollar durante la vigencia del programa, así como su priorización, para cumplir con las líneas de acción, acciones generales y acciones específicas señaladas en el presente decreto y en su Anexo Técnico en un plazo de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente Decreto.
- b) Diseñar el plan presupuestal, que permita lograr el soporte financiero y administrativo necesario para el cumplimiento de los objetivos y las acciones del programa durante su ejecución.
- c) Adoptar un esquema de relacionamiento con las entidades del orden nacional, territorial, organizaciones, colectivos ciudadanos y la academia, entre otros, en función de las acciones del PFUB, que facilite la articulación multisectorial creada en virtud de la ENMA y que permita ser una instancia o espacio de armonización.

d) Definir los instrumentos de monitoreo con variables diferenciales y análisis de impacto cuantitativo y cualitativo de las acciones del programa conforme al sistema de información de la ENMA.

e) Implementar las acciones, estrategias, planes, y proyectos conforme al cronograma, plan de acción y plan presupuestal, procedentes de los literales a y b del presente artículo.

Parágrafo. Las entidades responsables y de apoyo determinarán anualmente la necesidad de ajustar su plan de acción, plan presupuestal y cronograma en función del seguimiento, monitoreo y cumplimiento de las acciones establecidas en el PFUB, a fin de darle continuidad al Programa, según las líneas de acción establecidas en el presente Decreto, y los parámetros de seguimiento y monitoreo.

Artículo 2.3.12.8. Líneas de acción. Con el propósito de cumplir con los objetivos planteados para la ejecución del PFUB, deberán desarrollarse cuatro (4) líneas de acción ajustadas a las condiciones de las entidades territoriales y a las prioridades establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo adoptado mediante la Ley 2294 de 2023.

Estas líneas de acción estarán asociadas tanto con las acciones generales, como con las acciones específicas que se detallan en el Anexo Técnico del presente Decreto. Igualmente, la desagregación de los responsables y de apoyo de la ejecución de las acciones, se precisa en el Anexo Técnico que hace parte integral de este Decreto.

Las líneas de acción, sus acciones generales y específicas asociadas son:

Línea 1. Planeación Territorial y Gestión de la Infraestructura de Movilidad Activa.

1. Acción general: Formulación e implementación de estrategias que permitan la articulación de los diferentes medios y modos de transporte en torno al uso de la bicicleta.

Acciones específicas:

1.1. Formulación y ejecución de programas de asistencia técnica sobre estrategias que permitan la articulación de los diferentes medios y modos de transporte en torno al uso de la bicicleta.

1.2. Creación de estrategias para la implementación de cicloparqueaderos que permitan la integración de la bicicleta con las terminales y estaciones de transporte de pasajeros.

1.3. Creación de estrategias para la implementación de cicloparqueaderos que permitan la integración de la bicicleta con los distintos modos de transporte y sus correspondientes terminales.

1.4. Definición de lineamientos para implementar la intermodalidad de los sistemas de transporte público con la bicicleta.

2. Acción general: Formulación e implementación de proyectos de cicloinfraestructura.

Acciones específicas:

2.1. Formulación y ejecución de programas de asistencia técnica sobre proyectos de cicloinfraestructura.

2.2. Inclusión de cicloinfraestructura e infraestructura peatonal en nuevos

proyectos de desarrollo urbano e interurbano.

2.3. Implementación de zonas de tráfico calmado.

2.4. Implementación de proyectos de señalización y señalética de orientación en los corredores de ciclistas.

2.5. Implementación de cicloparqueaderos en espacios y equipamientos públicos.

3. Acción general: Consolidación de sistemas de bicicletas públicas sostenibles.

Acciones específicas:

3.1. Diagnóstico y evaluación de los sistemas de bicicletas públicas y compartidas existentes en Colombia.

3.2. Formulación y ejecución del programa de asistencia técnica enfocado en la sostenibilidad de sistemas de bicicletas públicas nuevos y existentes.

4. Acción general: Estrategias de planeación urbana y regional, sostenibles y seguras con el fin de incluir la visión de movilidad activa y el fomento del uso de la bicicleta.

Acciones específicas:

4.1. Asesoramiento y acompañamiento en la formulación y ejecución del programa de asistencia técnica en instrumentos de planeación urbana y regional en movilidad sostenible y segura.

4.2. Actualización de los instrumentos de planificación territorial en torno a la movilidad sostenible y segura.

4.3. Incorporación de lineamientos para la planeación de ciclo-infraestructura y servicios complementarios.

Línea 2. Promoción del uso de la bicicleta.

1. Acción general: Fortalecimiento de estrategias de promoción de hábitos saludables por medio de la bicicleta.

Acciones específicas:

1.1. Fortalecimiento al Programa Nacional de Vías Activas y Saludables (VAS).

1.2. Promoción y fomento de la práctica del ciclismo deportivo.

2. Acción general: Estructuración e implementación de estrategias asociadas al uso de la bicicleta en entornos educativos.

Acciones específicas:

2.1. Formulación e implementación de Planes de Movilidad Escolar (PME) con la bicicleta como medio de transporte.

2.2. Formulación e implementación de planes de movilidad priorizados para instituciones de educación superior públicas que promuevan el uso de la bicicleta.

2.3. Implementación de cicloparqueaderos, con priorización en instituciones educativas públicas.

2.4. Implementación de programas de enseñanza de habilidades para el uso de bicicleta en niños, niñas y adolescentes.

2.5. Desarrollo de actividades de educación vial para la promoción de una movilidad segura en bicicleta.

2.6. Formulación e implementación de los sistemas de bicicletas compartidas en instituciones educativas prioritariamente de naturaleza pública .

3. Acción general: Estructuración e implementación de estrategias asociadas al uso de la bicicleta en entornos laborales.

Acciones específicas:

3.1. Formulación e implementación de estrategias que generen entornos laborales saludables a través del uso de la bicicleta como medio de transporte.

3.2. Formulación de estrategias de difusión y promoción para organizaciones que incentiven y aseguren el uso de la bicicleta por parte de sus colaboradores.

3.3. Implementación de cicloparqueaderos con priorización en instituciones públicas.

4. Acción general: Estructuración e implementación de estrategias en torno a

“La bicicleta como pilar del turismo sostenible”.

Acciones específicas:

4.1. Articulación y coordinación de actores públicos y privados con el objetivo de promover el cicloturismo o turismo en bicicleta.

4.2. Creación y adopción de la normativa que permitirá la implementación del cicloturismo con estándares de calidad y seguridad, así como, la creación de incentivos que promuevan la participación de los actores privados en la cadena de valor del turismo.

4.3. Definición e implementación de mecanismos de capacitación en donde se articule el cicloturismo con la normatividad turística del país .

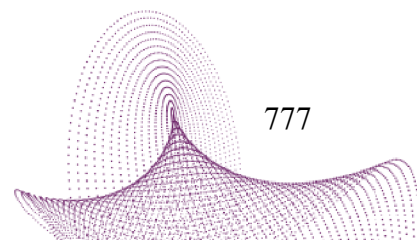
4.4. Definición del sistema de rutas en las cuales se podrá realizar cicloturismo o turismo en bicicleta, así como, los lineamientos para su funcionamiento, bajo estándares de calidad y seguridad en el servicio.

4.5. Definición e implementación de estrategias promocionales del cicloturismo en el país.

4.6. Gestión, apoyo y promoción de la investigación e innovación en relación con el fortalecimiento del cicloturismo en el territorio nacional.

5. Acción general: Estructuración e implementación de estrategias para promover la cultura de la bicicleta.

Acciones específicas:



5.1. Formulación y ejecución de estrategias de comunicación y de desarrollo cultural sobre el uso de la bicicleta.

5.2. Estructuración e implementación de programas para el desarrollo de competencias asociados al uso de la bicicleta.

Línea 3. Seguridad vial y ciudadana en torno al uso de la bicicleta.

1. Acción general: Implementación de estrategias de seguridad ciudadana para ciclistas.

Acciones específicas:

1.1. Caracterización geográfica de puntos críticos de hurto, acoso sexual y violencia basada en género, asociados al uso de la bicicleta en zonas urbanas y rurales.

1.2. Implementación de la plataforma de Bici-Registro a nivel nacional.

1.3. Formulación de mecanismos de atención y actuación frente al hurto y acoso sexual.

1.4. Implementación de acciones de mejoramiento de los puntos críticos identificados de hurto y acoso sexual.

2. Acción general: Identificación e implementación de estrategias para la prevención del acoso sexual hacia ciclistas en el espacio público.

Acciones específicas:

2.1. Implementación de campañas de prevención y sensibilización acerca del acoso sexual en el transporte y espacio público.

2.2. Implementación de estrategias de enrutamiento para la atención y abordaje de la violencia basada en género, haciendo especial énfasis en el acoso sexual en el espacio público.

2.3. Estructuración e implementación de capacitaciones a cuerpos policiales, autoridades de apoyo al control operativo de tránsito, de seguridad y de orden público, sobre el abordaje de violencia basada en género, haciendo especial énfasis en el acoso sexual en el espacio público.

3. Acción general: Implementación de estrategias pedagógicas dirigidas a ciclistas y demás actores viales para disminuir la siniestralidad vial.

Acciones específicas:

3.1. Estructuración e implementación de programas de fortalecimiento técnico a entidades territoriales y nacionales en seguridad vial.

3.2. Formulación y difusión de herramientas educativas asociadas a la promoción del uso seguro de la bicicleta, al igual que frente al respeto y la protección de ciclistas en la vía.

3.3. Implementación de programas de enseñanza de competencias, habilidades y destrezas para el uso seguro de bicicleta en jóvenes, adultos y adultos mayores.

4. Acción general: Resignificación del espacio público y creación de entornos seguros para el uso de la bicicleta.

Acciones específicas:

4.1. Formulación de lineamientos técnicos para la implementación de urbanismo táctico.

4.2. Implementación de proyectos para resignificar el espacio público como lugar integrador, seguro e inclusivo en territorios priorizados.

Línea 4. Desarrollo económico asociado a la bicicleta.

1. Acción general: Generación y otorgamiento de incentivos a la industria nacional de producción de bicicletas, partes y accesorios.

Acciones específicas:

1.1. Realización de una caracterización del mercado de la bicicleta a nivel nacional.

1.2. Diseño y otorgamiento de incentivos a la producción de partes y repuestos con altos estándares de calidad.

1.3. Generación de un modelo de indicadores y monitoreo para el seguimiento del plan de incentivos nacional y determinación de su impacto.

1.4. Formulación y otorgamiento de incentivos y asistencia técnica a emprendimientos y empresas Mipymes del clúster de bicicletas compartidas.

2. Acción general: Formulación de especificaciones de desempeño seguro de sistemas y componentes de la bicicleta, accesorios, y elementos de seguridad.

Acciones específicas:

2.1. Elaboración de lineamientos técnicos de seguridad y especificaciones de desempeño seguro de sistemas y componentes de la bicicleta.

2.2. Formulación y adopción normativa de estándares de seguridad vial para los elementos de seguridad para ciclistas.

3. Acción general: Estrategias para el desarrollo de la bicicleta como motor económico en las regiones.

Acciones específicas:

3.1. Creación e implementación de modelos de bici-logística en las ciudades colombianas.

3.2. Elaboración y realización de talleres que tengan como fin la capacitación técnica, la educación financiera y la actualización normativa para negocios y emprendimientos cuyas actividades comerciales giren en torno a la bicicleta.

Parágrafo 1°. Las líneas de acción del programa relacionadas directa o indirectamente con el fortalecimiento del uso de la bicicleta a nivel nacional y señaladas en el presente artículo, deberán alinearse e implementarse de acuerdo con las acciones y condiciones técnicas de la Estrategia Nacional de Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial, adoptada por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2°. El apoyo institucional, la responsabilidad y corresponsabilidad en la implementación y seguimiento de las anteriores líneas de acción estará a cargo de las entidades relacionadas en el artículo 2.3.12.6. del presente título, así como, de otros actores

estratégicos del sector, con sujeción a sus funciones y competencias, y en atención a lo señalado en el Anexo Técnico del presente Decreto.

La mención de las entidades territoriales y de los organismos de tránsito territoriales como actor relevante en las acciones establecidas en el Anexo Técnico, se alinean a las competencias previamente asignadas y su implementación dependerá de la disponibilidad administrativa y presupuestal de estas.

Artículo 2.2.12.9. Indicadores. Para lograr el efectivo seguimiento y análisis del impacto de las acciones, planes, programas y proyectos del PFUB, se adoptarán los indicadores macro, meso y micro que se encuentran establecidos y precisados en el anexo 7 de la ENMA:

1. **Indicadores Macro:** Los indicadores a nivel macro están asociados a aquellos que son de impacto, es decir, que permiten medir el efecto a escala nacional. Tienen una vocación estratégica que busca una tendencia a mejorar situaciones específicas en la medida en que se implementen las acciones.

2. **Indicadores Meso:** El nivel meso incluye indicadores que permiten hacerle seguimiento a la gestión de las condiciones técnicas, legales y financieras requeridas para la implementación de las acciones. Así mismo, considerando que cada acción definida en la formulación está asociada a un objetivo específico, los indicadores de este nivel se han agrupado en función de estos.

3. **Indicadores Micro:** El nivel micro incluye simultáneamente los indicadores asociados a las categorías de actuación, generación, fortalecimiento, impacto y monitoreo, medidos de manera directa sobre los territorios. Estos indicadores propuestos permitirán seguir indirectamente las condiciones técnicas, legales y financieras definidas a nivel subnacional para cada acción derivada de la formulación del PFUB.

Parágrafo. En el caso de que para la efectiva implementación del programa se requieran indicadores adicionales o modificar los establecidos en la ENMA, el Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Transporte deberán tener en cuenta la directriz de indicadores establecida por el Departamento Nacional de Planeación (DNP).

Artículo 2.2.12.10. Seguimiento. El seguimiento de la ejecución y gestión de las acciones, planes, programas y proyectos inscritos en el Programa Nacional de Fomento del Uso de la Bicicleta (PFUB) se realizará en la Mesa de Coordinación interinstitucional para la Movilidad Activa con Enfoque de Género y Diferencial (Mesa CIMA).

Artículo 2.2.12.11. Financiación del programa. Los Ministerios de Transporte y de Salud y Protección Social como responsables del PFUB, adelantarán las gestiones pertinentes para apropiar los recursos necesarios con el fin de financiar la implementación del programa dentro del marco de sus competencias. Las demás entidades de apoyo del programa del orden nacional, deberán gestionar y apropiar los rubros presupuestales adicionales para los proyectos enmarcados en las líneas de acción del programa de su competencia.

El Gobierno nacional promoverá el uso de instrumentos de financiamiento local y/o nacional, de cooperación internacional y/o la creación de Asociaciones PúblicoPrivadas (APP), para el desarrollo de las acciones del programa en entidades territoriales.

Artículo 2.2.12.12. Reglamentación adicional. Con el fin de planear y ejecutar los objetivos, líneas y acciones del PFUB y, en caso de ser necesaria la emisión de reglamentación adicional, el Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de Transporte, así como las demás entidades de apoyo, bajo el principio de coordinación y colaboración armónica, podrán expedir los actos administrativos correspondientes de acuerdo con sus competencias.

Parágrafo. Sin perjuicio de las acciones generales y específicas señaladas en el presente Decreto y su Anexo Técnico para la implementación del PFUB, se podrán establecer acciones adicionales como resultado de las propuestas formuladas por los responsables, entidades de apoyo, entidades territoriales, organizaciones de movilidad activa, entre otros actores, que contribuyan al fortalecimiento del PFUB.

Estas nuevas acciones deberán relacionarse con un objetivo, línea de acción y acción general, según el caso, y deberán especificar en su plan de acción las condiciones técnicas para su implementación.

Legislación Complementaria: Ley 1753 de 2015

Artículo 204. *Estímulos para el uso de la bicicleta y los tricimóviles no motorizados.* El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional.

Parágrafo 1. En un plazo no mayor a dos (2) años el Ministerio de Transporte reglamentará la prestación del servicio de transporte público en tricimóviles no motorizados y la posibilidad de alimentación de los mismos a los SITM, SETP, SITP y SITR de acuerdo con las necesidades propias de cada sistema.

Parágrafo 2. En un plazo no mayor a dos (2) años el Ministerio de Transporte diseñará una metodología para incluir en los futuros proyectos de interconexión vial las condiciones en las que debe incluirse infraestructura segregada (ciclorrutas o carril-bici) en zonas de alto flujo de ciclistas en entornos intermunicipales, ingresos a grandes ciudades, contornos o variantes urbanas, zonas de alta velocidad o de alto volumen de tráfico.

Legislación Complementaria: Ley 1811 de 2016

Artículo 1. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.

Artículo 2. *Beneficiarios.* Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas en los términos definidos por la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Seis (6) meses después de promulgada esta ley, el Ministerio de Transporte reglamentará las características necesarias para acceder a los beneficios consagrados en esta ley en los casos que se usen bicicletas asistidas.

Artículo 3. *Beneficio por uso intermodal del transporte público.* Todos los usuarios de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas

Integrados de Transporte Regional que hayan usado la bicicleta como modo alimentador del sistema y que hayan validado a través del sistema unificado de recaudo 30 validaciones del uso de biciparqueaderos y/o puntos de encuentro recibirán un pasaje abonado en su tarjeta.

Parágrafo 1. Cada entidad territorial regulará y asegurará las condiciones en que los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional contabilizarán los viajes de alimentación en bicicleta.

Parágrafo 2. Los municipios y distritos asumirán el costo de estos pasajes con cargo a sus respectivos presupuestos.

Parágrafo 3. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Parágrafo 4. Se incentivará la instalación y uso de portabicicletas en todos los medios de transporte público terrestre como forma de integración modal del transporte. De ninguna manera se entenderá que el uso de portabicicletas es objeto de comparendo de tránsito o causará inmovilización del vehículo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221340229151 de 2022:

“...se incentiva la instalación y uso de portabicicletas en todos los medios de transporte público terrestre como parte de la integración modal en transporte y dicho de uso de portabicicletas no podrá ser objeto de comparendo, ni causar la inmovilización del automotor

Aunado a lo anterior, vale precisar que la norma en cita refiere a vehículos de servicio público, no refiere propiamente a los vehículos de servicio particular, respecto de los cuales no hay una regulación para el uso de portabicicletas, ni existe una prohibición para su uso.

No obstante, en virtud de la protección al principio de seguridad en materia de tránsito señalado en el artículo 1 de la Ley 769 de 2002 se recomienda que los elementos adaptables a los automotores no deben afectar la visibilidad del conductor o la de los ocupantes, tampoco se puede perder de vista lo establecido en el inciso segundo del artículo 45 ibidem que expresa:

Siendo así, los vehículos deberán estar libres de obstáculos que dificulten su plena identificación, por lo cual se recomienda que los portabicicletas no obstaculicen las matrículas del vehículo.”

Artículo 4. *Uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR.* Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados,

seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.

Parágrafo 1. Los SITM, SITP, SETP y SISTR priorizarán el uso peatonal dentro de los sistemas y el uso de bicicletas garantizando la seguridad y comodidad de los usuarios. El Ministerio de Transportes en un plazo no mayor a un año definirá la metodología que usarán los sistemas para tal fin.

Parágrafo 2. Los SITM, metro o sistemas de tranvía podrán definir protocolos para permitir el ascenso de bicicletas dentro de las cabinas de estos vehículos o la inclusión de compartimentos especiales para estas.

Parágrafo 3. Las actuales concesiones de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional podrán, de acuerdo a su capacidad financiera, implementar los beneficios consagrados en este artículo. En todo caso, el presente artículo aplicará cuando se abran nuevas licitaciones o se hagan renegociaciones de los contratos de operación de los sistemas.

Artículo 5. *Incentivo de uso para funcionarios públicos.* Los funcionarios públicos recibirán medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta.

Parágrafo 1. Cada entidad en un plazo no mayor a un (1) año deberá establecer las condiciones en que las entidades del sector público validarán los días en que los funcionarios públicos llegan a trabajar en bicicleta y las condiciones para recibir el día libre remunerado.

Parágrafo 2. Los funcionarios públicos beneficiados por la presente ley podrán recibir hasta 8 medios días remunerados al año.

Parágrafo 3. Los empleados de empresas privadas, empresas mixtas, empresas industriales y comerciales del Estado y otros establecimientos regidos por el derecho privado podrán adoptar el presente esquema de incentivos con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341294691 de 2023.
“...cada entidad pública debe establecer las condiciones desde el punto de vista jurídico, operativo y administrativo para que sus funcionarios accedan al incentivo de medio día laboral libre remunerado, por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta, para recibir hasta 8 medios días remunerados al año

de conformidad con lo establecido en los parágrafos 1 y 2 del artículo 5 de la Ley 1811 de 2016, en concordancia con lo preceptuado por el Artículo 5.9.4.4. de la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito. Así las cosas, la normatividad no señala o genera una obligación a cargo de las entidades públicas frente a reportar al Ministerio de Transporte que

funcionarios reciben los beneficios de que trata la Ley 1811 de 2016, como quiera que cada una de las entidades públicas deben establecer las condiciones para que

los funcionarios públicos a su cargo accedan a los incentivos en virtud del uso de la bicicleta.”

Artículo 7. Información de modos no motorizados de transporte. Las Secretarías de Movilidad o quien haga sus veces en los entes territoriales de más de 100.000 habitantes consolidarán, siempre y cuando existan los recursos, un sistema de información de uso y proyección de la demanda de modos no motorizados de transporte así como un sistema de registro de quejas, preguntas y solicitudes sobre el uso de los medios no motorizados de transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá en un término inferior a tres (3) meses a partir de la promulgación de esta ley, la información mínima a consolidar dentro del Sistema de Información de modos no motorizados de transporte del que habla este artículo.

Artículo 10. Planeación participativa. Las alcaldías promoverán la creación de organizaciones de ciclistas y promoverán su participación en las instancias locales de planeación, especialmente las que se deban configurar para el mejoramiento de la movilidad, el tránsito y el transporte.

Artículo 11. Beneficios para estudiantes biciusuarios. Las Instituciones de Educación podrán implementar programas de movilidad sostenible en donde se promueva el uso de la bicicleta.

Artículo 12. Incentivos a la industria nacional. El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, antes de un año de promulgada esta ley, implementará un programa que incentive la producción y la adquisición de bicicletas en todo el territorio nacional.

Artículo 13. Reinserción de bicicletas. Las autoridades territoriales locales podrán adjudicar bicicletas que se encuentren inmovilizadas y lleven retenidas seis meses o más y que además no hayan sido reclamadas ni se encuentren en proceso de reclamación por parte de sus propietarios, a instituciones educativas del sector público y a los sistemas SITM, SITP, SETP y SITR. Para ello el Ministerio de Transporte reglamentará los mecanismos para la reintegración de bicicletas a la autoridad territorial local.

Reglamentación: Resolución MT-20233040009675 de 2023

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto reglamentar los mecanismos para la reintegración de bicicletas y bicicletas con pedaleo asistido abandonadas en parqueaderos, parqueaderos autorizados o patios, a las autoridades territoriales, para la adjudicación de estas a instituciones educativas del sector público y a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR).

Artículo 2. Alcance y ámbito de aplicación. Las disposiciones establecidas en la presente resolución rigen en todo el territorio nacional, y son de obligatorio cumplimiento para las autoridades territoriales y para quienes quieran beneficiarse de los mecanismos aquí dispuestos como las instituciones educativas del sector público, los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR).

Artículo 3. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de las disposiciones contenidas en la presente resolución se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

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

Bicicleta con pedaleo asistido: Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá /cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar a 35 kg.

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

Parqueadero autorizado o patio: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos inmovilizados o retenidos por infracción a las normas de tránsito, por orden judicial o por abandono en parqueaderos privados o públicos.

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.

Artículo 4. Disposición de bicicletas por abandono en parqueadero, parqueadero autorizado o patio. Pasados cuatro (4) meses sin que el propietario o poseedor acuda a retirar la bicicleta o bicicleta de pedaleo asistido al parqueadero, parqueadero autorizado o patio, se iniciará con el procedimiento que pondrá a disposición de las autoridades territoriales la misma.

El prestador del servicio del parqueadero, parqueadero autorizado o patio, una vez verifique que la bicicleta o bicicleta de pedaleo asistido no ha sido retirada en el plazo anteriormente indicado, deberá publicar por el término de cinco (5) días, en lugar visible de la sede de este, aviso de comunicación, requiriéndolo para que lo retire a más tardar dentro de los dos (2) meses siguientes a la publicación. Si el propietario o poseedor no retira la bicicleta o bicicleta de pedaleo asistido dentro del plazo previsto en el presente artículo, el prestador del servicio deberá ponerla a disposición de la autoridad territorial para que esta declare el abandono a través de acto administrativo, siguiendo el procedimiento administrativo general previsto por el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En caso que, dentro del plazo estipulado en el presente, artículo el propietario o poseedor solicite la entrega de la bicicleta o bicicleta con pedaleo asistido en el parqueadero, parqueadero autorizado o patio, el prestador del servicio deberá, dentro del término de quince (15) días, pronunciarse sobre la solicitud de retiro, indicando si esta se encuentra a satisfacción, siendo necesario que el propietario o poseedor aporte prueba que lo acredite como tal y asumir los costos asociados al tiempo de permanencia de la bicicleta en el parqueadero, parqueadero autorizado o patio. De validarse la propiedad o posesión de la bicicleta o bicicleta con pedaleo asistido, el prestador del servicio deberá proceder a realizar la entrega del vehículo al propietario o poseedor.

De encontrarse incompleta la documentación allegada, dentro de los diez (10) días siguientes a la radicación de la solicitud, el prestador del servicio de parqueadero, parqueadero

autorizado o patio deberá requerir al interesado para que allegue los documentos que le permitan demostrar el presunto cumplimiento de los requisitos correspondientes en el término máximo de un (1) mes contado a partir del recibo de la comunicación. Vencido este término sin que se reciba pronunciamiento por parte del interesado, se configurará el desistimiento tácito de la solicitud, conforme a lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011 sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015 o las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

Si dentro del plazo estipulado en el presente artículo la bicicleta no ha sido reclamada por el propietario o poseedor, el prestador del servicio deberá colocarla a disposición de la autoridad territorial, o de quien este delegue, en el plazo máximo de un (1) mes, realizando la entrega de la misma de manera física, la cual se materializará mediante acta de entrega. Posterior a esto, la autoridad territorial procederá a custodiar y almacenar la bicicleta o bicicleta de pedaleo asistido en el parqueadero o sitio dispuesto para este fin.

Parágrafo 1. Los parqueaderos, parqueaderos autorizados o patios también deberán adelantar el procedimiento señalado en el presente artículo para las bicicletas y bicicletas con pedaleo asistido que a la fecha de expedición de la presente resolución han cumplido con los cuatro (4) meses de retención en el parqueadero autorizado, sin que el propietario o poseedor la haya retirado.

Parágrafo 2. Sin perjuicio del derecho de retención, parqueadero, parqueadero autorizado o patio no podrá lucrarse económicamente del bien, explotarlo, transferir el dominio o conservarlo para sí mismo.

Artículo 5. Mecanismo de reintegración de bicicletas. Una vez la autoridad territorial reciba la bicicleta o bicicleta con pedaleo asistido para su custodia y almacenamiento, en los términos señalados en el artículo 4 de la presente resolución, deberá mediante acto administrativo declarar el abandono del vehículo y proceder a la adjudicación a título gratuito a favor de instituciones educativas del sector público y a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP), Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) y Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR).

Artículo 6. Bicicletas Inmovilizadas y retenidas por orden judicial. Si pasados seis (6) meses contados a partir del levantamiento de la medida de inmovilización de la bicicleta o bicicleta de pedaleo asistido, el propietario o poseedor que cuente con autorización para la entrega del vehículo no lo retira de los parqueaderos bajo la responsabilidad de la Dirección Ejecutiva de la Rama Judicial, esta entidad deberá colocar la bicicleta o bicicleta de pedaleo asistido a disposición de la autoridad territorial, o a quien este delegue, realizando la entrega de la misma de manera física, la cual se materializará mediante acta de entrega.

Una vez la autoridad territorial reciba la bicicleta o bicicleta asistida para su custodia y almacenamiento en los términos señalados en el presente artículo, deberá adelantar el Mecanismo de Reintegración de las mismas establecido en el artículo 5 de la presente resolución.

Artículo 7. Bicicletas inmovilizadas por la Ley 1801 de 2016. Las disposiciones contempladas en la presente resolución podrán ser aplicadas en los casos de bicicletas inmovilizadas en el marco de lo dispuesto en el artículo 145 de la Ley 1801 de 2016, para lo cual la autoridad de tránsito deberá declarar el abandono mediante acto administrativo.

Artículo 8. Sistematización. Los parqueaderos, parqueaderos autorizados o patios, así como las autoridades territoriales deberán realizar las acciones pertinentes a fin de colocar a disposición de los usuarios los trámites aquí previstos de manera virtual, exceptuando de ellos, aquellos que deban realizarse de manera física.

Artículo 18. *Semana Nacional de la Movilidad Sostenible.* El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Salud y Coldeportes promoverán en el país la celebración de exposiciones y actividades, organizarán anualmente una Semana Nacional de la Movilidad Sostenible, con ferias, exposiciones y otros actos culturales que se celebrarán en las principales ciudades y poblaciones del país. Cuando lo considere de interés nacional, colaborarán las demás entidades de índole nacional o local que se estimen necesarias para tal fin.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Registro Y Circulación Vehículos Automotores Tipo Ciclomotor, Tricimotor Y Cuadriciclo

Artículo 5.9.1. Objeto. Determinar las condiciones para llevar a cabo el registro de los vehículos automotores de tipo ciclomotor, tricimotor y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, ante los organismos de tránsito en el país, así como reglamentar la revisión técnico-mecánica ante los Centros de Diagnóstico Automotor y las condiciones para su circulación.

Artículo 5.9.2. Alcance y ámbito de aplicación. Las disposiciones establecidas en el presente capítulo rigen en todo el territorio nacional y son aplicables a los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, del 2 de febrero de 2017.

Parágrafo. El presente capítulo no será aplicable al siguiente tipo de vehículos:

- a) Vehículos cuya velocidad máxima por construcción no supere los 6 km/h.
- b) Vehículos destinados exclusivamente a ser utilizados por personas en situación de discapacidad.
- c) Vehículos destinados exclusivamente a la competición.
- d) Vehículos agrícolas o forestales.
- e) Vehículos destinados fundamentalmente al uso en todo terreno y concebidos para circular en superficies no pavimentadas.
- f) Vehículos que carecen de una plaza de asiento como mínimo.
- g) Vehículos auto equilibrados.
- h) Bicicleta y bicicleta con pedaleo asistido.
- i) Vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados por las fuerzas armadas, los servicios de protección civil, los servicios de bomberos, las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público y los servicios médicos de urgencia.

Artículo 5.9.3. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de las disposiciones contenidas en el presente capítulo se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

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

Bicicleta con pedaleo asistido: Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35 kg.

Cuadriciclo: Vehículo automotor de cuatro ruedas, con estabilidad propia, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 450 kg para vehículos de transporte de personas o 600 kg para vehículos con posibilidad de transporte de mercancías dentro del chasis y cuerpo del vehículo, sin incluir la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, y con un motor de cilindrada mayor a 50 cm³ o cuya potencia sea inferior o igual a 15 kW para los que cuentan con motor eléctrico.

Motociclo, ciclomotor o Moped: Vehículo automotor de dos (2) ruedas, provisto de un motor de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, de cilindraje no superior a 50 cm³ si es de combustión interna ni potencia nominal superior a 4 kW si es eléctrico.

Triciclo o tricimóvil no motorizado: **Modificado Resolución MT-20243040038565 de 2024.** Vehículo no motorizado de tres (3) ruedas, con un ancho máximo de 1,20 metros, que se debe accionar con el esfuerzo físico del conductor por medio de pedales, con una masa en orden de marcha menor a 270 kg, un habitáculo para el transporte máximo de tres (3) pasajeros incluido el conductor y puertas de acceso en ambos costados del vehículo.

Triciclo o tricimóvil con pedaleo asistido: **Modificado Resolución MT-20243040038565 de 2024.** Vehículo de tres (3) ruedas con un motor auxiliar eléctrico con potencia nominal continua no superior a 0,50 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h; con una masa en orden de marcha menor a 270 kg, un habitáculo para el transporte máximo de tres (3) pasajeros incluido el conductor y puertas de acceso en ambos costados del vehículo.”.

Tricimoto: Vehículo automotor de tres ruedas, con estabilidad propia y chasis de triciclo, provisto de un motor de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, de cilindraje no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y de potencia nominal no superior a 4 kW, si es eléctrico, cuya masa no es superior a 270 kg, y cuyo número máximo de acompañantes es igual a 3 incluido el conductor.

Potencia nominal continua máxima: Potencia máxima durante 30 minutos en el eje de transmisión de un motor eléctrico.

Vehículo autoequilibrado: Concepto de vehículo basado en un equilibrio inestable inherente, que necesita un sistema auxiliar de control para mantener su equilibrio, y que incluye vehículos de motor de una rueda, de dos ruedas o de dos orugas.

Registro de Vehículos Tipo Ciclomotor, Tricimoto, Cuadriciclos y Otros²⁰²

Artículo 5.9.1.1. Obligatoriedad del registro en el sistema RUNT. De conformidad con lo establecido en el artículo 37 de la Ley 769 de 2002, los fabricantes, importadores y/o ensambladores de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclos, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, que ingresen al país o sean fabricados con posterioridad al 2 de febrero de 2017, deberán ser registrados en el Registro Nacional Automotor (RNA) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

²⁰² El Consejo de Estado Sección Primera por medio de la sentencia del 23 de agosto de 2018 decidió DECRETAR la suspensión provisional de los artículos 4 a 7; numerales 6, 7 y 8, y el párrafo 2 del artículo 8; artículo 10; inciso primero y párrafos 1, 2 y 3 del artículo 11; y artículo 15 de la Resolución 0000160 del 2 de febrero de 2017, “Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones”, expedida por el Ministerio de Transporte, de acuerdo a lo enunciado en la parte motiva de esta providencia. En lo demás el acto administrativo demandando queda vigente.

Parágrafo 1. Para los trámites de tránsito, de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, se deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos y procedimientos establecidos en la Resolución número 12379 de 2012²⁰³, o la norma que la modifique, adicione o la sustituya.

Parágrafo 2. El registro de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, que hayan ingresado al país o hayan sido fabricados con anterioridad al 2 de febrero de 2017, será voluntario y en todo caso deberá realizarlo el propietario de dicho vehículo, aportando alguno de los documentos que a continuación se relacionan:

- Manifiesto de importación del vehículo, y/o
- Copia de la factura de venta del vehículo.

Artículo 5.9.1.2. Placas. Los vehículos automotores tipo ciclomotor y tricimoto llevarán una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las características y seriado de las placas que para el efecto se expidan. Para efectos de la expedición de la placa, el organismo de tránsito hará uso de los rangos otorgados para el registro de motocicletas.

Los cuadriciclos, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, llevarán dos placas reflectivas una en el extremo delantero y la otra en el extremo trasero, con base en las características y seriado de las placas que para el efecto se expidan. Para este efecto, el organismo de tránsito hará uso de los rangos otorgados para el registro de automóviles.

En todo caso, el organismo de tránsito al momento del registro deberá dejar claro a qué tipo de vehículo automotor pertenece.

Artículo 5.9.1.3. Cargue de la información. Los fabricantes, ensambladores e importadores, deberán realizar previo al registro inicial de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, el cargue de la información del detalle de la clasificación de las tipologías vehiculares descritas en la presente resolución, al sistema RUNT conforme a lo establecido en la Resolución número 12379 de 2012²⁰⁴ o la norma que la adicione, modifique o sustituya o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Artículo 5.9.1.4. Actualización tablas de parametrización RUNT. De conformidad con lo establecido en el artículo 4.3.1.5. de la presente resolución, la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte deberá informar y autorizar por escrito al Concesionario RUNT, para que realice las actualizaciones necesarias a las tablas de parametrización, el manual y los campos de registros de potencia, de manera que se puedan registrar de acuerdo a sus características técnicas y sin ningún inconveniente, todos los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía.

Condiciones de Circulación

Artículo 5.9.2.1. Tránsito. Sin perjuicio de las condiciones de circulación determinadas en la Ley 769 de 2002 y la Ley 1811 de 2016, los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo

²⁰³ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 DE 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

²⁰⁴ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 DE 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

de generación de energía, solo podrán movilizarse por las vías terrestres de uso público y privadas abiertas al público, cumpliendo con las condiciones aquí establecidas:

1. Deberán circular en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad. Lo cual incluye entre otros, dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que refleje luz roja, direccionales, espejos retrovisores, placa y señal acústica.
2. Deben transitar por el centro del respectivo carril.
3. No podrán transitar sobre las aceras o andenes, ciclovías, ciclorrutas o cualquier tipo de ciclo infraestructura y lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones o bicicletas, ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.
4. Los conductores y acompañantes deberán en todo caso transitar portando casco conforme a la reglamentación existente en términos de calidad y durabilidad de cascos para motociclistas.
5. Después de las 18:00 y antes de las 06:00 o cuando las condiciones de visibilidad lo ameriten, los conductores y acompañantes deberán portar chaleco refractivo.
6. Licencia de Tránsito del vehículo.
7. Seguro obligatorio (SOAT).
8. Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

Parágrafo 1. Los numerales 4 y 5 del presente artículo aplicarán exclusivamente para los vehículos automotores tipo ciclomotor y tricimoto de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía.

Parágrafo 2. Los numerales 6, 7 y 8 del presente artículo, aplicarán exclusivamente para los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, que ingresen al país o que hayan sido fabricados en el país con posterioridad al 2 de febrero de 2017.

Artículo 5.9.2.2. Licencia de conducción. Los conductores de los vehículos tipo ciclomotor o tricimoto deberán contar con licencia de conducción como mínimo de la categoría A1, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución número 1500 de 2005 o la norma que la modifique, derogue o sustituya.

Los conductores de los vehículos clase cuadriciclos que circulen por las vías públicas deberán contar con licencia de conducción como mínimo de la categoría B1, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución número 1500 de 2005 o la norma que la modifique o sustituya.

Artículo 5.9.2.3. Licencia de tránsito. Para efectos de control en vía y sin perjuicio de lo establecido en artículo 5.9.1.1. de la presente resolución, momento de la expedición de la licencia de tránsito de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, los organismos de tránsito deberán utilizar el formato de licencia de tránsito adoptado por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. En el evento en que el vehículo automotor tipo ciclomotor o tricimoto y/o cuadriciclo sea eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía limpia, el organismo de tránsito diligenciará el formato de licencia de tránsito que para tal efecto adopte la Subdirección de Tránsito en un término no mayor a dos meses.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231301127071 de 2023. “Considerando las disposiciones normativas existentes respecto del cobro de tarifas de peaje en la infraestructura vial, actualmente en el ordenamiento jurídico no existe

disposición normativa que excluya expresamente la tipología de cuadriciclos en las categorías vehiculares susceptibles del cobro de peaje.”

Otras Disposiciones de los Vehículos Automotores Tipo Ciclomotor, Tricimoto y Cuadriciclo

Artículo 5.9.4.1. Ambiental. En el caso de los vehículos eléctricos, las baterías deberán disponerse según lo estipulado por las normas que para tal efecto emita el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Artículo 5.9.4.2. Sanciones. Los conductores de los vehículos que no acaten las condiciones previstas en el presente capítulo serán objeto de las sanciones señaladas en la Ley 769 de 2002 o la norma que la adicione, modifique, sustituya o la reglamente.

Artículo 5.9.4.3. Tarifas. Hasta tanto los Organismos de Tránsito no tengan determinada una tarifa específica para los derechos causados por los trámites asociados a los vehículos automotores descritos en la presente resolución, estos deberán aplicar las tarifas vigentes para los trámites de tránsito y las establecidas por el Ministerio de Transporte para los trámites ante el RUNT, así:

- Para vehículos automotores tipo ciclomotor o tricimoto sea de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía: será el establecido para las motocicletas del Registro Nacional Automotor.
- Para vehículos automotores tipo cuadriciclo sea de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía: será el establecido para los automóviles del Registro Nacional Automotor.

Artículo 5.9.4.4. Beneficios en el uso de bicicletas asistidas. Los beneficios de que trata la Ley 1811 de 2016 serán aplicables a las bicicletas y bicicletas asistidas, siempre y cuando cumplan con las características contenidas en el artículo 5.9.3. de la presente resolución.

Parágrafo. Cada entidad del sector público deberá establecer las condiciones desde el punto de vista jurídico, operativo y administrativo para que los funcionarios públicos accedan a los beneficios de que trata la Ley 1811 de 2016.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340087641 de 2023. “- Cada entidad pública debe establecer las condiciones desde el punto de vista jurídico, operativo y administrativo para que sus funcionarios accedan al incentivo de medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta, pudiendo recibir hasta 8 medios días remunerados al año, de conformidad

con lo establecido en los parágrafos 1 y 2 del artículo 5 de la Ley 1811 de 2016, en concordancia con lo preceptuado por el Artículo 5.9.4.4. Decreto Único Reglamentario en materia de tránsito. - La Resolución 2919 de 2017: “Por la cual se establece el procedimiento para que los funcionarios públicos del Ministerio de Transporte accedan a los beneficios de que trata la Ley 1811

de 2016.”, estableció el procedimiento y adoptó los formatos para acceder al interior de esta Cartera Ministerial, a los beneficios de que trata la Ley 1811 de 2016, cuyo procedimiento inicia con el registro de los ingresos de los usuarios en bicicleta al Ministerio y finaliza con la generación de reportes y/o informes de los incentivos brindados por la Entidad y su control se encuentra a cargo del Coordinador Grupo de Asuntos Ambientales y de Desarrollo Sostenible (se anexa). - Para el caso de las empresas e instituciones regidas por el derecho privado será facultativa la adopción del esquema de incentivos contenidos en la Ley 1811 de 2016, con arreglo a sus propias especificaciones empresariales.”

Concepto MT-20231340087681 de 2023. “- Entiéndase por incentivos, como un estímulo que se ofrece a una persona, entidad o sector con el fin de incrementar o mejorar el rendimiento, producción o uso de un producto o actividad específica, para el caso que nos ocupa, los incentivos regulados por la Ley 1811 del 2016, buscan promover la actividad de uso de las bicicletas y bicicletas de pedaleo asistido. - Cada entidad pública debe

establecer las condiciones desde el punto de vista jurídico, operativo y administrativo para que sus funcionarios accedan al incentivo de medio día laboral libre remunerado por cada 30 veces que certifiquen haber llegado a trabajar en bicicleta, pudiendo recibir hasta 8 medios días remunerados al año, de conformidad con lo establecido en los parágrafos 1 y 2 del artículo 5 de la Ley 1811 de 2016, en concordancia con lo preceptuado por el Artículo 5.9.4.4. Decreto Único Reglamentario en materia de tránsito. - Para el caso de las empresas e instituciones regidas por el derecho privado será facultativa la adopción del esquema de incentivos contenidos en la Ley 1811 de 2016, con arreglo a sus propias especificaciones empresariales. Siendo esto así, no existe norma que obligue a las entidades públicas a reportar al Ministerio de Transporte “del goce y disfrute del tiempo de compensación que refiere el artículo 5 de la Ley 1811 de 2016”. Será cada entidad quien establecerá las condiciones desde el punto de vista jurídico, operativo y administrativo para que sus funcionarios accedan al incentivo de medio día laboral libre remunerado”

Artículo 5.9.4.5. Prohibiciones. En ningún caso se podrá realizar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, so pena de incurrir en las sanciones establecidas en la [Ley 769 de 2002](#) o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Artículo 5.9.4.6. Uso del casco para usuarios de bicicleta y bicicleta asistida. Es de carácter obligatorio seguir lo ordenado por el Código Nacional de Tránsito en cuanto al uso del casco para usuarios de bicicletas y bicicletas asistidas. El Ministerio de Transporte recomienda en cualquier caso el Uso del Casco.

Parágrafo 1. En todo caso el casco deberá usarse obligatoriamente en los siguientes eventos:

- Cuando el conductor sea un menor de edad.
- Cuando se trate de eventos deportivos, competitivos o en entrenamiento. Se entiende como entrenamiento cualquier preparación o adiestramiento en vías de uso público con el propósito de mejorar el rendimiento físico y técnico para el desarrollo de las capacidades de un ciclista.

Parágrafo 2. Las autoridades territoriales tendrán que incentivar el uso del casco a través de campañas pedagógicas y determinar los casos en los que su uso, por prudencia requiera su obligatoriedad en las áreas rurales y urbanas de sus respectivos municipios considerando en todo caso conceptos como pacificación vial, la salvaguarda de velocidades máximas de operación en las vías urbanas, la adecuada señalización, la implementación de infraestructura que promueva el tránsito calmado y el cumplimiento de las normas viales y de cultura ciudadana como medidas más eficaces de protección de la integridad física de los ciclistas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá un plazo no mayor a 3 meses para iniciar una campaña que permita estimular el uso del casco.

Parágrafo 3. Hasta tanto el Gobierno nacional expida la reglamentación de las características técnicas y los materiales de los cascos para ciclistas, se aceptará el uso de cascos que cumplan las normas técnicas internacionales certificadas en el país de origen. Para estos efectos, el fabricante deberá contar con la certificación de primera parte, la cual podrá ser exigida por el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial o cualquier autoridad de control competente cuando lo considere pertinente.

Reglamentación: Modificado Resolución 20243040038565 de 2024.

Vehículos triciclos o tricimóviles

Artículo 5.9.5.1. Verificación de la Ficha Técnica de Homologación en el sistema RUNT. Para el registro de un vehículo triciclo, tricimóvil no motorizado y tricimóvil con pedaleo asistido en la plataforma tecnológica establecida en el artículo 28 de la Resolución número 3256 de 2018, la autoridad de transporte competente deberá verificar la Ficha Técnica de Homologación correspondiente en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), conforme al parágrafo 1° del artículo 4.3.2.7 de la presente resolución o la norma que la modifique, adicione o sustituya, confrontándola con los documentos aportados por el interesado al momento de su registro.

Artículo 5.9.5.2. Registro de vehículos existentes. La autoridad de transporte competente podrá autorizar el registro de los vehículos clase triciclos, tricimóviles no motorizado y tricimóviles con pedaleo asistido que se encuentren operando con anterioridad al otorgamiento del permiso de operación para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, siempre y cuando estos cumplan con las disposiciones establecidas en la Sección 4 del Capítulo 3 del Título 4 de la presente resolución.

Artículo 5.9.5.3. Identificación de los vehículos. La persona natural o la empresa de servicio público de transporte habilitada para el servicio público de transporte de pasajeros, deberá colocar tres láminas reflectivas con la identificación otorgada por la autoridad de transporte competente, en sus vehículos clase triciclos o tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido, ubicando una en el extremo trasero y una en cada costado del vehículo, en cumplimiento a lo establecido en el Anexo 75 “Ficha técnica para la identificación de los vehículos tricimóviles no motorizados y tricimóviles con pedaleo asistido” de la presente resolución; estas deben estar libres de obstáculos que dificulten su plena identificación.

Parágrafo Transitorio. La autoridad de transporte competente al momento de realizar la asignación de rangos a los vehículos deberá consultar a la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, la disponibilidad de la serie del código alfanumérico que pretende utilizar, con la final de evitar la duplicidad en la identificación de vehículos, hasta tanto se realicen los ajustes necesarios en el sistema RUNT.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341320011 de 2023. “(...) *atendiendo las*

disposiciones del Consejo de Estado, el auto de 23 de agosto de 2018, por

medio del cual se decretó como medida cautelar la suspensión provisional los artículos 4 a 7; numerales 6, 7 y 8 y el párrafo 2 del artículo 8; artículo 10; inciso primero y párrafos 1, 2 y 3 del artículo 11; y artículo 15 de la Resolución 160 de 2 de febrero de 2017 “por la cual se

reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones”, fue REVOCADO, por consiguiente los precitados artículos gozan de plena vigencia.”

Registro y Circulación de Vehículos Automotores Tipo Cuatrimoto

Artículo 5.10.1. Objeto. Determinar las condiciones para llevar a cabo el registro de vehículos tipo cuatrimoto ante los organismos de tránsito en el país, señalar las condiciones de circulación por vías privadas y terciarias y establecer una medida especial con relación a la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de vehículos tipo cuatrimoto.

Artículo 5.10.2. Alcance y ámbito de aplicación. Las disposiciones establecidas en el presente capítulo rigen en todo el territorio nacional y son aplicables a los vehículos tipo cuatrimoto que ingresen al país con posterioridad al 17 de octubre de 2014.

Registro Vehículos Tipo Cuatrimoto

Artículo 5.10.1.1. Registro de Cuatrimotos. De conformidad con lo establecido en el artículo 37 de la Ley 769 de 2002, los vehículos automotores tipo cuatrimoto que ingresen al país deben someterse al registro y trámites del Registro Nacional Automotor (RNA) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) como cuatrimotos, para lo cual deberán acreditar el cumplimiento de los requisitos señalados en la Resolución número 12379 de 2012²⁰⁵, o la norma que la modifique, adicione o la sustituya.

Artículo 5.10.1.2. Contenido del Registro. El registro de los cuatrimotos estará compuesto de la información que los fabricantes, ensambladores e importadores de los cuatrimotos registren en el sistema RUNT, de acuerdo a lo establecido en el Registro Nacional Automotor (RNA).

Artículo 5.10.1.3. Obligatoriedad del registro. Los organismos de tránsito que hayan registrado cuatrimotos en el sistema RUNT y que no se hayan declarado como tal en el RNA deberán realizar la corrección de la información, ya sea por migración o por la aplicación del RUNT, para efectos de que el vehículo registrado se inscriba como cuatrimoto.

Parágrafo. Las cuatrimotos que se adquieran con fines deportivos no deberán registrarse y solo podrán circular por vías privadas.

Condiciones de Circulación

Artículo 5.10.2.1. De la movilidad de las cuatrimotos. Las cuatrimotos solo podrán movilizarse por sus propios medios por vías privadas y terciarias del país, cumpliendo con las condiciones aquí establecidas.

1. Las cuatrimotos solo podrán circular por vías privadas y terciarias del país.
2. Deberán circular en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad. Lo cual incluye entre otros, luces delanteras, traseras, luces direccionales, espejos retrovisores y pito.

²⁰⁵ Compilada en la Resolución MT-20223040045295 DE 2022 modificada Resolución MT-20233040017145 de 2023.

3. Todas las cuatrimotos, deberán contar con señales reflectivas alrededor del vehículo, que faciliten su visibilización.
4. Los conductores de este tipo 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.
5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Éste deberá llevar impreso el número de la placa de la cuatrimoto en que se transite.
6. Para el caso de los vehículos cuatrimotos que cuenten con cinturones de seguridad, estos deberán usarlo durante todo el trayecto.
7. Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.
8. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro vehículo de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.
9. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.
10. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad y en ningún caso deberán circular a una velocidad superior a los 40 km/h.
11. No deben adelantar a otros vehículos bajo ninguna circunstancia.
12. No se podrán transportar objetos que impidan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.
13. Durante su recorrido no podrá halar ningún tipo de remolques, semirremolques u otros implementos removibles.
14. Deben transitar por la derecha a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla.
15. Todo el tiempo que transiten deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
16. Para circular por vías terciarias, deben portar la Licencia de Tránsito del vehículo y el seguro obligatorio SOAT, en el cual deberá identificarse la placa del vehículo.

Parágrafo. En todo caso, la autoridad local podrá determinar las restricciones de movilización o medidas adicionales de seguridad, de tal forma que se garantice su movilización y la seguridad de los diferentes actores de la vía.

Artículo 5.10.2.2. Licencia de conducción. Los conductores de las cuatrimotos deberán contar con licencia de conducción como mínimo de la categoría A2, de conformidad con lo dispuesto en la [Resolución número 1500 de 2005](#) o la norma que la modifique, derogue o sustituya.

Artículo 5.10.2.3. Licencia de Tránsito. Para efectos de control en vía, al momento de la expedición de la licencia de tránsito de las cuatrimotos, los organismos de tránsito ingresarán en el campo de “Restricción Movilidad”, la anotación de que “Se permite la circulación del vehículo por vías terciarias y privadas”.

El sistema RUNT realizará los ajustes tecnológicos necesarios, para efectos de que al momento de la personalización del documento, se registre la restricción.

Otras Disposiciones Sobre Vehículos Tipo Cuatrimoto

Artículo 5.10.4.1. Sanciones. Los conductores de los vehículos que no acaten las condiciones de movilizaciones previstas en el artículo 5.10.2.1. y 5.10.3.2. de la presente resolución, serán objeto de las sanciones señaladas en la [Ley 769 de 2002](#) o la norma que la adicione, modifique, sustituya o la reglamente.

En caso de que se sorprenda una cuatrimoto circulando por las vías públicas sin el debido registro, el propietario será acreedor a la imposición de la sanción establecida en la [Ley 769 de 2002](#) o la norma que la adicione, modifique, sustituya o la reglamente.

Artículo 5.10.4.2. Periodicidad de la revisión. Las cuatrimotos deberán realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en los términos establecidos por la [Ley 769 de 2002](#), o aquella que la modifique, adicione o sustituya, una vez el Ministerio de Transporte adopte la norma técnica emitida por el Icontec.

Artículo 5.10.4.3. Tarifas. Los organismos de tránsito que no tengan determinada una tarifa específica para los derechos causados por los trámites asociados a las cuatrimotos podrán aplicar las tarifas establecidas para los trámites de motocicletas del Registro Nacional Automotor, hasta tanto el competente las determine.

Artículo 96. Modificado Artículo 3 Ley 1239 de 2008, Modificado Artículo 9 Ley 2251 de 2022. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341349521 de 2023. “Conforme al numeral 1 del artículo 96 de la Ley 769 de 2002, el tránsito de motocicletas debe hacerse ocupando un carril, en las mismas condiciones que se debe observar para los demás vehículos, indistintamente la clase de los mismos y su tamaño, de lo que se infiere, que no es permitido que en el mismo carril transita más de uno de esos vehículos en doble fila. Es de resaltar que, frente al tránsito de motocicletas en doble fila, la norma no lo prohíbe ni lo permite, si no que establece una condición a la que se deben someter los usuarios de estos vehículos para transitar.

La norma citada en el ítem anterior no distingue la clase o calidad que ostente el conductor de la motocicleta, por ende, el cumplimiento de la misma aplica igual para

todo tipo de motocicleta independientemente de la calidad del conductor. Las sanciones administrativas en materia de tránsito establecidas en la ley 769 de 2002 para esta clase de conducta, aplican independientemente de las disciplinarias que para el régimen especial tenga el agente de tránsito. Las disposiciones de los artículos 38 (deberes del servidor público) y 39 (prohibiciones del servidor público) de la ley 1952 de 2019 “Por medio de la cual se expide el Código General Disciplinario, se derogan la Ley 734 de 2002 y algunas disposiciones de la Ley 1474 de 2011, relacionadas con el derecho disciplinario.”, son propias del régimen disciplinario y serán las autoridades competentes en la materia las que establezcan la procedencia o no la apertura de una investigación disciplinaria conforme a la conducta del agente de tránsito.”

2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT311021 de 2010: “(...) por expresa disposición legal el conductor de la motocicleta y el acompañante, cuando lo hubieren, deberán portar siempre el casco y no es viable consagrar nunca excepción y menos aún la exoneración del uso del elemento de protección al que usted alude en este momento.

Concepto MT-20231340359571de 2023. “(...) los vehículos clase motocicletas, por su diseño técnico no permite que sean homologadas para la prestación del servicio público o particular de carga. (...) no existe disposición legal en materia de tránsito y transporte que prohíba la circulación de motocicletas con parrillas, maleteros o alforjas, y que en las mismas se transporte, medicamentos líquidos, sólidos o dispositivos médicos utilizados en la atención a pacientes, lo anterior sin perjuicio de lo establecido en normas especiales que regulen la materia, como ya se indicó. Ahora bien, cuando un motociclista incurre en una contravención a las normas de tránsito, las autoridades competentes en materia sancionatoria, serán las autoridades de tránsito competentes en cada una de sus jurisdicciones, con fundamento en lo dispuesto en los artículos

129, 131, 135 y 136 de la Ley 769 de 2002, y tratándose de la contravención a las normas de transporte, las autoridades competentes en materia sancionatoria, serán las autoridades de transporte del orden territorial con fundamento en lo establecido en el Capítulo Noveno de la Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”. En cuanto al acondicionamiento de motocicletas, debemos indicar que conforme a lo establecido en el artículo 29 de la Ley 769 de 2002, los vehículos que transiten en las vías del territorio colombiano, por las vías públicas o privadas abiertas al público, indistintamente la clase de los mismos, deben conservar las condiciones establecidas en la ficha técnica del fabricante y de homologación con las que fueron comercializados y registrados, razón por la que no es procedente realizarles transformaciones que alteren sus condiciones técnicas, sin embargo, en consideración de esta OAJ el uso de maleteros, alforjas o porta paquetes pueden ser usados en esos vehículos, máxime si se considera que algunos de éstos actualmente son comercializados en el país con los referidos aditamentos, los cuales cuentan con homologación automática.”

Comentario del Editor

El Código Nacional de Tránsito, en su art. 96 establece las normas específicas para Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos, 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 aún 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.

3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.

4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.

5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, en todo caso no se podrá exigir que el casco contenga el número placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza

Reglamentación: Resolución MT-20203040023385 de 2020

Artículo 1. Objeto. El presente acto administrativo tiene por objeto reglamentar las condiciones mínimas que deben observarse en el uso del casco protector para conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros y cuatrimotos.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente acto administrativo rigen en todo el territorio nacional para el tránsito de conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros y cuatrimotos.

Parágrafo. En el caso de los motocarros únicamente serán aplicables estas disposiciones para aquellos vehículos cuya carrocería no incluya el conductor.

Artículo 3. Definiciones. Para efectos del presente acto administrativo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones, conforme a las establecidas en la NTC 4533 de 2017, antecedente técnico del reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, y cuatrimotos.

a) Cubierta facial inferior: Parte desmontable, movable o integral (permanentemente fija) del casco que cubre la parte inferior de la cara.

b) Sistema de retención: Ensamble completo por medio del cual el casco se mantiene en su posición en la cabeza, incluidos los dispositivos para el ajuste del sistema o para mejorar la comodidad del usuario.

Artículo 4. Uso del casco protector para motociclistas. Los conductores y acompañantes, si los hubiere, cuando transiten en vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros y cuatrimotos, deberán usar obligatoriamente el casco protector para motociclistas, de la siguiente manera:

a) La cabeza del motociclista (conductor y/o acompañante) debe estar totalmente inmersa en el casco y el sistema de retención debe estar asegurado por debajo de la mandíbula inferior, sin correas rotas, ni broches partidos e incompletos.

b) No podrán portar sistemas móviles de comunicación o teléfonos que se interpongan entre la cabeza y el casco, excepto si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

c) En el caso de cascos con cubierta facial inferior movable, esta siempre debe ir cerrada y asegurada durante el tránsito, de tal manera que ofrezca protección a la cara del motociclista (conductor y/o acompañante).

Artículo 5. Sensibilización e información. La Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará y divulgará las herramientas pedagógicas para informar a la ciudadanía las disposiciones contenidas en la presente resolución, dentro del mes siguiente a la entrada en vigencia de la presente resolución.

Con dichas herramientas pedagógicas, la autoridad de tránsito competente en la respectiva jurisdicción deberá capacitar a su personal operativo para verificar el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente resolución por parte de la ciudadanía.

Artículo 6. Régimen Sancionatorio. Los conductores y acompañantes que no acaten lo previsto en la presente Resolución, incurrirán en las sanciones previstas en el literal c) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, o la norma que la adicione, modifique, sustituya.

Además, la no utilización del casco de seguridad cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo, de conformidad con lo establecido en el artículo 94 de la Ley 769 de 2002.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340280554 de 2019.

“...el ordenamiento jurídico prevé tres alternativas para la certificación de conformidad de los cascos protectores, dando la posibilidad de que se utilice alguno de los tres esquemas para el proceso de evaluación. En este sentido, previo a su comercialización, los productores nacionales, así como los importadores de cascos deben realizar alguno de los procedimientos para adquirir la certificación que trata el artículo 11 de la Resolución 1080 del 19 de marzo de 2019.”

Concepto MT-20191340148831 de 2019; Concepto 20211340077141 de 2021.

“...cuando el casco es diseñado para ser utilizado con visor, se ha de entender que dicho elemento debe mantenerse abajo o frente a los ojos como protección, que dicho visor no debe ser coloreado [deben ser transparentes] y debe cumplir con la Norma Técnica BS4110, relacionada en el punto 5.6 de la Norma Técnica Colombiana NTC 4533 (Primera Actualización) y contenida en la citada Resolución 1737 de 2004, además,

frente a los cascos abatibles su adecuado uso se da cuando el abatible este abajo y el visor como se señaló en precedencia.”

Concepto MT-20221340017661 de 2022.

“Respecto de las condiciones mínimas del uso del casco protector y el control ejercido por las autoridades competentes para verificar el cumplimiento en la utilización del casco por los motociclistas y/o sus acompañantes, así como la verificación de sus características técnicas y de los elementos que lo componen, MinTransporte reiteró lo dispuesto en la Resolución 20203040023385 del 20 de noviembre 2020 “Por la cual se establecen las condiciones mínimas de uso del casco protector para los conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotor y se dictan otras disposiciones”, que señala: (...) Los conductores y acompañantes, si los hubiere, cuando transiten en vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros y cuatrimotos, deberán usar

obligatoriamente el casco protector para motociclistas, de la siguiente manera: a. La cabeza del motociclista (conductor y/o acompañante) debe estar totalmente inmersa en el casco y el sistema de retención debe estar asegurado por debajo de la mandíbula inferior, sin correas rotas, ni broches partidos e incompletos. b. No podrán portar sistemas móviles de comunicación o teléfonos que se interpongan entre la cabeza y el casco, excepto si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres. c. En el caso de cascos cuya cubierta facial inferior sea movable, ésta siempre debe ir cerrada y asegurada durante el tránsito, de tal manera que ofrezca protección total a la cara del motociclista (conductor y/o acompañante)”

Concepto MT-20231340841871 de 2023.

”...se entendería que la actividad de conducción se debe efectuar sin la manipulación de sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos, excepto si se utilizan con elementos que permitan tener las manos libres, así las cosas, el conductor que se encuentra realizando una parada momentánea en un semáforo, puede hacer uso del teléfono móvil siempre y cuando tenga sus manos libres, de lo contrario podrá ser sujeto de infracción por la referida codificación. No obstante, vale reiterar, que dependiendo de cada caso en particular y teniendo en cuenta los hechos que se vislumbren, es la autoridad de control de tránsito la encargada de determinar que contravención posiblemente ha cometido el conductor y, en consecuencia, adoptar las conductas correctivas que sean del caso.”

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211341032411 del 5 de octubre de 2021. *“Las motocicletas no pueden ser utilizadas como vehículos de transporte de carga toda vez que no han sido homologadas para tal fin, sin embargo y aunque no existe normatividad al respecto, se debe resaltar que en éstas el conductor puede transportar equipajes, elementos o cosas, siempre y cuando con los mismos no se afecte la maniobrabilidad del vehículo, incomoden al conductor o acompañante, afecten el campo de visión de los retrovisores o que obstaculicen la identificación de la placa que va adherida en el casco de protección”. En el mismo sentido, señaló “la bicicleta es un 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, vale precisar que dicho vehículo no puede ser utilizado como vehículo de transporte de carga toda vez que no han sido homologadas para tal fin. No obstante, no existe normatividad que regule el transporte de maletas o elementos en este tipo de vehículos, sin embargo, cualquier elemento que se transporte no debe afectar la*

maniobrabilidad del vehículo, incomoden al conductor o afecten el campo de visión”

Concepto MT-20221340990521 de 2022.

“No existe disposición legal o reglamentaria en materia de tránsito y transporte que restrinja o prohíba el transporte de medicamentos en motocicletas, sin embargo, de ser procedente realizar dicha actividad en motocicletas, se deberá realizar en las condiciones establecidas sobre el particular por la autoridad competente, toda vez, muchos medicamentos requieren condiciones especiales de manipulación, embalaje, transporte, recepción y almacenamiento.”

Concepto MT-20231341426571 de 2023.

“(…) no existen normas que regulen la instalación de elementos tipo carpas en vehículos tipo motocicletas. No obstante, la misma puede considerarse un accesorio, entendido este como cualquier elemento o dispositivo que no forme parte del equipo normal o indispensable de un vehículo. Sin embargo, en ningún caso puede disminuir la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás

o costados, incomodar su conducción o impedir el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. (...) Considerando que la utilización de una carpa en un vehículo tipo motocicleta no constituye una modificación de carrocería o de algún otro tipo de característica, a la fecha no se requiere previa autorización del organismo de tránsito."

Concepto MT-20231341374641 de 2023.
"(...) el tránsito de motocicletas halando o arrastrando un pequeño remolque es procedente si se da dentro de los presupuestos establecidos en la normatividad en cita en el "Marco Normativo", en especial, frente a lo dispuesto en la Resolución 929 de 1987."

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 20223040045295 de 2022

Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas

Artículo 7.3.1. Adopción. Adóptese el "Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas", del Anexo 64, el cual hace parte de la presente resolución.

El contenido del documento estará disponible en la página web del Ministerio de Transporte: www.mintransporte.gov.co.

Artículo 7.3.2. Enfoque. El Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas se formula bajo el enfoque del sistema seguro, basado en que los elementos de diseño de infraestructura, de velocidad y del vehículo, consideren las tolerancias humanas.

Artículo 7.3.3. Régimen de transición. Hasta la entrada en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, corresponderá al Ministerio de Transporte la gestión del Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el tránsito de motocicletas.

Artículo 7.3.4. Planes locales de seguridad vial. Los planes locales de seguridad vial deberán armonizarse con el adoptado por esta sección en cuanto a los contenidos allí previstos para el tránsito de motocicletas.

Reglamentación: Decreto 1079 de 2015

Artículo 2.3.6.1. Acompañante o parrillero. 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 periodos 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 2.3.6.2. Sanción. 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 2.3.6.3. Excepciones. Se exceptúa de la medida de que tratan los artículos anteriores del presente Título 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 2.3.6.4. Sanciones por la violación de la normatividad vigente de tránsito. 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.

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-20191340079181 de 2019; 20191340490121 de 2019. “... no existe norma nacional que regule el tema de edad mínima para viajar en motocicleta como acompañante, sin embargo, en virtud del parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002 –Código Nacional de Tránsito, las autoridades de tránsito locales tienen la facultad dentro de su jurisdicción para expedir las normas y tomar las medidas necesarias referentes al tránsito de motocicletas con menores de edad como acompañantes.”

Concepto MT-20191340058951 de 2019. “...no es procedente remolcar motocicletas toda vez que estos vehículos por su diseño no cuentan con estabilidad propia o no pueden mantener su posición de equilibrio, razón por la cual, para su movilización, se requiere que estas sean transportadas, lo que solo es procedente en un vehículo clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma.”

Concepto MT-20191340311861 de 2019. “... no existe disposición legal que permita realizar transformaciones o adaptaciones que alteren las condiciones en que fue homologado y comercializado un vehículo, pues se debe resaltar para el tema objeto de la consulta que las características y especificaciones de las motocicletas que se comercialicen y se registren con SideCar, deben ser las formuladas por los importadores, ensambladores o fabricantes de vehículos o carrocerías ante las autoridades competentes, así pues, las modificaciones que se realicen a un vehículo no deben afectar las características propias de peso y dimensiones dadas por el fabricante.”

Concepto MT-20191340435931 de 2019. “...el motocross se practica en circuitos cerrados y demarcados por fuera de la red vial de carreteras, con vehículos diseñados y fabricados para dicha práctica deportiva,

razón por la cual, al tener dicha condición, no requieren de registro inicial en los términos establecidos en la Ley 769 de 2002 ya que no cuentan con un sistema eléctrico de iluminación, no llevan faros ni retrovisores, ni tampoco cumplen con los límites de ruido ni emisiones contaminantes (...) tampoco requieren del seguro obligatorio de accidentes “SOAT” y revisión técnica mecánica pues como se ha venido indicando, están destinadas para actividades deportivas dentro de los circuitos cerrados delimitados y demarcados por fuera de la red vial de carreteras.”

Concepto MT- 20251340679761 de 2025:

“(...)por medio del artículo 9 de la Ley 2251 de 2022, “Ley Julián Esteban”, se modificó el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, eliminando la obligación para el conductor y acompañante de motocicletas de portar el casco con el número de la placa del vehículo en que se transitaba, la cual había sido establecida por la Ley 1239 de 2008. Ahora bien, se precisa que la modificación efectuada por el artículo 9 de la Ley 2251 de

2022, no elimina la obligación de portar el casco conforme la reglamentación técnica vigente, esto es, las disposiciones de la Resolución 1080 de 2019, “Por la cual se expide el reglamento técnico de cascos protectores para el uso de motocicletas, cuatrimotos, motocarros, mototriciclos, y similares”, modificada por la Resolución 20233040005155 de 2023, sin perjuicio del cumplimiento a las condiciones mínimas de uso del casco protector para los conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas consagradas en el artículo 7.4.4. de la Resolución 20223040045295 de 2022. Por lo anterior, el conductor y el acompañante de motocicletas deben portar siempre el casco de seguridad conforme a la reglamentación técnica respectiva y las disposiciones de uso so pena de imposición de orden de comparendo por los agentes de tránsito, sin embargo, no le puede ser exigible la marcación del número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza o que, en caso de existir tal marcación voluntaria, que esta deba coincidir con la placa del vehículo.”

Artículo 96-1. Adicionado Artículo 3 Ley 2486 de 2025. Normas específicas para vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana. Los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana; que cumplan con las características técnicas definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto, se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. La edad mínima para su conducción será de dieciséis (16) años cumplidos. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.
2. No podrán movilizar a más de una persona de forma simultánea. Excepcionalmente será permitido el transporte de más de una persona de manera simultánea cuando el vehículo en particular esté especialmente diseñado para hacerlo y se cumplan las condiciones que defina el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.
3. Su uso será exclusivamente para transporte personal urbano. Está prohibida su circulación por la Red Vial Nacional, salvo en aquellos tramos que cuenten con ciclo-infraestructura, siempre que esta no haya sido restringida expresamente por la autoridad competente.

Se exceptúan de esta prohibición las bicicletas eléctricas; las cuales se asimilan a las bicicletas en lo que tiene que ver con su circulación por la Red Vial Nacional.

Tanto el uso con fines recreativos y deportivos como su tránsito por fuera del perímetro urbano, deberá ajustarse a la regulación específica expedida por las entidades territoriales correspondientes, dentro de su jurisdicción. En aquellos municipios o distritos en los que no haya regulación específica se aplicará la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto.

4. No deben transitar sobre las aceras o andenes, los lugares destinados al tránsito de peatones ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

5. Deberán circular por la ciclo-infraestructura, siempre que esta se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad, dando prelación a los peatones y a los ciclistas.

No obstante, la autoridad competente podrá establecer tramos específicos de la ciclo-infraestructura en los que no esté permitida la circulación de los vehículos eléctricos livianos de movilidad personal urbana, por razones de seguridad vial, operativas o de diseño. En tales casos, estos vehículos podrán transitar por la vía vehicular en los términos previstos en el siguiente numeral.

6. En aquellos casos donde no exista ciclo-infraestructura o esta no se encuentre en condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad, podrán transitar por las vías permitidas, ocupando el carril derecho, paralelo al andén o a la orilla, en el mismo sentido de la vía y sin utilizar las vías preferenciales o exclusivas del sistema de transporte público. Podrán usar carriles distintos al derecho únicamente cuando sea necesario para realizar maniobras de adelantamiento o de giro a la izquierda. En las vías permitidas también deberán darle prelación a los peatones y a los ciclistas.

7. Deberán respetar los límites de velocidad establecidos en las normas de tránsito, tanto para la ciclo-infraestructura como para las vías permitidas por las que circulen; en todo caso, su velocidad máxima permitida nunca podrá ser mayor a 25 km/h en ciclo-infraestructura y a 40 km/h en vías permitidas.

8. 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.

9. Para hacer una maniobra de giro o de adelantamiento deben usarse las señales direccionales. Siempre deberá hacerse con precaución y asegurándose de que la maniobra no resulte inesperada para los demás actores viales.

10. Deben respetar las señales y normas de tránsito de la ciclo-infraestructura y de las vías permitidas.

11. Para circular, los conductores deberán utilizar siempre un casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo.

12. Los conductores de estos tipos de vehículos deben vestir prendas retrorreflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente. Las referidas prendas deberán cumplir con las características definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.

13. Los vehículos deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que proyecten luz roja.

14. No podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden la conducción o que constituyan un peligro para los demás actores de la vía.

15. No se podrán conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la inmovilización del vehículo y a la imposición del comparendo.

Parágrafo. En el caso de los menores de entre 12 años a 16 años, estos podrán conducir y transitar exclusivamente en ciclo-infraestructura.

CAPITULO VI

Tránsito de otros vehículos y de animales

Artículo 97. *Movilización de animales.* No deben dejarse animales sueltos en las vías públicas, o con libre acceso a éstas. Las autoridades tomarán las medidas necesarias para despejar las vías de animales abandonados, que serán conducidos al coso o se entregarán a asociaciones sin ánimo de lucro encargados de su cuidado.

Se crearán los cosos o depósitos animales, en cada uno de los municipios del país, y, en el caso del distrito capital de Bogotá, uno en cada una de sus localidades.

Parágrafo 1. El coso o depósito de animales será un inmueble dotado con los requisitos necesarios para el alojamiento 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-58852 de 2004. “...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 MT-42630 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, estipulas (sic) por las juntas defensoras de animales, en el caso

de Bogotá, por el DAMA y la Secretaría de Salud del Distrito.

7. Los pasos que deben cumplir los Alcaldes municipales para adecuar los mataderos municipales, a lo dispuesto en el artículo 97 de la Ley 769 de 2002, son los que establezcan la Secretaría 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.”

Concepto MT-20201340685191 de 2020. *“...si bien es cierto los cosos municipales tienen la finalidad de facilitar la función policiva respecto del uso de las vías en donde por supuesto reducirían la accidentabilidad solo respecto de los animales que se consideran domésticos, pues la fauna silvestre se encuentra en su hábitat y no es susceptible de trasladarse a un coso municipal, también es cierto que como se manifestó anteriormente y con las fuentes citadas en el momento de un siniestro vial con animales generalmente hay una causal adicional como excesos de velocidad o falta de concentración y atención en la vía. De tal modo que no se podría enumerar de manera taxativa una serie de riesgos, simplemente se debe tener la previsión de que en las vías se pueden encontrar animales, de por sí dicho*

riesgo es previsible y en las carreteras donde se pueden hallar generalmente se encuentran señalizadas conforme a la Resolución 1885 de 2015 del Ministerio de Transporte “por la

cual se adopta el manual de señalización vial – dispositivos uniformes para la regulación del tránsito en las calles, carreteras y ciclorrutas de Colombia” de la siguiente manera”

Artículo 98. Vehículos de tracción animal. Derogado Tácitamente Ley 2138 de 2021²⁰⁶

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-355 de 2003. Declara inexecutable las siguientes expresiones: “Erradicación de los”; “contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley”, y “A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.”²⁰⁷

Corte Constitucional Sentencias C-355, C-475, C-481 y C-779 de 2003

(1) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-355 de 2003 decidió declarar INEXEQUIBLES los apartes tachados del Artículo 98 de la Ley 769 de 2002.

(2) La Corte Constitucional mediante Sentencia C-355 de 2003 decidió: “**TERCERO.- Declarar EXEQUIBLE el resto del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, bajo el entendido de que la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el parágrafo 2 del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio.**”

(3) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-475 de 2003 decidió estarse a lo resuelto en la Sentencia C-355 de 2003.

(4) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-475 de 2003 decidió: “Tercero. Declarar EXEQUIBLE el único inciso del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, en lo que respecta al ámbito territorial de aplicación de

la prohibición contenida en dicho precepto, por el cargo analizado en esta sentencia.”

(5) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-481 de 2003 decidió: “**Primero:** Declarar **exequible** el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, en cuanto al cargo de presunta violación de los artículos 152 y 153 de la Constitución. ”

(6) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-481 de 2003 decidió: “ **Segundo:** Estarse a lo resuelto en la sentencia C-355 de 2003, por medio de la cual se declaró la **inexecutable** de las siguientes expresiones del artículo 98 de la Ley 769 de 2002: “Erradicación de los”; “contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley”, y “A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.””

(7) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-481 de 2003 decidió: “ **Tercero :** Estarse a lo resuelto en la sentencia C-355 de 2003, por medio de la cual se declaró la **executable** del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, salvo el parágrafo 1, 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 2 del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio.””

²⁰⁶ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-475 de 2003 declaró executable este inciso en lo que respecta al ámbito territorial de aplicación de la prohibición.

²⁰⁷ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-481 de 2003 decidió estarse a lo resuelto en la Sentencia C-355 de 2003 y posteriormente en la Sentencia C-779 de 2003 decidió estarse a lo resuelto en la primera.

(8) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-779 de 2003 decidió: "Primero.- En relación con los cargos formulados contra el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 por la supuesta vulneración del Preámbulo y de los artículos 1, 2, 4, 5, 7, 16, 25, 26, 29, 34, 53, 58, 83 y 336 superiores, ESTAR A LO RESUELTO en la Sentencia C-355/03 en la que la Corporación decidió i) Declarar INEXEQUIBLES las expresiones: "Erradicación de los"; "contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley", y "A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.", contenidas en el artículo 98 de la Ley 769 de 2002".

(9) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-779 de 2003 decidió: " Declarar EXEQUIBLE el resto del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, con excepción del parágrafo 1, -

respecto del cual decidió inhibirse para pronunciar sentencia de fondo-, bajo el entendido de que la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el parágrafo 2 del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio."

(10) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-779 de 2003 decidió: "Segundo.- En relación con el cargo formulado contra el artículo 98 de la Ley 769 de 2002 por la supuesta vulneración del artículo 13 superior, ESTAR A LO RESUELTO en la Sentencia C-475/03..."

Parágrafo 1. Derogado Tácitamente Ley 2138 de 2021²⁰⁸.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-475 de 2003. (1) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-475 de 2003 decidió: "Cuarto. Declarar EXEQUIBLE el parágrafo 1 del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado en esta sentencia. "

(2) La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-779 de 2003 decidió: "Cuarto: Estarse a lo resuelto en la sentencia C-475 de 2003, respecto del parágrafo 1 del artículo 98 de la Ley 769 de 2002, que lo declaró **exequible** por los cargos analizados"

Parágrafo 2. Derogado Tácitamente Ley 2138 de 2021²⁰⁹.

Jurisprudencia:

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 Corte Constitucional Sentencia C-355 de 2003:**

1) "... como vehículos que son, aquellos cuya fuerza motriz proviene de las potencias

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 2 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

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

²⁰⁸ Este parágrafo fue declarado exequible por violación a los Artículos 13 y 25 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-475 de 2003 y posteriormente en las Sentencias C-481 y C-779 de 2003 decidió estarse a lo resuelto en la primera.

²⁰⁹ Esta disposición fue declarada exequible por violación a los Artículos 152 y 153 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-481 de 2003 y posteriormente en Sentencia C-779 de 2003 decidió estarse a lo resuelto en la primera.

velocidad, manipulan fuerzas físicas de diferente entidad con grados determinados de maniobrabilidad y generan impacto ambiental”.

2) 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”.

3) “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...”

4) “...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”.

5) “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...”

6) “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”.

7) “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.”

8) “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”.

9) “...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".

Corte Constitucional Sentencia C-355 de 2003. Declarar exequible el artículo, bajo el entendido 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 2 del artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio**²¹⁰.

Legislación Complementaria: Ley 1450 de 2011

Artículo 135. Sustitución de Vehículos de Tracción Animal. El Gobierno Nacional desarrollará un programa de acompañamiento técnico a los municipios para avanzar en la sustitución de vehículos de tracción animal por vehículos automotores y/o la promoción de actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de vehículos de tracción animal.

Legislación Complementaria: Ley 2138 de 2021

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto la creación de una normatividad tendiente a establecer parámetros para la sustitución de vehículos de tracción animal y la consagración de medidas que propenden por el bienestar de los animales, pertenecientes a las familias de los équidos y bóvidos que son utilizados para este fin, así como ofrecer las garantías necesarias para que las personas que derivan el sustento de este tipo de vehículos puedan acceder a programas de reconversión sociolaboral.

Artículo 2. Sustitución de los vehículos de tracción animal. Las autoridades distritales, municipales y departamentales en cuyos territorios circulen vehículos de tracción animal iniciarán programas de sustitución. Las autoridades ambientales y de protección animal competentes a nivel municipal, distrital y departamental procederán a su retiro, inmovilización e incautación.

Parágrafo. Quedarán exceptuados de esta medida los vehículos de tracción animal destinados a: actividades turísticas, agrícolas, pecuarias, forestales y deportivas, de acuerdo con la reglamentación que expidan de manera conjunta el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, el Ministerio de Deporte y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la cual deberá contemplar las

²¹⁰ La Corte Constitucional por medio de las Sentencias C-475, C-481 y C-779 de 2003 decidió estarse a lo resuelto en la Sentencia C-355 de 2003.

condiciones bajo la cual podrán seguir circulando estos vehículos, como capacidad, peso, dimensiones, etc.

En este mismo sentido, queda exceptuado de esta medida el transporte rural en los municipios en los que las condiciones geográficas, económicas o sociales no permitan el uso de medios de transporte diferentes a los de tracción animal.

Artículo 3. Censo. Las alcaldías distritales y municipales tendrán diez (10) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para realizar un censo con el 100% de los datos de los vehículos de tracción animal y sus propietarios, el cual deberá ser enviado al Departamento Nacional de Estadística (DANE).

Parágrafo. El Departamento Nacional de Estadística (DANE), definirá y coordinará con las entidades territoriales las líneas metodológicas que sustentarán la realización del censo que habla el presente artículo y los mecanismos de seguimiento al presente programa por parte de dichas entidades.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) participará en la formulación de dichas políticas públicas preparando y presentando un informe sobre accidentalidad de los vehículos de tracción animal, así como de otros actores viales.

Artículo 4. Fuentes de Financiación y Presupuesto. Serán fuentes de financiación de los programas de sustitución de vehículos de tracción animal que adelanten los municipios, distritos y departamentos, los recursos que los mismos destinen en cada vigencia fiscal, de acuerdo con su disponibilidad presupuestal y las líneas de inversión establecidas en sus planes de desarrollo territorial.

Los proyectos de sustitución podrán ser financiados o cofinanciados con recursos propios, donaciones y recursos de cooperación.

Las entidades territoriales y las entidades del orden nacional responsables de las políticas de protección y bienestar animal, en especial el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, crearán programas y ejecutarán proyectos de sustitución de vehículos de tracción animal.

El Ministerio de Transporte será responsable de desarrollar las políticas de movilidad y transporte en lo atinente a la circulación de vehículos de tracción animal, las cuales deberán contemplar el establecimiento de condiciones mínimas para el ejercicio de esta actividad.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Departamento Nacional de Planeación podrán formular o ajustar programas y proyectos de inversión que presenten y ejecuten las entidades territoriales. Dichos proyectos deberán guardar conexidad con las disposiciones legales vigentes, en especial los

artículos 135 de la Ley 1450 de 2011(Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018) y artículos 306 y 324 de la Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad).

Parágrafo 1. Las entidades territoriales que cuenten con autoridad propia de movilidad o tránsito o reciban de manera directa recursos por concepto de pago de multas y sanciones por infracciones de tránsito, en concordancia con el artículo 306 de la Ley 1955 de 2019 que modificó el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, podrán destinar el porcentaje que consideren necesario de los recursos de su propiedad de los recursos recibidos por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito hasta completar el 100% la sustitución de vehículos de tracción animal.

Parágrafo 2. Para los municipios que no tengan autoridad de movilidad o tránsito y en concordancia con el artículo 306 de la Ley 1955 de 2019, que modificó el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, los departamentos podrán a través de su autoridad de movilidad o tránsito, destinar el porcentaje que consideren necesario de los recursos de su propiedad de los recursos destinados al departamento, recibidos por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito hasta completar el 100% la sustitución de vehículos de tracción animal.

Parágrafo 3. Las áreas metropolitanas podrán disponer recursos, concurrir y completar la financiación necesaria para la sustitución de vehículos de tracción animal de que trata esta ley.

Parágrafo 4. El Gobierno nacional a través del Ministerio del Medio Ambiente y demás entidades competentes, de acuerdo con el artículo 324 de la Ley 1955 de 2019 (Plan Nacional de Desarrollo - Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad), podrá incluir dentro del presupuesto de las mismas la destinación de recursos para el desarrollo de políticas de protección animal, programas y proyectos de sustitución de vehículos de tracción animal.

Reglamentación: Resolución MT-20243040046465 de 2024

Tránsito urbano de carrozas eléctricas con fines turísticos

Disposiciones generales

Artículo 5.15.1.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto reglamentar los requisitos, procedimientos y condiciones para el tránsito urbano de carrozas eléctricas para turismo en los municipios del país.

Artículo 5.15.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones establecidas en el presente capítulo son aplicables a los prestadores de servicios turísticos, debidamente inscritos en el Registro Nacional de Turismo (RNT); interesados en prestar servicios turísticos en carrozas eléctricas; a las autoridades de tránsito de los municipios del país; así como a los importadores y fabricantes de esta clase de vehículos.

Artículo 5.15.1.3. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de las disposiciones contenidas en el presente capítulo, se tendrán en cuenta las definiciones establecidas en el

Anexo 79: “Definiciones y elementos de protección, características y dispositivos de las carrozas eléctricas para turismo”, que hace parte integral de la presente resolución.

Parágrafo. En todo caso, entiéndase por carroza eléctrica, el vehículo tipo carroza de cuatro ruedas, con estabilidad propia, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 450 kg para transporte de personas, sin incluir la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, y con una potencia inferior o igual a 1 kW con motor eléctrico.

Artículo 5.15.1.4. Naturaleza de transporte privado. De conformidad con lo señalado en el artículo 5° de la Ley 336 de 1996, la prestación del servicio de transporte en carrozas eléctricas, se entiende como un servicio de transporte privado en tanto los prestadores satisfacen las necesidades de movilización de los turistas dentro del ámbito exclusivo de su actividad.

Parágrafo. En todo caso, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.11.3 del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, modificado por el artículo 38 del Decreto Nacional 431 de 2017, las personas y/o interesados en prestar el servicio a turistas, se constituirán como prestadores de servicios turísticos, de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Comercio Industria y Turismo.

Requisitos y procedimiento para el registro de carrozas eléctricas para turismo

Artículo 5.15.2.1. Requisitos. Para el tránsito de carrozas eléctricas para turismo, los prestadores de servicios turísticos, debidamente inscritos en el Registro Nacional de Turismo (RNT), deberán registrar los vehículos ante las autoridades de tránsito competentes de los municipios del país, para lo cual deberán acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Nombre, tipo y número de documento de identificación del interesado.
2. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección física o electrónica de notificación.
3. Documentos que acrediten que el interesado es propietario o locatario de las carrozas eléctricas para turismo.

Parágrafo. Con la presentación de la solicitud de registro de la carroza eléctrica, se presume que el interesado acredita que el vehículo se encuentra en condiciones técnicas y mecánicas óptimas para su funcionamiento, de acuerdo con lo señalado en el presente capítulo y en el Anexo 79 de esta resolución.

La autoridad de tránsito competente, podrá adelantar inspecciones previas según considere, para verificar el cumplimiento de los parámetros técnicos de las carrozas eléctricas para turismo.

Artículo 5.15.2.2. Procedimiento. La autoridad de tránsito competente contará con quince (15) días hábiles, contados a partir de la fecha de radicación de la solicitud de registro, para dar respuesta al interesado.

En caso de que no se cumplan los requisitos de registro señalados en el artículo 5.15.2.1 de la presente resolución, o se aporte la documentación de manera incompleta, la autoridad de tránsito correspondiente requerirá al solicitante la información faltante.

El interesado dispondrá del término de un (1) mes para aportar los documentos faltantes y, vencido este término sin que se allegue la documentación completa, se configurará el desistimiento tácito de la solicitud, conforme a lo establecido el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015 o las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

Artículo 5.15.2.3. Número único de registro. Una vez surtido el proceso de registro ante la autoridad de tránsito competente, asignará un número único de identificación por cada carroza eléctrica para turismo, el cual será consecutivo, no podrá duplicarse y deberá fijarse en lugar visible del vehículo.

Parágrafo. El número único de registro, los datos de identificación y domicilio del propietario o locatario del vehículo, así como la capacidad de pasajeros de la carroza eléctrica con fines turísticos, deberán ser consignados en un documento cuyo formato será dispuesto por cada autoridad de tránsito competente, quien, además, podrá implementar el procedimiento para la expedición del duplicado del documento de registro del vehículo en caso de pérdida, hurto o deterioro.

Artículo 5.15.2.4. Pólizas de seguro. Para el tránsito de carrozas eléctricas para turismo, quien haya obtenido el registro de este vehículo, deberá suscribir los siguientes contratos de seguro con una aseguradora debidamente autorizada para operar en Colombia:

1. De accidentes personales: Que ampare a las personas transportadas contra los riesgos de muerte, incapacidad total y permanente, incapacidad temporal y gastos médicos, que pueden causarse con ocasión a la prestación del servicio con un valor asegurado mínimo de quince (15) salarios mínimos mensuales legales vigentes por cobertura.

2. De responsabilidad civil extracontractual: que cubra muerte, lesiones y daños a terceros que pueden causarse con ocasión a la prestación del servicio con un valor asegurado mínimo de quince (15) salarios mínimos mensuales legales vigentes por cobertura.

Parágrafo 1. La vigencia de las pólizas de accidentes personales y de responsabilidad civil extracontractual de que trata el presente artículo, será condición para la operación de las carrozas eléctricas para turismo y debe estar vigente para la prestación del servicio.

Parágrafo 2. Es obligación del prestador autorizado, remitir a la autoridad de tránsito municipal respectiva, la carátula de las pólizas posteriormente a su expedición de manera inmediata. Será responsabilidad de esta autoridad establecer las medidas para el control de su vigencia durante la operación.

Artículo 5.15.2.5. Características y condiciones mínimas de seguridad de las carrozas eléctricas para turismo. Para el tránsito urbano de las carrozas eléctricas para turismo, en los municipios del país, tales vehículos deberán contar con las características y condiciones mínimas de seguridad señaladas en el Anexo 79 "Definiciones. y elementos de protección, características y dispositivos de las carrozas eléctricas con fines turísticos", el cual hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 5.15.2.6. Registro de las carrozas eléctricas para turismo. Para efectos de llevar el registro de las carrozas eléctricas para turismo, las autoridades de tránsito competentes, según sea el caso, crearán una base de datos para consulta de la ciudadanía, así como de las diferentes autoridades. Esta base deberá contener como mínimo los siguientes datos:

1. Nombre completo del prestador del servicio.
2. Tipo y número del documento de identificación del prestador del servicio.
3. Dirección del prestador del servicio.
4. Correo electrónico del prestador del servicio.
5. Número de chasis o carrocería del vehículo.
6. Número de las pólizas de seguros.
7. Entidad emisora de las pólizas.
8. Vigencia de la póliza de seguros.

Artículo 5.15.2.7. Cancelación del registro de carrozas eléctricas para turismo. La cancelación del registro de carrozas eléctricas para turismo, se podrá realizar de oficio o a solicitud del interesado, cuando se presente cualquiera de los siguientes eventos:

1. Cuando se presente modificación del numeral 1 del artículo 5.15.2.1. de la presente resolución.
2. Cuando por motivos propios y de manera voluntaria el prestador del servicio de transporte con carrozas eléctricas para turismo requiera la cancelación del registro.
3. Cuando la autoridad de tránsito competente verifique el incumplimiento de alguno de los requisitos establecidos en el artículo 5.15.2.1. de la presente resolución.
4. Cuando se cancele el Registro Nacional de Turismo (RNT).

Cuando la cancelación del registro de carrozas eléctricas para turismo sea por las causales dispuestas en los numerales 1, 2 y 4 del presente artículo, el operador del vehículo deberá realizar la solicitud ante la autoridad de tránsito competente, donde se encuentra registrado el vehículo, indicando el motivo por el cual solicita la cancelación, conforme a los literales establecidos en el presente artículo. La autoridad de tránsito competente evaluará la solicitud en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, contados a partir de la fecha de su radicación.

Una vez aprobada la cancelación del registro de vehículos, la autoridad de tránsito competente, comunicará la decisión a la dirección de notificaciones del operador.

Cuando la cancelación del registro de vehículos sea por la causal dispuesta en el numeral 3 del presente artículo, la autoridad de tránsito competente, informará al operador a través de la dirección de notificaciones aportada por este al momento del registro, quien dispondrá de un (1) mes, contado a partir del recibo de la comunicación, para pronunciarse y allegar los documentos que le permitan demostrar el cumplimiento de los requisitos correspondientes. Vencido este término sin que se reciba pronunciamiento por parte del interesado, se configurará el desistimiento tácito de la solicitud, conforme a lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, sustituido por el artículo 1° de la Ley 1755 de 2015, o las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan y la autoridad de tránsito competente procederá a la cancelación del registro dentro de los diez (10) días hábiles siguientes.

Parágrafo. Cuando la cancelación se efectúe con ocasión al evento enunciado en el numeral 1 del presente artículo, el operador de la carroza eléctrica para turismo, deberá realizar el proceso para un nuevo registro, procediendo previamente la autoridad de tránsito correspondiente a realizar la cancelación del número único de registro anteriormente asignado a dicho vehículo.

Condiciones para el tránsito de carrozas eléctricas para turismo

Artículo 5.15.3.1. Mantenimiento de carrozas eléctricas para turismo. El prestador del servicio autorizado, deberá implementar un cronograma de mantenimiento y verificación de condiciones técnico-mecánicas, de tal forma que, el vehículo cumpla con los parámetros para el buen funcionamiento del equipo y garantía de su buen estado, según lo defina la autoridad de tránsito del municipio que corresponda.

Artículo 5.15.3.2. Circulación y zonas de parqueo. La autoridad de tránsito del municipio del país definirá las vías urbanas de circulación, en las cuales podrán transitar las carrozas eléctricas para turismo. La autoridad de tránsito competente, definirá con base en sus competencias las zonas de parqueo para las carrozas eléctricas para turismo, para antes y después de sus recorridos.

Parágrafo. En todo caso, las carrozas eléctricas para turismo, no podrán transitar por vías nacionales y deberán abstenerse de transitar por la zona de seguridad y protección de la vía férrea, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 1° del artículo 60 de la Ley 769 de 2002.

Disposiciones finales

Artículo 5.15.4.1. Prestadores de servicios turísticos. Sin perjuicio de las disposiciones señaladas en el presente capítulo, para el tránsito de carrozas eléctricas para turismo, los interesados deberán dar cumplimiento a las normas relacionadas con la prestación del servicio de turismo, de conformidad con lo prescrito en las Leyes 300 de 1996, 1101 de 2006 y 2068 de 2020, el Decreto Único Reglamentario 1074 de 2015 y las demás normas adoptadas por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, así como aquellas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

Parágrafo. Las autoridades de tránsito competentes, podrán establecer políticas de estímulo para los prestadores del servicio autorizado que accedan a satisfacer las necesidades de movilización de los turistas en carrozas eléctricas dentro del ámbito exclusivo de su actividad.

Artículo 5.15.4.2. Inspección, vigilancia y control. La inspección, vigilancia y control de las disposiciones previstas en la presente resolución estará a cargo de las autoridades de tránsito del municipio competente.

Parágrafo. En todo caso, la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio turístico estará a cargo de las autoridades competentes en virtud de lo señalado en los artículos 69 y siguientes de la Ley 300 de 1996 y el Decreto número 1074 de 2015 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan.

Artículo 5.15.4.3. Tarifa. Por tratarse de Otro Procedimiento Administrativo (OPA), el procedimiento de registro establecido en el presente capítulo no tendrá costo”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341290711 de 2023.
“(…) el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, en concordancia con el artículo 59 de la Ley 2197 de 2022 citados en el presente escrito, establecen la destinación especial de las multas y sanciones por infracciones de tránsito. Adicional a lo expuesto, el artículo 4 de la Ley 2138 de 2021, respecto de las fuentes de financiación y presupuesto para el programa de sustitución de vehículos de tracción animal que adelanten los municipios, distritos y departamentos, serán los recursos que los mismos destinen en cada vigencia fiscal, de acuerdo con su disponibilidad presupuestal y las líneas de inversión establecidas en sus planes de desarrollo territorial, a su vez los proyectos de sustitución podrán ser financiados o cofinanciados con recursos propios, donados y recursos de cooperación, las entidades territoriales y las entidades del orden nacional

responsables de las políticas de protección y bienestar animal, en especial el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, crearán programas y ejecutarán proyectos de sustitución de vehículos de tracción animal. A su vez, las entidades territoriales que cuenten con autoridad propia de movilidad o tránsito o reciban de manera directa recursos por concepto de pago de multas y sanciones por infracciones de tránsito, en concordancia con el artículo 306 de la Ley 1955 de 2019 que modificó el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, podrán destinar el porcentaje que consideren necesario de los recursos de su propiedad de los recursos recibidos por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito hasta completar el 100% la sustitución de vehículos de tracción animal. Aunado a lo anterior, Para los municipios que no tengan autoridad de movilidad o tránsito y en concordancia con el artículo 306 de la Ley 1955 de 2019, que

modificó el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, los departamentos podrán a través de su autoridad de movilidad o tránsito, destinar el porcentaje que consideren necesario de los recursos de su propiedad de los recursos

destinados al departamento, recibidos por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito hasta completar el 100% la sustitución de vehículos de tracción animal.”

Artículo 5. Sustitución. Los distritos, municipios y departamentos deberán, de manera independiente o mediante convenios interadministrativos, o de cooperación internacional o sin ánimo de lucro, promover actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal, así como propiciar su organización en cooperativas solidarias o asociaciones, para que puedan capacitarse y llevar a cabo emprendimientos dignos.

Parágrafo. Los beneficiarios de la sustitución de vehículos de tracción animal podrán optar por la entrega de una unidad productiva equivalente al mismo valor monetario del vehículo objeto de la sustitución.

Artículo 6. Tipo de vehículos. La sustitución de vehículos de tracción animal deberá hacerse por vehículos automotores listos para circular, nuevos y homologados para transporte de carga y aptos para la topografía y distancia a recorrer entre el municipio o distrito y los sitios de descargue o transferencia.

Artículo 7. Beneficiarios. Los beneficiarios de la sustitución de vehículos de tracción animal deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) Estar en circulación y desempeñando un oficio en el vehículo de tracción animal por más de un (1) año previo a la sanción de la presente ley. Esta información debe ser suficientemente verificada y probada.
- b) Contar con un animal equino o mular, una carreta de un (1) eje y dos (2) ruedas o dos (2) ejes y cuatro (4) ruedas para transporte de carga o pasajeros, que sea de su propiedad.
- c) Una vez el vehículo de tracción animal haya cumplido con los requisitos estipulados en esta ley para su ingreso en el programa de sustitución y con el propósito de contribuir con su bienestar y salud del equino, durante el tiempo de proceso de sustitución, el propietario velará porque el equino esté en buenas condiciones físicas y de salud, comprobable mediante certificación sanitaria realizada cada seis meses y realizada por un profesional médico veterinario o médico veterinario zootecnista, designado por la autoridad ambiental competente. Las administraciones municipales serán responsables de hacer un seguimiento anual después del proceso de sustitución que busque el bienestar del equino.

d) La sustitución se realizará para quienes estén registrados ante la autoridad de tránsito correspondiente o la respectiva alcaldía, y tendrán prioridad quienes cuenten con la mayor antigüedad del registro.

e) Las autoridades de tránsito territoriales tramitarán a los beneficiarios de la sustitución por vehículo automotor, la licencia de conducción una vez cumplidos los requisitos establecidos para la obtención de la misma, de acuerdo a lo estipulado por la Ley 769 de 2002, en caso de no poseerla.

f) En caso de muerte del titular o dueño del vehículo de tracción animal, el beneficio de la sustitución podrá ser remplazado por el cónyuge, compañero o compañera permanente o los hijos que hubieren participado en la actividad que realizaba el vehículo de tracción animal.

g) En caso de hurto o muerte del equino del vehículo de tracción animal, para poder continuar con el proceso de sustitución, siempre y cuando se compruebe que sucedió por hechos ajenos a la culpa del conductor o dueño.

Parágrafo 1. La carreta que compone el vehículo de tracción animal deberá ser entregada a la respectiva Administración Municipal para que surta el proceso de chatarrización. En el caso del animal, este deberá estar sano o ser recuperado en materia de salud, zoonosis y cumplir con el protocolo de adopción implementado, para que sea entregado a un adoptante diferente a su dueño inicial, quien deberá cumplir con requisitos básicos como tener un predio propio para la tenencia y contar con recursos para el mantenimiento del animal. Si en el momento de la sustitución no se ha autorizado la entrega en adopción del animal, la Alcaldía deberá disponer de un espacio apto para su tenencia y manutención mientras se entrega al adoptante.

Parágrafo 2. Los vehículos automotores y las unidades productivas entregadas a los beneficiarios producto de la sustitución del vehículo de tracción animal, no podrán ser objeto de venta, cesión, donación, cambio o traspaso durante los cinco (5) años posteriores de la entrega al beneficiario. Las Alcaldías distritales y municipales ejercerán los controles necesarios.

Parágrafo 3. No podrá ser asignado más de un (1) vehículo automotor o unidad productiva por cada beneficiario y su núcleo familiar.

Artículo 8. Plan de acción. Las alcaldías municipales y distritales tendrán que formular un plan de acción y un protocolo que contemple las etapas del proceso. Así mismo, deberán adelantar el censo y registro de los vehículos de tracción animal y del propietario, elaborar el protocolo de entrega del vehículo, recuperación y entrega en adopción del animal que podrá ser elaborado con apoyo de la academia (facultades y departamentos de veterinaria y zootecnia), fundaciones protectoras de animales, asociaciones de médicos veterinarios y zootecnistas, la Unidad Municipal o Departamental de Asistencia Técnica Agropecuaria (Umata), el Sena y el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), la

Federación Colombiana de Asociaciones Equinas (Fedequinas) Colombia y sus asociaciones federadas.

Parágrafo. En cada distrito y municipio se creará un comité de verificación, seguimiento y conciliación de los programas de sustitución de vehículos de tracción animal y de reconversión sociolaboral dirigida a las personas que derivan el sustento de este tipo de vehículos, que estará conformado por representantes de la Administración Municipal, del Departamento, del Ministerio Público, de la Policía Nacional, de los propietarios de vehículos y de las veedurías ciudadanas.

Artículo 9. Las Administraciones Municipales y Distritales deberán incluir a los propietarios de vehículos de tracción animal censados y a los beneficiarios, en los Planes de Gestión Integral de Residuos Sólidos (PGIRS), con el fin de darle continuidad a su actividad como reciclador de oficio de manera organizada.

Artículo 10. Una vez concluido el proceso de sustitución contemplado en esta ley, no podrán circular vehículos de tracción animal por las vías del territorio nacional, quedando exentos de esta medida los vehículos de tracción animal destinados a actividades turísticas, recreativas y agrícolas en zonas rurales, de acuerdo a las normas que expedirá de manera conjunta el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, el Ministerio del Deporte y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Comentario del Editor:

Los artículos 2.3.7.1. y siguientes del Decreto 1079 de 2015 reglamentaron la sustitución de vehículos de tracción

animal. Sin embargo, con la expedición de la Ley 2138 de 2021 debe entenderse que dichas disposiciones quedan derogadas.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Vehículos de Tracción Animal Utilizados para Fines Turísticos

Artículo 5.11.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto reglamentar el tránsito urbano de vehículos de tracción animal con fines turísticos en los municipios de categoría especial y en los municipios de primera categoría del país.

Artículo 5.11.2. Ámbito de aplicación. El presente capítulo aplica a los prestadores de servicios de transporte en vehículos de tracción animal con fines turísticos y a las autoridades de tránsito en el país, en los municipios de categoría especial y en los municipios de primera categoría del país.

Artículo 5.11.3. Registro de vehículos de tracción animal. Para el tránsito de vehículos de tracción animal con fines turísticos, los prestadores del servicio de transporte en vehículos de tracción animal deberán registrar los vehículos ante las autoridades de tránsito de los municipios de primera categoría y en los de categoría especial, o en quienes estas deleguen, para lo cual deberán acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Nombre y documento de identificación del interesado.
- b) Indicación del domicilio principal, señalando su dirección de notificaciones.

- c) Identificación del animal utilizado para la tracción del vehículo, según lo dispuesto en la Libreta Sanitaria Equina establecida por el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA).
- d) Cronograma de mantenimiento de vehículos de tracción animal con fines turísticos, conforme al artículo 5.11.8. de la presente resolución.
- e) Registro fotográfico del habitáculo vehículo de tracción animal en el que se identifiquen los cuatro costados.
- f) Declaración de parte donde el interesado manifieste que el vehículo de tracción animal con fines turísticos se encuentra en condiciones técnicas y mecánicas óptimas para su funcionamiento.
- g) Pólizas de seguro de responsabilidad civil contractual y extracontractual, conforme a lo establecido en el artículo 5.11.6. de la presente resolución.

Para efectos de llevar el registro de los vehículos de tracción animal con fines turísticos, la autoridad de tránsito competente en los municipios de primera categoría y en los de categoría especial, según sea el caso, crearán una base de datos para consulta de la ciudadanía así como de las diferentes autoridades estatales, la cual deberá contener como mínimo los siguientes datos: i) nombre completo del prestador del servicio, ii) número del documento de identificación del prestador del servicio, iii) dirección del prestador del servicio, iv) Correo electrónico del prestador del servicio, v) número de chasis o carrocería, vi) identificación del animal destinado para el vehículo según lo dispuesto en la Libreta Sanitaria Equina, vii) número de la póliza de seguros, viii) entidad emisora de la póliza y ix) vigencia de la póliza de seguros.

La autoridad de tránsito competente contará con quince (15) días hábiles, contados a partir de la fecha de radicación de la solicitud de registro, para dar respuesta. En caso de que no se cumplan los requisitos de registro, o se aporte de manera incompleta, la autoridad de tránsito correspondiente requerirá al solicitante la información faltante. El prestador de servicios de transporte con vehículos de tracción animal con fines turísticos dispondrá del término de un (1) mes, para aportar los documentos faltantes; vencido este término sin que se allegue la documentación, se configurará el desistimiento tácito de la solicitud, conforme a lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011 sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015 o las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

Parágrafo. El animal registrado con el vehículo de tracción animal con fines turísticos no podrá estar registrado de manera simultánea en dos o más habitáculos del vehículo.

Artículo 5.11.4. Número único de registro de vehículos de tracción animal. Una vez surtido el proceso de registro ante la autoridad de tránsito competente del municipio de primera categoría o de municipio de categoría especial, se asignará un número único de identificación por cada vehículo de tracción animal con fines turísticos, el cual será consecutivo, no podrá duplicarse y deberá fijarse en lugar visible del vehículo.

Parágrafo. El número único de registro, los datos de identificación y domicilio del interesado, así como la capacidad de pasajeros del vehículo de tracción animal con fines turísticos, deberán ser consignados en un documento cuyo formato será dispuesto por cada autoridad de tránsito competente, quien además, podrá implementar el procedimiento para la expedición del duplicado del documento de registro del vehículo de tracción animal con fines turísticos, en caso de pérdida, hurto o deterioro.

Artículo 5.11.5. Cancelación del Registro de vehículos de tracción animal. La cancelación del Registro de vehículos de tracción animal se podrá realizar de oficio o a solicitud del interesado, cuando se presente cualquiera de los siguientes eventos:

- a) Cuando se presente modificación de los literales a), c) y d), del artículo 5.11.3. de la presente resolución.

b) Cuando por motivos propios y de manera voluntaria el prestador de servicio de vehículos de tracción animal con fines turísticos requiera la cancelación del registro.

c) Cuando la autoridad de tránsito competente verifique el incumplimiento de alguno de los requisitos establecidos en el artículo 5.11.3. de la presente resolución.

Cuando la cancelación del registro de vehículos de tracción animal sea por las causales dispuestas en los literales a) y b) del presente artículo, el operador del vehículo de tracción animal deberá realizar la solicitud ante la Autoridad de Tránsito competente, donde se encuentra registrado el vehículo, indicando el motivo por el cual solicita la cancelación, conforme a los literales establecidos en el presente artículo. La autoridad de tránsito competente evaluará la solicitud en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, contados a partir de la radicación de la solicitud.

Una vez aprobada la cancelación del registro de vehículos de tracción animal, la autoridad de tránsito competente comunicará la decisión a la dirección de residencia y/o correo electrónico del operador.

Cuando la cancelación del registro de vehículos de tracción animal sea por la causal dispuesta en el literal c) del presente artículo, la autoridad de tránsito competente informará al operador del vehículo de tracción animal con fines turísticos, a través de la dirección de correspondencia o correo electrónico aportado por este al momento del registro; quien dispondrá de un (1) mes contado a partir del recibo de la comunicación para pronunciarse y allegar los documentos que le permitan demostrar el presunto cumplimiento de los requisitos correspondientes. Vencido este término sin que se reciba pronunciamiento por parte del interesado, se configurará el desistimiento tácito de la solicitud, conforme a lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011 sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2011 o las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan y la Autoridad de Tránsito competente procederá a la cancelación del registro dentro de los diez (10) días hábiles siguientes.

Parágrafo. Cuando la cancelación se efectúe con ocasión al evento enunciado en el literal a), el operador del vehículo de tracción animal con fines turísticos deberá realizar el proceso para un nuevo registro, procediendo previamente la autoridad de tránsito correspondiente a realizar la cancelación del número único de registro, anteriormente asignado a dicho vehículo.

Artículo 5.11.6. Pólizas de seguro. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, para prestar el servicio de transporte en vehículos de tracción animal con fines turísticos, la persona natural o jurídica deberá tomar un seguro que cubra a las personas transportadas y a los bienes de terceros contra los riesgos inherentes al transporte con una compañía de seguros autorizada en Colombia. Los amparos, coberturas y montos asegurables deberán determinarse en el estudio de estructuración técnica, legal y financiera, dependiendo de los riesgos identificados y las necesidades del servicio.

En todo caso deberán ampararse como mínimo los riesgos de muerte, incapacidad total y permanente, incapacidad temporal, daños a bienes de terceros y gastos médicos y de hospitalización de terceros. Sin perjuicio de los demás seguros que se establezcan en la ley.

Parágrafo. La vigencia de los seguros de que trata el presente artículo será condición para la operación de los vehículos de tracción animal con fines turísticos.

Artículo 5.11.7. Características y condiciones mínimas de seguridad de los vehículos de tracción animal con fines turísticos. Para el tránsito urbano de vehículos de tracción animal con fines turísticos, en los municipios de categoría especial y en los municipios de primera categoría del país, tales vehículos deberán contar con las siguientes características y condiciones mínimas de seguridad:

1. Mecanismo de frenado que se aplique en las ruedas.
2. Las pinturas empleadas en el vehículo deberán poseer propiedades retrorreflectivas, especialmente para que sean visibles en las noches.
3. Cinturones de seguridad para conductor y para pasajeros.
4. Dos luces traseras, de color rojo visibles. Deben tener una visibilidad de trescientos metros (300 m).
5. Dos luces de posiciones laterales, de color ámbar, ubicadas a cada lado del vehículo y visibles desde el frente.
6. Elementos reflectivos ubicados a los costados y parte trasera del vehículo.
7. Catadióptricos ubicados en la parte posterior y lateral.
8. Dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca.
9. Contar con un diseño que permita la ubicación del operador y los usuarios de manera segura.
10. Tener en buen estado los arneses.
11. Tener dos estribos en sus laterales.
12. Contar con equipo de prevención y seguridad, conforme al artículo 30 de la Ley 769 de 2002, exceptuando la llanta de repuesto.
13. Contar con unidad de amortiguación o de suspensión.
14. Contar con dos ejes para su funcionamiento.
15. Marcación número de chasis o carrocería.

Artículo 5.11.8. Mantenimiento de vehículos de tracción animal con fines turísticos. El prestador de servicios de transporte en vehículos de tracción animal con fines turísticos deberá implementar un cronograma de mantenimiento y verificación de condiciones técnico-mecánicas en que se determine que el vehículo tiene:

1. Buen funcionamiento del vehículo, al garantizar de manera específica que no presenta:

- a) Evidencia de fatiga,
- b) Grietas y fisuras
- c) Signos de corrosión,
- d) Desgaste excesivo de componentes,
- e) Aflojamiento de componentes,
- f) Componentes incorrectos o faltantes,
- g) Lubricación,
- h) Soldaduras;

2. Buen estado de otros elementos de equipamiento tales como:

- a) Muelles,
- b) Unidad de amortiguación o de suspensión,
- c) Frenos,
- d) Ruedas,
- e) Rodamientos y
- f) ejes.

Parágrafo 1. El mantenimiento de los vehículos de tracción animal con fines turísticos deberá realizarse por lo menos tres (3) veces al año.

Parágrafo 2. El mantenimiento de los vehículos de tracción animal con fines turísticos podrá realizarse en cualquier centro especializado o taller de mecánica debidamente constituido.

Artículo 5.11.9. Registro de conductores de vehículos de tracción animal con fines turísticos. El interesado en conducir vehículos de tracción animal con fines turísticos deberá presentar solicitud ante la autoridad de tránsito correspondiente, para lo cual deberá acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- a) Nombre y número de cédula de ciudadanía del aspirante a conductor.
- b) Examen médico ocupacional.
- c) Afiliación vigente en seguridad social.
- d) Constancia de capacitación en normas de tránsito y seguridad vial.
- e) Constancia o documento determinado por el Instituto Colombiano Agropecuario- ICA, en donde se convalide que cumple con la capacitación formal, no formal o de entendimiento en bienestar animal.

Para efectos de llevar el registro de los conductores de vehículos de tracción animal con fines turísticos, la autoridad de tránsito competente en los municipios de primera categoría y en los de categoría especial, según sea el caso, crearán una base de datos para consulta de la ciudadanía así como de las diferentes autoridades estatales, la cual deberá contener como mínimo los siguientes datos: i) nombre completo del conductor del vehículo de tracción animal, ii) número de cédula de ciudadanía del conductor del vehículo de tracción animal, iii) dirección del conductor del vehículo de tracción animal, iv) Nombre de la entidad donde se realizó el examen médico ocupacional, v) Fecha de realización y vigencia del certificado médico ocupacional, vi) Correo electrónico, vii) información sobre afiliación al sistema de seguridad social: Entidad Prestadora del Servicio de Salud (EPS), sistema general de pensiones, administradora de riesgos laborales, viii) nombre de la institución donde realizó capacitación en normas de tránsito y seguridad vial, ix) Fecha de expedición de la constancia o documento determinado por el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), en donde se convalide que cumple con la capacitación formal, no formal o de entendimiento en bienestar animal.

La autoridad de tránsito competente contará con quince (15) días hábiles, contados a partir de la fecha de radicación de la solicitud de registro de conductores de vehículos de tracción animal con fines turísticos, para dar respuesta. En caso de que no se cumplan los requisitos de registro de conductores de vehículo de tracción animal, o se aporte de manera incompleta, la autoridad de tránsito correspondiente requerirá al solicitante la información faltante. El aspirante a conductor de vehículos de tracción animal con fines turísticos dispondrá del término de un (1) mes, para aportar los documentos faltantes; vencido este término sin que se allegue la documentación, se configurará el desistimiento tácito de la solicitud, conforme a lo establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011 sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015 o las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan.

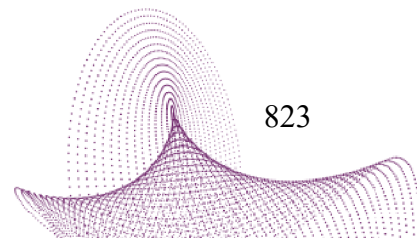
Una vez surtido el proceso de registro, la autoridad de tránsito del municipio de primera categoría o municipio de categoría especial autorizará al aspirante, para desarrollar la actividad de conducción de los vehículos de tracción animal con destinación turística dentro de la respectiva jurisdicción.

La aceptación de la autorización estará consignada en un documento cuyo formato será dispuesto por cada autoridad de tránsito correspondiente; este documento deberá contener como mínimo el nombre completo del conductor, número de documento de identificación, tipo de sangre, fecha de expedición, autoridad de tránsito que lo expidió y domicilio del conductor.

El conductor deberá portar este documento de manera obligatoria durante el desarrollo de la actividad de conducción de vehículos de tracción animal con fines turísticos dentro de la respectiva jurisdicción donde se registró.

Artículo 5.11.10. Cancelación del Registro de conductores de vehículos de tracción animal. La cancelación del Registro de conductores de vehículos de tracción animal con fines turísticos se podrá realizar de oficio o a solicitud del interesado, cuando se presente cualquiera de los siguientes eventos:

- a) Cuando por motivos propios y de manera voluntaria el conductor requiera la cancelación del registro de conductor de vehículo de tracción animal con fines turísticos.



b) Cuando la autoridad de tránsito correspondiente verifique el incumplimiento de alguno de los requisitos establecidos en el artículo 5.11.9. de la presente resolución.

Cuando la cancelación del registro de conductor de vehículos de tracción animal con fines turísticos, sea por las causales dispuestas en el literal a) del presente artículo, el conductor del vehículo de tracción animal, deberá realizar la solicitud ante la autoridad de tránsito correspondiente, donde se encuentra registrado como conductor, indicando el motivo por el cual solicita la cancelación. La autoridad de tránsito correspondiente, evaluará la solicitud en un plazo máximo de quince (15) días hábiles, contados a partir de la radicación de la solicitud.

Cuando la cancelación del registro de conductor de vehículos de tracción animal con fines turísticos, sea por la causal dispuesta en el literal b) del presente artículo, la Autoridad de tránsito correspondiente, comunicará al conductor del vehículo de tracción animal con fines turísticos, a la dirección de correspondencia o correo electrónico aportado por este al momento del registro; quien dispondrá de un (1) mes contado a partir del recibo de la comunicación para pronunciarse y allegar los documentos que le permitan demostrar el cumplimiento de los requisitos correspondientes. Vencido este término sin que se reciba pronunciamiento por parte del interesado, la autoridad de tránsito correspondiente procederá a la cancelación del registro dentro de los diez (10) días siguientes.

Una vez aprobada la cancelación del registro de conductores de vehículos de tracción animal, la autoridad de tránsito correspondiente comunicará la decisión a la dirección de residencia y/o correo electrónico al conductor, el cual deberá hacer entrega del documento de aceptación de la autorización ante dicha autoridad de tránsito, en un término máximo de tres (3) días hábiles contados a partir de la entrega de la comunicación.

Artículo 5.11.11. Rutas de circulación y zonas de parqueo para los vehículos de tracción animal con fines turísticos. La autoridad de tránsito del municipio de primera categoría o municipio de categoría especial definirá las rutas urbanas de circulación en las cuales podrán transitar los vehículos de tracción animal con fines turísticos.

Así mismo, la autoridad de tránsito del municipio de primera categoría o municipio de categoría especial establecerá unas zonas de parqueo para los vehículos de tracción animal con fines turísticos, para antes y después de sus recorridos.

Parágrafo. En todo caso los vehículos de tracción animal con fines turísticos no podrán transitar por vías nacionales y deberán abstenerse de transitar por la zona de seguridad y protección de la vía férrea, de conformidad con lo establecido en el parágrafo 1 del artículo 60 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 5.11.12. Normas de comportamiento. Toda persona que intervenga en el tránsito de vehículos de tracción animal con fines turísticos deberá comportarse de 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, de conformidad con lo establecido en el artículo 55 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 5.11.13. Condiciones de protección animal para el tránsito urbano de vehículos de tracción animal con fines turísticos. Los prestadores del servicio de transporte en vehículos de tracción animal y las autoridades competentes de los municipios de primera categoría o municipios de categoría especial, deberán dar cumplimiento a las disposiciones contenidas en la Ley 1774 de 2016 o aquella que la modifique, adicione o sustituya y aquellas reglamentarias.

Artículo 5.11.14. Prestadores de servicios turísticos. Los prestadores del servicio de transporte en vehículos de tracción animal utilizados para fines turísticos deberán dar cumplimiento a las normas que rijan la materia.

Artículo 5.11.15. Inspección, vigilancia y control. La inspección, vigilancia y control de las disposiciones previstas en el presente capítulo estará a cargo de la autoridad de tránsito competente.

Artículo 5.11.16. Periodo de transición. Los prestadores del servicio de transporte de vehículos de tracción animal con fines turísticos, que con anterioridad al 5 de octubre de 2021, tengan registrados vehículos ante la autoridad de tránsito competente de municipios de primera categoría o de categoría especial, contarán con un plazo de tres (3) meses contados a partir del 16 de mayo de 2022, para proceder al registro del vehículo de tracción animal con fines turísticos de conformidad con las disposiciones previstas en el presente capítulo.

Los registros realizados por las autoridades de tránsito competentes con anterioridad al 16 de mayo de 2022, conservarán su validez.

Los registros realizados por las autoridades de tránsito competentes con anterioridad al 5 de octubre de 2021, no tendrán validez después de cumplido el plazo señalado en el presente artículo.

(Resolución número 20213040045305 de 2021, artículo 16, modificado por la Resolución número 20223040026225, artículo 1)

Artículo 5.11.17. Tarifa. Las tarifas asociadas a los trámites establecidos en el presente capítulo que fijen los concejos municipales solamente obedecerán al concepto de derecho de tránsito. En ningún caso deberá generarse cobro adicional por concepto de expedición de alguna especie venal.

CAPITULO VII

Tránsito de personas en actividades colectivas

Artículo 99. *Actividades colectivas en vías públicas.* La autorización de actividades colectivas en vías públicas debe ser solicitada con anticipación ante la autoridad competente. En todo caso, estas actividades no deben afectar la normal circulación de los vehículos. Para la realización de actividades deportivas en vías públicas, los responsables de ellas deben tomar las precauciones y suministrar los elementos de seguridad necesarios.

El tránsito de actividades colectivas en vías públicas, será regulado por la autoridad local competente, teniendo en cuenta el señalamiento de velocidades y la utilización de vías para que no afecten la normal circulación de los vehículos. De igual manera, la autoridad regulará el tránsito durante la ocurrencia de otras actividades multitudinarias que impliquen la utilización de las vías destinadas a los vehículos.

Artículo 100. *Competencias deportivas en vías públicas.* Las competencias deportivas que se desarrollen en vías públicas, serán coordinadas por las federaciones o ligas respectivas, quienes deberán formular la solicitud de permiso correspondiente ante la autoridad de tránsito competente, con una antelación no inferior a quince (15) días a la realización del evento deportivo. Las autoridades de tránsito correspondientes adoptarán las medidas de circulación, información y de seguridad que fueren indispensables para tales casos.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340906851 de 2024.
“En virtud de lo preceptuado en los artículos 99 y 100 de la Ley 769 del 2002, le corresponde a las autoridades de tránsito locales en coordinación con la federación o liga responsable del evento tomar las medidas necesarias para el control y ordenamiento del tránsito con ocasión del

evento deportivo desarrollado (...). Sobre el particular, los eventos deportivos de ciclismo, que por lo general es un evento de largo recorrido que implica el cierre total de la calzada, dicho evento se debe programar el cierre en forma progresiva por tramos viales a medida que avanza, y la apertura por tramos una vez haya cesado el uso de la vía”.

CAPITULO VIII

Trabajos eventuales en vía pública

Artículo 101. *Normas para realizar trabajos en vía pública.* Siempre que deban efectuarse trabajos que alteren la circulación en las vías públicas, el interesado en tal labor obtendrá en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y 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 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340214441 de 2019 y 20211340339991 de 2021. “... el interesado en realizar trabajos en vía pública deberá obtener en forma previa la autorización correspondiente de la autoridad competente y señalizará el sitio de labor mediante colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas, para lo cual se deberá tener en cuenta el manual de señalización vial adoptado por la Resolución 1885 de 2015 (...)”.

Concepto MT-20211340339991 de 2021. “...el interesado (persona de derecho público o privado) en efectuar una obra que altere la circulación en las vías públicas deberá obtener una autorización de la autoridad local competente y señalizará el sitio de labor mediante la colocación de señales preventivas, reglamentarias e informativas que han de iluminarse en horas nocturnas, igualmente deberá poner 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. Aunado a lo anterior, es preciso indicar que de conformidad con el artículo 119 de la Ley 769 de 2002 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. Finalmente, es importante indicar que será la autoridad local competente la que determinará los permisos y el tiempo que se requiere suspender la circulación de los vehículos por la vía pública por motivos de la obra privada...”

Concepto MT-20221340529001 de 2022. “(...) el Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia” en el capítulo 4 antes transcrito,

consagra de manera pormenorizada y detallada los ítems que debe contener cada Plan de Manejo de Tránsito, contemplando los costos, responsables de la elaboración y aprobación del mismo, así como la competencia y supervisión de las autoridades competentes para el efecto y que todo ello deberá estar comprendido en cada contrato de obra que se celebre para el efecto. Por lo anterior este despacho, estima necesario en el caso por usted planteado, remitirse al contenido de los actos administrativos y demás documentos establecidos en el caso concreto. (...) de conformidad con la literalidad del precitado manual, se debe consignar una penalidad por no cumplimiento de dicho Plan de Manejo de Tránsito, así como también un procedimiento para informar tal hecho, a la autoridad competente, siendo materias ajenas a este ente ministerial. Por último es preciso señalar que el Código Nacional de Tránsito Terrestre, consagra en sus artículos 101 y 102 (este último, modificado por el artículo 19 de la Ley 1383 de 2010) arriba transcritos, lo relativo a los trabajos en la vía, el procedimiento que debe surtirse cuando se realice una obra, así como el manejo de escombros y las sanciones a aplicar en el caso de infracción a lo allí preceptuado, sanciones que serán de aplicación por la autoridad de tránsito competente, cuando a ello haya lugar.”

Concepto MT-20251340887671 de 2025: “El Plan de Manejo de Tránsito (PMT) es una herramienta técnica que define las estrategias, alternativas y medidas necesarias para minimizar o mitigar los impactos derivados de la ejecución de obras viales o de cualquier intervención en el espacio público, ya sea en zonas urbanas o rurales. En esa línea, el Anexo 76 “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”, adoptado mediante la Resolución 20223040045295 de 2022 y modificado por la Resolución 20243040045005 de 2024, señala que la responsabilidad de revisar, autorizar y hacer seguimiento a la implementación de las medidas contempladas en el PMT recae en la autoridad de tránsito con jurisdicción en el lugar donde se ejecutarán las obras. Ahora bien, aunque el manual establece que el PMT debe estar suscrito por un profesional idóneo, no precisa un perfil profesional específico, es

decir, no determina expresamente si debe tratarse de un ingeniero civil, de transporte, tecnólogo en obras civiles u otro. Así como tampoco establece requisitos mínimos de formación académica o experiencia. En su lugar, se refiere de manera general al

“profesional que tenga la capacidad de elaborar, sustentar técnicamente o firmar proyectos de señalización vial”, dejando a discreción de la autoridad competente exigir criterios adicionales de idoneidad, según las características del proyecto o intervención.”

Artículo 102. Modificado Artículo 19 Ley 1383 de 2010²¹¹. Manejo de escombros. 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 aisle perfectamente la carga y permita que ella se esparza por las vías públicas, poniendo en riesgo la seguridad de otros vehículos.

Jurisprudencia:

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**.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340858691 de 2023. “(...) las carretas de reciclaje no se encuentran reglamentadas de manera particular dentro de las normas de tránsito, el cual contiene disposiciones de carácter preventivo y no sancionatorio; no obstante y en virtud del artículo 7 de la Ley 769 de 2002, las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público. Sin embargo, para el tema que nos ocupa, se deberá tener en cuenta lo dispuesto en la Ley 1801 de 2016, “Por la cual se expide el Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana”, en especial el artículo 1. En este sentido, cabe recordar que a partir de la

expedición del Decreto 178 de 2012, “Por el cual se establecen medidas relacionadas con sustitución de vehículos de tracción animal” los vehículos de tracción animal (llamados carreteros), los cuales estaban destinados para transportar residuos reciclables y transportar escombros, fueron sustituidos por automotores listos para circular, nuevos y homologados para transporte de carga, los cuales, al tratarse de vehículos que circulan por el territorio nacional, deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determina la Ley 769 de 2002 (6 de julio), “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”

²¹¹ 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, en lo concerniente al Artículo 19 no se desconoció la Constitución, y por ende, se declara exequible.

Texto del Editor:

Sobre los Escombros

1. 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,
2. Es obligación de cada alcalde determinar un lugar para la disposición final de los escombros que se generen en su jurisdicción,
3. El manejo de escombros debe hacerse de tal manera que se aislen, es decir, se empaquen de tal forma que se impida que se diseminen,
4. El incumplimiento de las reglas sobre manejo de escombros se sanciona con 30 salarios mensuales mínimos.

5. 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 aisle 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.

CAPITULO IX
Protección ambiental

Artículo 103. *Niveles permisibles de emisión de fuentes móviles.* El Gobierno Nacional reglamentará, los niveles permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles terrestres que funcionan con cualquier tipo de combustible apto para los mismos y los equipos y procedimientos de medición de dichas emisiones.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-63281 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-770 de 2003. *“Las licuadoras que son luces giratorias e intermitentes únicamente pueden instalarse en vehículos de emergencia y no en otro tipo de vehículos.”*

Concepto MT-20191340427601 de 2019 y Concepto 20211340523641 de 2021. *“... la infracción codificada como D.17 se presenta cuando la infracción es solo sobre contaminación ambiental y se debe entender independiente como una sanción ambiental la cual está regulada en el parágrafo 1 del artículo 122 de la Ley 769 de 2002, a diferencia de la codificación C.35 que además incluye el estado mecánico, eléctrico y funcional del vehículo en este sentido, es preciso señalar que la codificación para imponer un comparendo por emisión contaminante o de generación de ruido por vehículos deberá imponerse la codificación D.17 señalada en la resolución 3017 (sic) de 2010 y deberá observarse el procedimiento señalado en el peragra (sic) 1 del artículo 122 de la Ley 769 de 2002. (...) el agente de vigilancia del tráfico que detecte o advierta una infracción a las normas de emisiones 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 quine (15) días, realizada la inspección técnica y determinada la naturaleza de la infracción, el centro de diagnóstico donde se practicó la revisión, entregará al presunto infractor copia del resultado del examen practicado el 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, 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.”

CAPITULO X

Clasificación y uso de las vías

Artículo 105. *Clasificación de vías.* Para efectos de determinar su prelación, las vías se clasifican así:

1. Dentro del perímetro urbano:

Vía de metro o metrovía

Vía troncal

Férreas

Autopistas

Arterias

Principales

Secundarias

Colectoras

Ordinarias

Locales

Privadas

Ciclorrutas

Peatonales

2. En las zonas rurales:

Férreas

Autopistas

Carreteras Principales

Carreteras Secundarias

Carreteables

Privadas

Peatonales.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia T-184 de

1993. Con relación a la naturaleza de las vías

la Corte concluyó que 1) Las vías de las ciudades y poblaciones son bienes de la Nación, de uso público; 2) El uso y goce de dichas vías corresponden a todas las personas, y 3) Dichas vías hacen **parte del**

espacio público, y, por disposición constitucional, la protección y su destino al uso común prevalece sobre el interés particular.

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 MT-1848 de 2005

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.

Legislación Complementaria: Ley 1801 de 2016

Artículo 141. Derecho de vía de peatones y ciclistas. La presencia de peatones y ciclistas en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias, de conformidad con lo establecido en el artículo 105 de la Ley 769 de 2002. En todo caso, los peatones y ciclistas deben respetar las señales de tránsito. Las autoridades velarán por sistemas de movilidad multimodal que privilegien el interés general y el ambiente.

En razón a este derecho de vía preferente, los demás vehículos respetarán al ciclista. Serán por tanto especialmente cuidadosos y atentos frente a su desplazamiento, evitarán cualquier acción que implique arrinconar u obstaculizar su movilidad, y le darán prelación en los cruces viales.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340154191 de 2020. “(...) a través del artículo 2 de la Ley 1228 de 2008 se precisa que para las carreteras de la red vial nacional las zonas de reserva o fajas de retiro son obligatorias. Por su parte, el artículo 2.4.7.2.3 el Decreto 1079 de 2015 precisa que en los pasos urbanos existentes al 6 de agosto de 2010, donde no se pretenda realizar ampliación de las vías a cargo de la Nación, las fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión serán definidas por la autoridad municipal, las cuales deberán cumplir con las normas aplicables para el tipo de proyecto así como ajustarse al Plan de Ordenamiento Territorial de cada Municipio, garantizando la normal operación de la vía. En estos casos la competencia de la Nación será de paramento a paramento de la vía, siempre y cuando la vía continúe a cargo de la Nación. Cuando se requiera expedir licencias de construcción, la entidad territorial deberá consultar ante la entidad que administra la vía con el fin de conocer si existe o no proyectos de ampliación, cambio de categoría y/o construcción de vías en esta. Como complemento a lo anterior, es importante indicar que los gobernadores y los alcaldes, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 13 de la Ley 105 de 1993, deberán proteger y conservar la propiedad pública representada en las fajas de terreno adquiridas por el Gobierno Nacional, las gobernaciones o por las

alcaldías en virtud del Decreto ley número 2770 de 1953, al igual que las que se adquieran conforme a la presente ley. (...) es importante indicar que los párrafos 2 y 3 del artículo 3 de la Ley 1228 de 2008 precisa que las respectivas autoridades deberán hacer las reservas presupuestales correspondientes para el pago de las indemnizaciones a que haya lugar una vez decidan adelantar la ampliación de las vías actuales, la construcción de carreteras nuevas o el cambio de categoría con fines de ampliación. Para tal efecto lo podrán hacer mediante compensación con gravámenes de valorización a través de las entidades administradoras de la red y establece que los Concejos Distritales y Municipales podrán autorizar a los alcaldes la compensación parcial o total de los pagos de las indemnizaciones que se deban hacer por las franjas afectadas con cargo y de manera proporcional a impuesto predial que recaiga sobre el predio del cual se reservó la franja. Así las cosas, es importante resaltar que el artículo 4 de la Ley 1128 de 2008 establece que no procederá indemnización, compensación o reconocimiento alguno por obras nuevas o mejoras, derechos, prerrogativas o autorizaciones que hayan sido levantadas, hechas o concedidas en las fajas o zonas reservadas a que se refiere la Ley 1228 de 2008 con posterioridad a su promulgación”

Legislación Complementaria: Ley 105 de 1993

Artículo 12.- Definición e integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación,

aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del País, y de este con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:

a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.

b. Las carreteras con dirección predominante sur - norte, denominadas Troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.

c. Las carreteras que unen las Troncales anteriores entre sí, denominadas Transversales, cuyo volumen de tránsito está justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los Países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.

d. Las carreteras que unen las capitales de Departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica; esta conexión puede ser de carácter intermodal.

e. Las vías para cuya constitución se ha comprometido el Gobierno Nacional con Gobiernos Extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.

Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los Departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.

Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del Departamento respectivo, si este demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación.

(...)

Artículo 16.- Integración de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos. Hacen parte de la infraestructura Departamental de Transporte, las vías que hoy son de propiedad de los Departamentos; las que son hoy responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en esta Ley, les traspase mediante convenio a los departamentos, al igual que aquellas que en el futuro sean departamentales, las que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red Nacional; al igual que los puertos y muelles fluviales y los aeropuertos, en la medida que sean de su

propiedad o que le sean transferidos. Para el cumplimiento del programa de transferencia de las vías de la Nación a los Departamentos, el Ministerio de Transporte elaborará un plan gradual de transferencia de vías, de tecnología y de recursos económicos, apropiados por el Fondo de Cofinanciación de Vías creado por esta Ley, de tal forma que ello les permita una eficaz administración, conservación y rehabilitación de las carreteras que reciban.

La Nación no podrá entregar responsabilidades sin la definición, apropiación o giro de los recursos necesarios. Mientras se hace la entrega, la responsabilidad del mantenimiento la tendrá la Nación. Los Departamentos y los Distritos podrán limitar el monto en mantenimiento de estas carreras, a los recursos que para tal fin reciban del citado Fondo.

Los Departamentos al recibir las carreteras de la Nación, se obligan también a recibir los contratos con las Asociaciones de Trabajadores que tienen cooperativas o precooperativas para el mantenimiento vial.

Parágrafo 1. Harán parte parcialmente, de la infraestructura departamental de transporte los puertos marítimos y los aeropuertos de acuerdo con la participación que tengan en las sociedades portuarias o aeroportuarias regionales.

Parágrafo 2. En los casos en que se acometa la construcción de una variante de una carretera Nacional, su alterna podrá pasar a la infraestructura departamental si reúne las características de esta, a juicio del Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3. Los Departamentos y los Distritos podrán acceder en forma directa al Fondo de Cofinanciación de Vías. Los Municipios para el cofinanciamiento de las Vías Vecinales accederán a través del Departamento correspondiente.

Los Municipios y los Distritos podrán acceder en forma directa al Fondo de Cofinanciación para la Infraestructura Urbana.

Artículo 17. *Integración de la infraestructura distrital y municipal de transporte.* Hace parte de la infraestructura Distrital Municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del Municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos.

Parágrafo 1. En los casos en que se acometa la construcción de una vía nacional o departamental, su alterna, podrán pasar a la infraestructura municipal si reúne las características de esta, a juicio del Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2. La política sobre terminales de transporte terrestre en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo, será ejercido por el Ministerio de Transporte.

Legislación Complementaria: Ley 1228 de 2008

Artículo 1. Para efectos de la aplicación de la presente ley, las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden. Estas categorías podrán corresponder a carreteras a cargo de la Nación, los departamentos, los distritos especiales y los municipios. El Ministerio de Transporte será la autoridad que mediante criterios técnicos, determine a qué categoría pertenecen.

Parágrafo 1. Para efectos de la aplicación artículo 1° del Decreto 2770 de 1953 las vías que allí se identifican como de primera, segunda y tercera categoría son las que en esta ley se denominan de primero, segundo y tercer orden.

Parágrafo 2. Modificado Artículo 55 Ley 1682 de 2013. El ancho de la franja o retiro que en el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 se determina para cada una de las anteriores categorías de vías, constituye zonas de reserva o de exclusión para carreteras, y por lo tanto se prohíbe realizar cualquier tipo de construcción o mejora en las mencionadas zonas, salvo aquellas que se encuentren concebidas integralmente en el proyecto de infraestructura de transporte como despliegue de redes de servicios públicos, tecnologías de la información y de las comunicaciones o de la industria del petróleo, o que no exista expansión de infraestructura de transporte prevista en el correspondiente plan de desarrollo.

La entidad estructuradora del proyecto de infraestructura de transporte o responsable del corredor vial, previa solicitud del competente, revisará la conveniencia técnica, tecnológica, legal y financiera de la instalación de estas redes y aprobará las condiciones de su instalación.

La instalación de redes públicas en el ancho de la franja o retiro, en ningún caso podrá impedir u obstaculizar la ampliación o expansión de la infraestructura de transporte.

Para los efectos de lo previsto en este artículo, se entienden como construcciones o mejoras todas las actividades de construcción de nuevas edificaciones o de edificaciones existentes, que requieran licencia de construcción y sus modalidades en los términos previstos en las normas vigentes sobre la materia.

Sin perjuicio de lo previsto en la normatividad vigente para el otorgamiento de licencias ambientales, licencias de intervención y ocupación del espacio público y demás permisos y autorizaciones por parte de las autoridades

correspondientes, la entidad pública que tenga a cargo la vía dentro de la zona de exclusión de que trata el artículo 2° de la Ley 1228 de 2008 para otorgar permisos para la construcción de accesos, instalación de tuberías, redes de servicios públicos, canalizaciones, ductos, obras destinadas a seguridad vial, traslado de postes, transporte de hidrocarburos o cruces de redes eléctricas de alta, media o baja tensión, deberá establecer los requisitos que debe cumplir el interesado en el trámite correspondiente.

Parágrafo 3. El Gobierno Nacional adoptará a través de un decreto reglamentario medidas especiales para dar cumplimiento a lo previsto en la presente ley sobre fajas de retiro en pasos urbanos. (Nota: Parágrafo reglamentado por el Decreto 2976 de 2010).

Parágrafo 4. Adicionado Artículo 55 Ley 1682 de 2013. La Policía Nacional de Carreteras será competente para hacer respetar el derecho de vía sobre la Red Vial Nacional. Para el efecto podrá crear zonas de aislamiento y efectuar operativos, sobre las fajas de retiro para ejercer sus diferentes funciones.

Artículo 2. Zonas de reserva para carreteras de la red vial nacional. Establécense las siguientes fajas de retiro obligatorio o área de reserva o de exclusión para las carreteras que forman parte de la red vial nacional:

1. Carreteras de primer orden sesenta (60) metros.
2. Carreteras de segundo orden cuarenta y cinco (45) metros.
3. Carreteras de tercer orden treinta (30) metros.

Parágrafo. El metraje determinado en este artículo se tomará la mitad a cada lado del eje de la vía. En vías de doble calzada de cualquier categoría la zona de exclusión se extenderá mínimo veinte (20) metros a lado y lado de la vía que se medirán a partir del eje de cada calzada exterior.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20251340822511 de 2025.

“Al respecto es preciso manifestar que el artículo 2 de la Ley 1228 de 2008 señala que, para las carreteras de la red vial nacional, las zonas de reserva o fajas de retiro son obligatorias, en este sentido, es importante indicar que los gobernadores y los alcaldes, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 2 del artículo 13 de la Ley 105 de 1993, deberán proteger y conservar la propiedad pública representada en las fajas de terreno adquiridas por el Gobierno Nacional, las gobernaciones o por las alcaldías como reserva para el mantenimiento y ensanchamiento de la red vial. En suma,

es preciso manifestar que las condiciones de las vías en el territorio Nacional son las señaladas en la Ley 1228 de 2008, modificada por las Leyes 1882 de 2018 y 1682 de 2013. Al respecto de su consulta, vale precisar que esta Coordinación vía consulta, no se pronuncia respecto de casos, particulares y concreto. Por último, frente a los criterios técnicos de diseño de Vías en el país, podrá consultar el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras¹, adoptado mediante Resolución No. 0744 del 4 de marzo de 2009, por el Ministerio de Transporte, la cual fue adicionada por las Resoluciones Nros 20213040041135 del 2021 y 4293 de 2009, que en su

artículo primero resuelve: “Adoptar como Norma Técnica para los proyectos de la Red Vial Nacional el “MANUAL DE DISEÑO GEOMÉTRICO PARA CARRETERAS”, no obstante, de requerir

más 1 Instituto Nacional de Vías INVIAS. Subdirección de Apoyo Técnico. Manual de Diseño Geométrico de Carreteras. 2008.”

Artículo 3. *Afectación de franjas y declaración de interés público.* Para efecto de habilitar las zonas de reserva, se declaran de interés público las franjas establecidas en el artículo 2° de la presente ley.

Parágrafo 1. En cumplimiento de lo establecido en el artículo 35 de la Ley 105 de 1993, el Gobierno Nacional, a través de las entidades adscritas al Ministerio de Transporte que tengan la función de administrar la red vial nacional, los departamentos, los distritos especiales y los municipios, cuando se requiera la ampliación, cambio de categoría y construcción de vías nuevas, procederán a adelantar los trámites administrativos correspondientes para la adquisición de las fajas establecidas en el artículo 2° de la presente ley.

Parágrafo 2. Las respectivas autoridades deberán hacer las reservas presupuestales correspondientes para el pago de las indemnizaciones a que haya lugar una vez decidan adelantar la ampliación de las vías actuales, la construcción de carreteras nuevas o el cambio de categoría con fines de ampliación. Para tal efecto lo podrán hacer mediante compensación con gravámenes de valorización a través de las entidades administradoras de la red.

Parágrafo 3. Los Concejos Distritales y Municipales podrán autorizar a los alcaldes la compensación parcial o total de los pagos de las indemnizaciones que se deban hacer por las franjas afectadas con cargo y de manera proporcional a impuesto predial que recaiga sobre el predio del cual se reservó la franja.

Artículo 5. *Deberes de los propietarios de predios adyacentes a las zonas de reserva.* Son deberes de los propietarios de los predios adyacentes a las zonas de reserva establecidas en la presente ley –entre otros– los siguientes:

1. Construir en los linderos con las zonas de reserva de la vía, setos con arbustos o árboles vivos, que no impidan, dificulten u obstaculicen la visibilidad de los conductores en las curvas de las carreteras. Las autoridades competentes ordenarán y obligarán a los propietarios, a podar, cortar o retirar si es del caso, los árboles o barreras situados en sus predios, en los linderos o en las zonas de exclusión, que impidan, dificulten u obstaculicen la visibilidad de los conductores.
2. No arrojar en las cunetas de las carreteras adyacentes basuras o materiales que taponen o perturben el normal funcionamiento de las mismas como elementos de drenaje de la vía.

3. En la construcción de los accesos de la vía a los predios deberán respetarse la continuidad y dimensiones de las cunetas y estas deberán estar siempre despejadas de basuras y obstáculos.

Parágrafo 1. Los Alcaldes apremiarán a los propietarios para que cumplan con lo dispuesto en el presente artículo y aplicarán las disposiciones del Código Nacional de Policía en caso de renuencia.

Parágrafo 2. En el caso de variantes a ciudades o poblaciones no se permitirá ningún tipo de acceso ni ocupación temporal distinta a la necesaria para la adecuada operación de la vía.

Artículo 6. Prohibición de Licencias y Permisos. Los curadores urbanos y las demás autoridades urbanísticas o de planeación nacional, departamental o municipal, no podrán en adelante conceder licencias o permisos de construcción de alguna naturaleza en las fajas a que se refiere la presente ley. Quienes contravengan la prohibición aquí establecida incurrirán en causal de mala conducta sancionada con la destitución del cargo.

Parágrafo 1. Las licencias urbanísticas existentes antes de la entrada en vigencia de la presente ley se resolverán y ejecutarán con base en las normas urbanísticas y reglamentaciones vigentes al momento de la radicación de la solicitud, siempre y cuando se presente alguna de las condiciones de que trata el parágrafo 3° del artículo 7° y 43 del Decreto 564 de 2006 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

Parágrafo 2. Mientras se pone en marcha el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras, los mencionados funcionarios, antes de conceder un permiso de construcción, deberán consultar con el Ministerio de Transporte y con las entidades competentes, sobre los proyectos, planes y trazados de carreteras futuras.

Artículo 7. Prohibición de servicios públicos. Prohíbase a todas las entidades prestadoras de servicios públicos domiciliarios de acueducto y alcantarillado, energía, gas, teléfono y televisión por cable e internet, dotar de los servicios que prestan a los inmuebles que se construyan a partir de la entrada en vigencia de esta ley en las áreas de exclusión. La contravención a esta prohibición será sancionada con multa hasta de mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales que será impuesta por la Superintendencia de Servicios Públicos previo el agotamiento del procedimiento correspondiente y se impondrá además la obligación de retirar a su costa las acometidas y equipos que hayan instalado.

Parágrafo. Mientras se pone en marcha el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras, en lo que respecta a las carreteras futuras, los mencionados funcionarios, antes de aprobar la instalación del servicio deberán consultar con el Ministerio de Transporte y con las entidades competentes en las

entidades territoriales sobre los proyectos, planes y trazados de carretera futuras.

Artículo 8. Prohibición de Vallas y Publicidad Fija. Prohíbese la instalación o emplazamiento de vallas y publicidad fija en las zonas de reserva establecidas en la presente ley. Las vallas que se encuentren en predios privados y que por virtud de esta ley pasen a ser zona de exclusión, serán retiradas en un plazo no mayor a un año, contado a partir de la creación del Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras “SINC”, de conformidad con lo establecido en el párrafo 2° del artículo 10 de la presente ley. El retiro de la valla o publicidad fija lo hará el propietario de la misma, para lo cual la respectiva gobernación, alcaldía, o entidad adscrita al Ministerio de Transporte notificarán por edicto la nueva naturaleza jurídica del predio; en caso de que este no haga el retiro dentro de los diez (10) días siguientes a dicha notificación, el alcalde respectivo, procederá, sin dilación alguna a su desmantelamiento.

Parágrafo. Para efectos de la aplicación de este artículo, la sola afectación de la faja creada por el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras, SINC, donde están situadas las vallas constituye causal de terminación de los contratos de arrendamiento, comodato o cualquier otro tipo de convenio que autorice la presencia de tales armazones en las zonas de exclusión.

Artículo 9. Deberes de las autoridades. Es deber de los alcaldes cuidar y preservar las áreas de exclusión a las que se refiere esta ley y en consecuencia, están obligados a iniciar de inmediato las acciones de prevención de invasiones y de restitución de bienes de uso público cuando sean invadidas o amenazadas so pena de incurrir en falta grave. Para tales efectos, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía de Carreteras adscrita al Ministerio de Defensa y las demás autoridades de tránsito de todo orden quedan obligadas a reportar a los alcaldes sobre cualquier comportamiento anormal con respecto al uso de dichas fajas.

Artículo 10. Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras. Créase el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras “SINC” como un sistema público de información único nacional conformado por toda la información correspondiente a las carreteras a cargo de la Nación, de los departamentos, los municipios y los distritos especiales y que conformarán el inventario nacional de carreteras. En este sistema se registrarán cada una de las carreteras existentes identificadas por su categoría, ubicación, especificaciones, extensión, puentes, poblaciones que sirven, estado de las mismas, proyectos nuevos, intervenciones futuras y demás información que determine la entidad administradora del sistema.

Parágrafo 1. El sistema será administrado por el Ministerio de Transporte, las entidades administradoras de la red vial nacional adscritas a este ministerio, los departamentos, los municipios y distritos, están obligados a reportarle la

información verídica y precisa y necesaria para alimentar el sistema, en los plazos y términos que el Ministerio determine.

Parágrafo 2. Confiérase al Ministerio de Transporte un plazo de dos (2) años a partir de la vigencia de la presente ley, para que conforme el Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras a que se refiere el presente artículo y se autoriza al Gobierno Nacional para que apropie los recursos que se requieran para su implementación y funcionamiento.

Parágrafo 3. La omisión o retraso en el suministro de la información que requiera el Ministerio de Transporte para conformar el registro que se indica en el presente artículo, será considerada como falta grave sancionable en los términos del Código Disciplinario Único en contra del representante legal de la respectiva entidad o de aquel en quien este hubiere delegado dicha función.

Parágrafo 4. Una vez puesto en marcha el sistema a que se refiere este artículo, este será de obligatoria consulta para los curadores urbanos, demás autoridades urbanísticas y de planeación y para las empresas prestadoras de servicios públicos, previa la concesión de permisos de construcción, reformas y mejoras o de dotación de servicios públicos domiciliarios.

Artículo 11. Incorporación a los Planes de Ordenamiento Territorial. Lo dispuesto en la presente ley deberá ser incorporado en los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial y Planes Básicos de Ordenamiento Territorial de que habla la Ley 388 de 1997 y que por disposición legal debe ser adoptado en cada uno de los municipios del país.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241341202811 de 2024.

“...corresponde a los alcaldes municipales y a los gobernadores, en colaboración con las autoridades de policía, iniciar las acciones administrativas, policivas y/o judiciales necesarias para la recuperación o restitución de las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión. Esto se establece claramente en el artículo 2.4.7.2.9 del Decreto 1079 de 2015, que indica que los alcaldes y demás autoridades de policía deben proteger y conservar el espacio público representado en estas fajas, y adelantar los procedimientos necesarios para evitar construcciones no autorizadas. Asimismo, el artículo 4 de la Ley 1228 de 2008 refuerza esta obligación, señalando que los gobernadores y alcaldes deben proteger y conservar la propiedad pública en estas áreas y están obligados a iniciar de inmediato las acciones de recuperación

en caso de invasión. En el marco normativo actual, si bien la responsabilidad de la recuperación o restitución de las fajas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión recae en los gobernadores y alcaldes municipales, los inspectores de policía juegan un papel fundamental en la ejecución de estas acciones”.

“Los inspectores de policía, como autoridades administrativas locales, tienen la atribución de actuar bajo la dirección de los gobernadores y alcaldes para llevar a cabo las medidas necesarias. Según lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015 y la Ley 1228 de 2008, el rol del inspector de policía incluye la identificación, verificación y reporte de a los alcaldes y gobernadores sobre cualquier ocupación ilegal que se evidencie en las fajas de retiro obligatorio de las vías de la Red Vial Nacional y en general de cualquier comportamiento anormal con respecto al uso de dichas

fajas. Además, deben coordinar con otras autoridades de policía y de tránsito para asegurar que las áreas de exclusión se mantengan libres de ocupaciones indebidas y se preserven conforme a la normativa establecida. En resumen, los inspectores de policía actúan como

ejecutores de las políticas de protección del espacio público dictadas por los alcaldes y gobernadores, llevando a cabo las acciones administrativas y policivas necesarias para garantizar la integridad de las fajas de retiro obligatorio o áreas de exclusión.”

CAPITULO XI Límites de velocidad

Artículo 106. Modificado Artículo 1 Ley 1239 de 2008, Modificado Artículo 12 Ley 2251 de 2022. *Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales.* 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 50 kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

Parágrafo 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40 Km/h.

Parágrafo 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la “Metodología para establecer la velocidad límite en las vías Colombianas” que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Límites de Velocidad en las Carreteras Nacionales, Departamentales, Distritales y Municipales De Colombia

Artículo 8.3.1. De conformidad con lo previsto en la Ley 1239 de 2008, para efectos de establecer los límites de velocidad máximos y mínimos en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales, se adopta el manual denominado “Método para establecer límites de velocidad en carreteras colombianas” del Anexo 69, elaborado por la Universidad del Cauca, el cual hace parte integral de la presente resolución.

Parágrafo. El método para establecer los límites de velocidad adoptado en este artículo no aplica para vías urbanas. En estas vías, las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular serán determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo, de conformidad con lo señalado en la Ley 1239 de 2008.

Artículo 8.3.2. Acorde con lo establecido en el párrafo del artículo 2 de la Ley 1239 de 2008, la metodología para establecer los límites de velocidades en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales, considera aspectos como: velocidad genérica por tipo de carretera, especificaciones geométricas, velocidad de operación del sector, condiciones del medio ambiente, infraestructura vial, visibilidad, especificaciones de la vía, velocidad de diseño, características de operación y sitios especiales de restricción de velocidad. Dicha metodología comprende las siguientes actividades:

1. Sectorización de la Carretera.
2. Asignación de Velocidad Genérica para Cada Sector.
3. Ubicación y Asignación Velocidades a Sitios Especiales.
4. Ajustar la Velocidad Genérica en el Sector.
5. Transición de Velocidades y Señales de Confirmación.
6. Uso Opcional del Programa “Señales”.
7. Revisión Periódica y Conservación de Señales.

Artículo 8.3.3. El Instituto Nacional de Vías, INVÍAS, y la Agencia Nacional de Infraestructura, las Gobernaciones, los Distritos y los Municipios, de acuerdo con sus competencias, utilizarán el método adoptado en el artículo 8.3.1., de la presente resolución para establecer y señalar los límites de velocidad en las carreteras a su cargo.

Parágrafo 1. Cada entidad en el marco de sus competencias realizará las acciones necesarias para establecer y señalar los límites de velocidad en la red vial a su cargo. Las carreteras concesionadas deberán estar señalizadas en un período no mayor a seis

(6) meses y las no concesionadas lo deberán estar en un período no mayor a doce (12) meses.

Parágrafo 2. El INVÍAS y la Agencia Nacional de Infraestructura, de acuerdo con sus competencias, realizarán las acciones necesarias para establecer y señalar los límites de velocidad en la red vial a su cargo.

Parágrafo 3. El Ministerio de Transporte a través de la Dirección de Transporte y Tránsito, con el acompañamiento de la Dirección de Infraestructura, realizará el seguimiento al INVÍAS y la Agencia Nacional de Infraestructura sobre el cumplimiento de la exigencia prevista en este artículo.

Artículo 8.3.4. Las velocidades máximas que se podrán establecer y señalar en las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales serán de 120 Km/h para vías en doble calzada, y de 90 Km/h para vías en calzada sencilla.

Parágrafo 1. La velocidad máxima a la cual podrán transitar los vehículos automotores por las carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales, públicas y privadas abiertas al público, serán las establecidas y señalizadas por la autoridad competente de acuerdo con lo señalado en el artículo 8.3.3., de la presente resolución y a través de señales reglamentarias SR-30, de conformidad con lo previsto en el Anexo 68 “Manual de Señalización Vial - Dispositivos para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia”. Y a su vez dicha velocidad, en cada sector vial, corresponderá a la indicada en la señal inmediatamente anterior en el sentido de circulación.

Parágrafo 2. De acuerdo con lo establecido en la Ley 1239 de 2008, para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en carreteras nacionales, departamentales, distritales y municipales en ningún caso podrá exceder los 80 Km/h, aun cuando la señalización dispuesta en la carretera indique velocidades mayores.

Doctrina Administrativa

Concepto MT-20231340850161 de 2023.

“La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora. Y el límite de velocidad en carreteras nacionales y departamentales en ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías de doble calzada que no contengan dentro de sus diseños pasos peatonales, la velocidad máxima será de ciento veinte (120) kilómetros por hora.

En tercer lugar mediante Resolución 20233040025895 del Ministerio de

Transporte y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial “Por la cual se reglamenta la implementación de los planes de gestión de la velocidad para municipios, distritos, áreas metropolitanas y departamentos”, las disposiciones contenidas en la mencionada Resolución rigen en todo el territorio nacional y será aplicable en los distritos y departamentos, así como en los municipios de I, II y III categoría que cuenten con autoridad de tránsito, deberá implementar los Planes de Gestión de Velocidad.”

Legislación Complementaria: Ley 2251 de 2022 Artículo 14

Parágrafo 2. (...)

Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Reglamentación: Resolución MT-20233040025895 de 2023.

Artículo 1. Objeto. Reglamentar la implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad para departamentos, municipios, distritos y áreas metropolitanas, de conformidad con el contenido del anexo “Lineamientos para la construcción de planes de gestión de la velocidad”, que hace parte integral de la misma.

Artículo 2. Ámbito y alcance de la aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente Resolución rigen en todo el territorio nacional y serán aplicadas en los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito, deberán implementar los Planes de Gestión de la Velocidad. El gobernador, alcalde municipal o distrital o la autoridad metropolitana o quien se delegue en tal función, deberá dar cumplimiento a lo establecido en el anexo de la presente Resolución.

Parágrafo. Los departamentos, municipios, las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana que, sin estar obligados a implementar los Planes de Gestión de la Velocidad, estén interesados en desarrollarlos en virtud de sus objetivos y metas de seguridad vial, deberán seguir los lineamientos señalados en la presente Resolución.

Artículo 3. Articulación de los planes de gestión de la velocidad. De conformidad con lo establecido en el parágrafo 1 del artículo 4 de la Ley 769 de 2002, o aquella norma que lo modifique, adicione o sustituya, el Plan Nacional de Seguridad Vial es la base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales. En virtud de lo anterior, los Planes de Gestión de la Velocidad deben estar articulados con los objetivos y acciones de Plan Nacional de Seguridad Vial vigente.

Los Planes de Gestión de la Velocidad también deberán articularse con los Planes Locales de Seguridad Vial del departamento, municipio, distrito o área metropolitana, así mismo, estar armonizados según el contexto, dinámicas territoriales y las condiciones de seguridad vial que allí existan.

Artículo 4. Etapas de los planes de gestión de la velocidad. Para la elaboración e implementación de los Planes de Gestión de la Velocidad, se deben adelantar las siguientes etapas:

1. Diagnóstico: Realizar un diagnóstico sobre las dinámicas y características de la movilidad en el territorio, así como el panorama de siniestralidad y puntos críticos por exceso de velocidad y puntos de conflicto o donde se haya evidenciado riesgo, especialmente para actores viales vulnerables.
2. Formulación y adopción: Planteamiento y definición de estrategias, programas y proyectos que se desarrollarán en el Plan de Gestión de la Velocidad. De igual manera, refiere a la adopción del Plan por parte de la autoridad competente.
3. Implementación: Comprende las actuaciones necesarias para ejecutar las estrategias, programas y proyectos planteadas en la etapa de formulación y adopción.
4. Seguimiento y evaluación: Comprende las acciones necesarias para realizar el proceso de seguimiento y evaluación del Plan de Gestión de la Velocidad a partir de los indicadores y metas definidos en el proceso de formulación.

Artículo 5. Etapa de formulación de los planes de gestión de la velocidad. Los Planes de Gestión de la Velocidad, en su documento, deberán contemplar dentro de su estructura en la etapa de formulación, como mínimo los siguientes componentes:

1. Estratégico: Contiene el conjunto de estrategias, programas, proyectos y acciones a través de las cuales se buscará dar cumplimiento a los objetivos definidos en materia de gestión de la velocidad.
2. Ejecución: Comprende la ejecución de las estrategias, programas, proyectos y acciones que se definieron en la etapa de formulación.
3. Seguimiento y evaluación: Comprende los indicadores y mecanismos de evaluación a partir de los cuales se va a realizar el seguimiento a las metas y el cumplimiento de la ejecución del plan.

Artículo 6. Adopción de los planes de gestión de la velocidad. Una vez cumplidas integralmente las etapas de diagnóstico y formulación, descritas en la presente Resolución, el gobernador, alcalde municipal o distrital o la autoridad metropolitana, adoptará mediante Acto Administrativo según corresponda, el Plan de Gestión de la Velocidad y el documento técnico soporte, el cual deberá hacer parte integral del mismo.

Artículo 7. Cumplimiento. Los Distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de Tránsito, deberán acogerse a lo señalado en la presente Resolución y surtir las etapas de diagnóstico, formulación y adopción en un plazo máximo de veinticuatro (24) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la misma.

En el caso en que los distritos, departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de Tránsito, que ya cuenten con un Plan de Gestión de la Velocidad, deberán realizar su actualización para el cumplimiento de las disposiciones de la Resolución y sus anexos, en los plazos mencionados anteriormente.

Artículo 8. Vigencia de los planes de gestión de la velocidad. El plan de gestión de la velocidad adoptado por el departamento, municipio o distrito deberá tener una vigencia para su ejecución de doce (12) años. De igual manera, debe fijar metas para el corto plazo, cuatro (4) años; el mediano plazo, ocho (8) años; y el largo plazo, doce (12) años.

Artículo 9. Actualización y/o modificación de los planes de gestión de la velocidad. en los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito deberán actualizar o modificar el Plan de Gestión de la Velocidad, para darle continuidad, a través de nuevos programas, proyectos y acciones debidamente articulados con el Plan Nacional de Seguridad Vial, el Plan Local de Seguridad Vial, y considerando los análisis técnicos realizados en la etapa de seguimiento del Plan de Gestión de la Velocidad.

Las entidades territoriales, deberán revisar, actualizar y/o modificar el Plan de Gestión de la Velocidad en los siguientes eventos:

1. Cada doce (12) años se debe realizar la revisión y actualización de los Planes de Gestión de la Velocidad.
2. Cada vez que se realice una actualización del Plan de Movilidad, Plan Local de Seguridad Vial o Plan Nacional de Seguridad Vial se debe realizar una revisión del Plan de Gestión de la Velocidad con la finalidad de efectuar las actualizaciones y modificaciones que se requieran.
3. Cada vez que se realice una actualización del Plan de Ordenamiento Territorial, se debe realizar una revisión del Plan de Gestión de la Velocidad con la finalidad de efectuar las actualizaciones y modificaciones que se requieran.

Artículo 10. Revisión de los planes de gestión de la velocidad. Dentro de la etapa de seguimiento y evaluación, cada dos (2) años se debe realizar una revisión de la implementación y resultados obtenidos con las estrategias, programas y acciones del plan de gestión de la velocidad con el fin de realizar los ajustes y actualizaciones requeridas en virtud de la revisión.

Artículo 11. Vigilancia. El incumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Resolución estará sujeto a la inspección, vigilancia y control de las entidades que ejercen esas labores en el sector transporte y de quienes ejercen funciones de control conforme a sus competencias funcionales.

Artículo 107. Modificado Artículo 2 Ley 1239 de 2008 Modificado Artículo 13 Ley 2251 de 2022. *Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales.* En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los 90 kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 Kilómetros por hora.

Para el servicio público de carga, 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 1. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente 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, los usuarios vulnerables, uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.

Parágrafo 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la “Metodología para establecer la velocidad límite en las vías Colombianas” que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, estarán facultadas en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340120831 de 2019; 20191340205351 de 2019. “... el concepto de baja velocidad no se encuentra definido por la Ley, sin embargo, la velocidad baja será la que determine la autoridad de tránsito competente en el distrito o municipio

respectivo dependiendo de la vía, la cual debe ser debidamente señalizada. En las vías nacionales o departamentales la velocidad baja será la establecida por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía.

Legislación Complementaria: Ley 2251 de 2022 Artículo 14 Parágrafo 2. (...)

Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Reglamentación: Resolución MT-20233040025995 de 2023

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto adoptar la “Metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas”, de conformidad con el contenido del anexo que desarrolla la metodología y hace parte integral de la misma conforme a las disposiciones de los artículos 106 y 107 de la Ley 769 de 2002, modificados por los artículos 12 y 13 de la Ley 2251 de 2022, que precisan que el límite de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales “en ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora. “y el límite de velocidad en carreteras nacionales y departamentales “en ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no

contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora”.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente Resolución rigen en todo el territorio nacional y serán aplicables en vías urbanas, carreteras municipales, departamentales y nacionales.

Las Autoridades de Tránsito competentes, aplicarán la metodología cuando excepcionalmente, establezcan límites de velocidad diferentes, conforme a lo dispuesto en los artículos 106 y 107 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, o aquella norma que lo modifique, adicione o sustituya; y señalarán lo que corresponda en las vías a su cargo.

Parágrafo. En atención a las competencias del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, y tratándose de pasos urbanos, las autoridades competentes deberán remitirse al capítulo 5 de la “Metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas”. En ningún caso la aplicación de la “Metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas” podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora.

Artículo 3. Etapas de la metodología. Para el establecimiento de límites de velocidad haciendo uso de la metodología dispuesta en el anexo, la Autoridad de Tránsito competente o quien se delegue en tal función, deberá desarrollar las siguientes etapas:

1. Etapa 1: Identificación de zona.
2. Etapa 2: Caracterización, estimación de riesgo y definición del límite de velocidad.
3. Etapa 3: Análisis de brechas.
4. Etapa 4: Señalización y establecimiento de la velocidad límite.
5. Etapa 5: Seguimiento y evaluación.

Artículo 4. Implementación. A partir de la expedición de la presente resolución, las autoridades de tránsito competentes darán aplicación a lo contenido en el presente acto administrativo.

Parágrafo. Las vías que se encuentren diseñadas y estén en proceso de construcción, así mismo las vías que se encuentren próximas a entrar en operación, que requieran aplicar la metodología deberán realizar las modificaciones a que haya lugar, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la misma.

Artículo 5. Revisión y/o actualización de la velocidad límite. Las Autoridades de Tránsito competentes deberán revisar los límites de velocidad de la red vial a su cargo, de acuerdo con las condiciones establecidas en el capítulo 5 de la metodología adoptada por la presente Resolución. Así mismo, la actualización de los límites de velocidad deberá realizarse como mínimo cada cinco (5) años, efectuando las modificaciones de señalización necesarias.

Artículo 6. Acompañamiento técnico. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, será la entidad encargada de prestar el acompañamiento técnico que requieran las entidades territoriales, para la aplicación de la “Metodología para el establecimiento de la velocidad límite en vías colombianas”.

Artículo 7. Medidas para el cumplimiento de los límites de velocidad. Las Autoridades de Tránsito competentes deberán implementar medidas que apoyen el cumplimiento del límite de velocidad que se encuentren alineadas a las disposiciones vigentes en infraestructura vial segura y a las demás contenidas en el capítulo 6. Medidas para el cumplimiento de los límites de velocidad, del anexo de la presente resolución.

Artículo 8. Vigilancia. El incumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Resolución estará sujeto a la inspección, vigilancia y control de las entidades que ejercen esas

labores en el sector transporte y de quienes ejercen funciones de control conforme a sus competencias funcionales.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-50045 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.

CAPITULO XII

Señales de tránsito

Artículo 109. De la obligatoriedad. Todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 5, de este código.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340759801 de 2021.

“...las señales reglamentarias las cuales tienen por finalidad notificar a los usuarios de las vías las prioridades en el uso de las mismas, así como las limitaciones, prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones existentes, en cuanto a la ubicación, deben ser colocadas en el lugar donde se requiera establecer la regulación, y si las condiciones del tránsito o de la vía lo hacen necesario, pueden ser repetidas al costado izquierdo, a fin de garantizar su observación y respeto. A su vez, las señales reglamentarias se clasifican, entre otras, en señales de prohibición, como lo son: SR-08 y SR-50 las cuales se usan para prohibir o limitar el tránsito de ciertos tipos de vehículos o determinados movimientos. La prohibición se representa mediante un círculo blanco con orla roja cruzado por una diagonal también roja, descendente desde la izquierda la cual forma un ángulo de 45 con la horizontal. Son excepciones a esta regla la señal SR-14A NO CAMBIAR DE CALZADA de derecha a izquierda donde la diagonal baja de derecha a izquierda y la señal SR 28A NO ESTACIONAR NI DETENERSE en la cual hay dos diagonales. Ahora bien, en cuanto a los semáforos se puede indicar que es un

dispositivo útil para el control y la seguridad, tanto de vehículos como de peatones. Debido a la asignación, prefijada o determinada por el tránsito, del derecho de vía para los diferentes movimientos en intersecciones y otros sitios de las vías, el semáforo ejerce una profunda influencia sobre el flujo del tránsito. Por lo tanto, es de vital importancia que la selección y uso de tan importante artefacto de regulación sea precedido de un estudio que evalúe como mínimo las condiciones, por lo anterior, los semáforos y su instalación deben satisfacer las especificaciones técnicas generales y llenar las condiciones esenciales previstas en el Manual citado. Es necesario indicar que actualmente el artículo 118 de la Ley 769 de 2002- Código Nacional de Tránsito- se encuentra vigente, es este sentido es importante advertir que frente al giro a la derecha cuando la luz se encuentra en rojo está permitido siempre y cuando se le dé prelación al peatón y no se ponga en peligro al mismo tráfico que circula por la vía, sin embargo, también es cierto que la prohibición de este giro se indicará con señalización especial que las autoridades de tránsito autorizaran, es decir, por regla general se permite el giro excepto cuando la autoridad lo prohíba.”

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 tren.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-177291 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.”

Concepto MT-20201340037131 de 2020: “...el artículo 109 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre respecto de las señales de tránsito establece que todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 59...Ahora bien, la Resolución 0001885 del 17 de junio de 2015...expedida por el Ministerio de Transporte, establece las condiciones de señalización en los cruces de vías férreas, conforme a lo señaló en su escrito de consulta, esto es, que entre otras señales debe haber una señal preventiva indicando la proximidad del pare (SP-29) y reglamentaria de pare (SR-OI) o en su defecto la señal preventiva de proximidad de señal de seda el paso (SP- 33) y reglamentaria de seda el paso (SR-02), en consecuencia respecto a su consulta se debe indicar que en los cruces de vía férrea los conductores están obligados a obedecer las señales de tránsito conforme a lo indicado en el artículo 109 de la Ley 769 de 2002; ya sea que se trate de la señal de pare en la cual se debe “(..) notificar al conductor que debe detener completamente el vehículo y sólo reanudar la marcha cuando pueda hacerlo en condiciones que eviten totalmente la posibilidad de accidente.” o si se

trata de una señal de seda el paso “indica a los conductores que deben “ceder el paso” a los vehículos que circulan por {a vía a la cual se aproximan sin necesidad de detenerse si en el flujo vehicular por dicha vía existe un espacio suficiente para cruzarla o para incorporarse a ésta con seguridad”, Cabe mencionar, que la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional. una actividad peligrosa. en ese sentido. los conductores conforme a lo dispuesto en el inciso final del artículo 108 de la Ley 769 de 2002, al realizar. (...) el artículo 109 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre respecto de las señales de tránsito establece que todos los usuarios de la vía están obligados a obedecer las señales de tránsito de acuerdo con lo previsto en el artículo 59 citado en el análisis normativo del presente escrito. Ahora bien, la Resolución 0001885 del 17 de junio de 2015...expedida por el Ministerio de Transporte, establece las condiciones de señalización en los cruces de vías férreas, conforme a lo señaló en su escrito de consulta, esto es, que entre otras señales debe haber una señal preventiva indicando la proximidad del pare (SP-29) y reglamentaria de pare (SR-OI) o en su defecto la señal preventiva de proximidad de señal de seda el paso (SP- 33) y reglamentaria de seda el paso (SR-02), en consecuencia respecto a su consulta se debe indicar que en los cruces de vía férrea los conductores están obligados a obedecer las señales de tránsito conforme a lo indicado en el artículo 109 de la Ley 769 de 2002; ya sea que se trate de la señal de pare en la cual se debe “(..) notificar al conductor que debe detener completamente el vehículo y sólo reanudar la marcha cuando pueda hacerlo en condiciones que eviten totalmente la posibilidad de accidente.” o si se trata de una señal de seda el paso “indica a los conductores que deben “ceder el paso” a los vehículos que circulan por {a vía a la cual se aproximan sin necesidad de detenerse si en el flujo vehicular por dicha vía existe un

espacio suficiente para cruzarla o para incorporarse a ésta con seguridad', Cabe mencionar, que la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional. una actividad peligrosa. en ese sentido. los conductores conforme a lo dispuesto en el inciso final del artículo 108 de la Ley 769 de 2002, al realizar dicha actividad deben atender las condiciones del estado del suelo, la humedad, la visibilidad, el peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la

capacidad de frenado de este. manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede. De manera complementaria. ningún conductor deberá frenar intempestivamente y disminuir la velocidad sin cerciorarse que la maniobra no ofrezca peligro. Lo anterior sin perjuicio de la obligación de los conductores de vehículos (servicio público, particular, emergencia, etc.) de detenerse en los cruces férreos cuando se activan las luces y dispositivos sonoros, que indican el paso del equipo férreo."

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.

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. Modificado Artículo 2 Ley 2252 de 2022. *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. No se podrán establecer zonas de prohibición permanentes, salvo por razones de seguridad debidamente justificadas; en todos los demás eventos, la señalización deberá indicar los días y horas en los cuales opera la prohibición.

Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de prohibición o autorización están expresamente descritas en este código. Carecerán de validez la imposición de comparendos por estacionar en zona prohibida cuando fuera de los casos previstos en el artículo 76 en el lugar no exista la señalización prevista en el presente artículo.

Legislación Complementaria: Ley 2252 de 2022

Artículo 1. Objeto. Esta ley tiene por objeto dar claridad al artículo 112 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre-, para evitar arbitrariedades como la imposición de comparendos por parquear en zonas no señalizadas y la designación de zonas de prohibición de parqueo de manera injustificada e indiscriminada.

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.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340635981 de 2021. “Si bien es cierto que el Manual de señalización vial establece que las cebras deberán ser de color blanco, no es menos cierto que esta característica puede variar en función de la utilidad que esta variación represente. Así,

esta oficina ministerial no encuentra un fundamento constitucional o legal para impedir que las cebras sean pintadas con colores representativos de la bandera LGTBI siempre y cuando se sigan los lineamientos técnicos anteriormente expuestos.”

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 podrán²¹² 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:

Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-144 de 2009 decidió: “**Primero.** - Declarar EXEQUIBLE la expresión “podrán” contenida en el inciso segundo del artículo 114 de la Ley 769 de 2002.”

Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009. La facultad contenida en esta norma “...se encamina a la protección física y visual de las señales de tránsito. Siendo, éstas, dispositivos o marcas indicativos de la forma correcta de movilización por una vía pública (Ley 769/02, art 2), son de obligatoria observancia por todos los usuarios y su

cuidado se considera asunto de interés público: la ley prohíbe poner señales en las vías sin el consentimiento de la autoridad competente (Ley 769/02, art 114, inciso 1) y, además, veda y multa su retiro o manipulación (Ley 769/02, art 114, inciso 3 y parágrafo).” Esta disposición normativa apunta “... a la realización del primer principio rector del Código Nacional de Tránsito Terrestre: la seguridad de los usuarios del transporte terrestre en vías pública o privadas abiertas al público.”

(...)

²¹² La expresión “podrán” fue declarada exequible, Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009 por violación al preámbulo y el artículo 2 de la Constitución Política.

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

“(…) el objetivo central de la regulación en materia de tránsito y transporte es el de garantizar la seguridad de los ciudadanos. De esta forma, la interpretación de las facultades discrecionales señaladas en el artículo 114 y 120 que los actores promueven, es una aproximación que desconoce la interpretación teleológica y sistemática que debe hacerse de tales facultades, conforme a las precisiones expuestas en esta providencia. De hecho, los artículos 114 y 120 de la Ley 769 de 2002 persiguen el incremento de los niveles de seguridad en las vías del país, ya que su finalidad no es otra que la de asegurar que las señales de tránsito no sean afectadas por vallas o pendones autorizados por las autoridades en materia de publicidad exterior visual, - o no autorizados -, cuando estos artículos puedan llegar a ser ajenos a la seguridad vial. Lo mismo ocurre con la autorización de colocación de reductores de velocidad o resaltos en zonas de alta peligrosidad. El objetivo de estas normas, es entonces, la realización de principios constitucionales como la protección por parte de las autoridades, de la vida y los bienes de las personas residentes en Colombia (Art. 2 C.P.). Revisando la Ley 769 de 2002, de hecho, el mismo artículo 7 reza lo siguiente: (...).

Por otra parte, el diseño del sistema de tránsito y transporte, supone una asignación directa de funciones a los organismos territoriales de tránsito, como una condición de eficiencia administrativa orientada a facilitar la armonización del principio unitario con el de autonomía territorial, en los términos enunciados. En el caso sub-examine, la potestad administrativa discrecional

conferida a las autoridades de tránsito en las normas acusadas, les confiere un margen de apreciación local, en materia de espacio público y de necesidades del servicio de tránsito y transporte, que lejos de comprometer las garantías y derechos de los asociados, asegura también el respeto por la autonomía constitucional conferida a esas entidades territoriales (C.P. 287) y un margen de discreción que le permite al funcionario que toma la decisión, reconocer criterios de oportunidad, conveniencia, y derechos de terceros. En otras palabras, la discrecionalidad que las normas acusadas promueven es razonable, en atención al ejercicio de otros derechos ciudadanos derivados de esas disposiciones, que justifica que la ley confiera a las autoridades descritas una mayor libertad para tomar, dentro de los marcos de la ley, la decisión más conveniente para enfrentar las dificultades que en cuanto a seguridad se presenten. ”

“Lo anterior es particularmente pertinente para el caso del artículo 114 de la Ley 769 de 2002, que como se recordará en su inciso primero, prohíbe colocar señales o avisos en las vías, sin que medie permiso o convenio con las autoridades, de acuerdo a las normas sobre contaminación visual. Ello supone que habrá ocasiones en que exista una tensión entre una autorización previa de la autoridad local para la colocación de un aviso en el espacio público y una situación de amenaza a la seguridad vial, en cuyo caso el conflicto se resuelve de acuerdo al inciso segundo del artículo, esto es, autorizando a las autoridades el retiro de esas vallas o publicidad. En tales casos se requerirá de una ponderación de derechos, ya que la ubicación de vallas autorizadas se basa en poderes legítimos como la libertad de expresión y el uso colectivo del espacio público, no siendo fácil que la ley pueda predeterminar en forma abstracta las medidas que legítimamente susceptibles de ser adoptadas en tales situaciones. Ello justifica claramente la discrecionalidad de estas medidas.

(...)

En este sentido, se deduce que una interpretación sistemática de la Carta supone que la expresión discrecional que se acusa en el artículo 114, está relacionada a su vez, con las competencias territoriales de los

municipios en materia de contaminación visual en los términos descritos, lo que automáticamente implica una justificación adicional para la medida discrecional que se acusa, del artículo 114 de la Ley 769 de 2002 (...).

En suma, la regulación del espacio público varía según las circunstancias de cada caso, está muy ligada a lo local, y en ella intervienen derechos ciudadanos a la libertad de expresión, al medio ambiente y naturalmente a la seguridad. No es razonable que se le imponga al legislador determinar lo que debe hacerse en estas materias en cada situación. Así, el respeto a la autonomía de las autoridades locales y la naturaleza técnica del

manejo del espacio público en los términos descritos, apuntan a admitir que el legislador no se puede ocupar en detalle de esta materia, sino señalar criterios básicos de limitaciones razonables. El Legislador, de hecho, propone como solución a una colisión eventual de estos derechos con la seguridad, el retiro de los obstáculos en favor de la seguridad vial. De esta forma las autoridades administrativas competentes disponen de un margen de valoración para expedir regulaciones que preserven el espacio público y a su vez garanticen la seguridad, en los términos discrecionales de la expresión acusada del artículo 114 de la Ley 769 de 2002."

Las señales y otros elementos reguladores o indicadores de tráfico en las ciudades no podrán ser dañados, retirados o modificados por los particulares, so pena de incurrir en multa.

Parágrafo. Será sancionado con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el particular u organismo estatal que dañe, retire o modifique las señales u otros elementos reguladores o indicadores del tráfico en las ciudades.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-26851 de 2010. "Con relación a la vía jurídica para sancionar a las empresas o entidades que no cumplen con los permisos de cierre de vías autorizado por los organismos de tránsito, le manifestamos que la única sanción prevista en la Ley 769 de 2002, es la consagrada en el parágrafo del artículo 114, las demás vías serían de

carácter policivo o jurisdiccional por eventuales daños y perjuicios. La responsabilidad en casos de accidentes por cierre de vías que se hagan sin la autorización del organismo de Tránsito, se debe ventilar ante los jueces de la república por los daños y perjuicios causados de acuerdo a la cuantía."

Artículo 115. Reglamentación de las señales. El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional.

Parágrafo 1. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

Parágrafo 2. En todo contrato de construcción, pavimentación o rehabilitación de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.

Reglamentación: Resolución MT-20243040045005 de 2024

Artículo 8.1.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto adoptar el “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”, contenido en el Anexo 76, el cual forma parte integral de la presente resolución.

Artículo 8.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente capítulo serán aplicables a todas las vías urbanas y rurales de carácter nacional, departamental, distrital o municipal del territorio nacional colombiano, según el caso, en las vías privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas por las que internamente circulen vehículos, todos los espacios públicos y privados abiertos al público, así como pasos a nivel de estas con las vías férreas y cuando se desarrollen obras en la vía o eventos especiales que afecten el tránsito sobre las mismas, de conformidad con las disposiciones contenidas en la Ley 769 de 2002 o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o derogue.

En todo caso, la implementación de proyectos complementarios de intervención en las vías y espacios públicos que surjan del urbanismo táctico y de la pacificación del tránsito, deben alinearse y seguir los criterios técnicos de la señalización y demás dispositivos considerados en la presente Capítulo y en el Anexo 76 “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”.

Artículo 8.1.3. Responsables de la aplicación. Toda entidad pública o persona natural o jurídica a la cual le corresponda diseñar, construir, ubicar, usar, instalar, retirar, modificar, mantener, conservar, aplicar o reparar la señalización vial y demás dispositivos para la regulación del tránsito y la seguridad vial, deberá ceñirse estrictamente a lo establecido en el Anexo 76 “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial” adoptado en el mediante el presente capítulo.

De igual forma, toda iniciativa para la implementación de señalización vial y demás dispositivos para la regulación del tránsito y la seguridad vial en el territorio, deberá requerir previa aprobación del competente.

Artículo 8.1.4. Acciones de implementación. Las autoridades de tránsito entidades públicas y privadas que tengan asignadas funciones de tránsito, seguridad vial e infraestructura, deberán implementar acciones para el conocimiento, divulgación y cumplimiento de lo dispuesto en el presente capítulo y en el Anexo 76 “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”.

Artículo 8.1.5. Acciones de Divulgación. Durante un término de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia del presente capítulo, el Viceministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), planificarán y ejecutarán un cronograma de capacitación para el conocimiento y aplicación por parte de las autoridades y entidades responsables de la infraestructura vial, sobre los lineamientos dispuestos en el Anexo 76 “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”.

Parágrafo 1. Dentro del cronograma de capacitación en materia de señalización vial, se priorizarán aquellos municipios de 5° y 6° categoría a partir del análisis que para tal efecto determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Parágrafo 2. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) que en un término, no mayor a tres (3) meses, publicará un documento técnico complementario, en el que se determinen buenas prácticas a nivel técnico y se presenten ejemplos de implementación, que sirvan de orientación para las autoridades y entidades responsables de la infraestructura vial, frente a la ejecución de los lineamientos dispuestos en el Anexo 76 “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-144 de 2009 decidió: “**Primero.** -

Declarar EXEQUIBLE (...) de la Ley 769 de 2002 y en el artículo 120 de la misma ley, por los cargos examinados.”

CAPITULO XIII

Procedimientos de control de tránsito

Artículo 116. *Señales corporales de los agentes de tránsito.* Las autoridades encargadas de controlar el tránsito harán las señales de la siguiente manera:

La espalda o el frente indican que está cerrada la circulación y el conductor deberá detenerse.

Los flancos indican que la vía esta libre.

Los flancos con los brazos extendidos en ángulo de noventa (90) grados, con respecto al cuerpo y con las manos en posición horizontal, indican que está previniendo el cambio de vía libre o cerrada o viceversa.

Para dirigir el tránsito durante la noche, los agentes de tránsito se proveerán de bastones luminosos y de prendas reflectivas.

Artículo 117. *Clasificación de semáforos.* Los semáforos son elementos para regular y ordenar el tránsito y se clasifican en:

Semáforos para control de vehículos.

Semáforos para peatones.

Semáforos especiales.

Semáforos de aproximación a cruces de transporte masivo, trenes y guardarrieles.

Semáforos direccionales, intermitentes y otros.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340320071 de 2019. “...el sistema de semaforización se encuentra incluido dentro del servicio de alumbrado

público, entendiendo este último como el servicio público consistente en la iluminación de las vías públicas, parques públicos y

demás servicios de circulación, cuya finalidad es proporcionar la visibilidad adecuada para el normal desarrollo de las actividades vehiculares y peatonales. En consecuencia, es viable jurídicamente que se considere el sistema de semaforización como un servicio público.”

Concepto MT-20191340286901 de 2019. “... en relación con la programación de tiempos para el cambio de color en los semáforos, dicho procedimiento está sujeto a las

variaciones del tránsito detectadas en los accesos a las intersecciones de las vías, así como a la demanda de vehículos, flujo de saturación vehicular, necesidades en el tráfico, variaciones del flujo de tránsito en distintas horas del día, necesidades e los peatones y demás factores detectados en el tránsito vehicular, conforme lo señala el Capítulo 7 del Manual de Señalización Vial, adoptado por la Resolución 1885 de 2015, expedida por el Ministerio de Transporte.”

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340046901 de 2019. “...el artículo 118 del Código Nacional de Tránsito Terrestre que se encuentra vigente (sic) permite en relación con la simbología de las señales luminosas, para ordenar la circulación, el giro a la derecha cuando la luz está en rojo siempre y cuando se le dé prelación al peatón. Así mismo, establece que la prohibición de este giro se indicará con señalización especial, es decir, que por regla general se permite el giro a la derecha cuando la luz esté en rojo, siempre y cuando se dé prelación al peatón y cuando no esté prohibido mediante señalización especial.”

Concepto MT-20231340543731 de 2023. “(...) el giro a la derecha cuando la luz está en rojo está permitido también es cierto que la

prohibición de este giro se indicará con señalización especial que las autoridades de tránsito autorizaran, es decir, por regla general se permite el giro excepto cuando la autoridad lo prohíba. Vale precisar que el artículo en mención indica la simbología de las señales luminosas para ordenar la circulación, esto es, la luz roja, amarilla y verde. También dispone que 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 estas y la señal intermitente roja se asimila a una señal de pare.”

Amarilla: Indica atención para un cambio de luces o señales y para que el cruce sea desalojado por los vehículos que se encuentran en él o se abstengan de ingresar en el cruce aun disponiendo de espacio para hacerlo. No debe iniciarse la marcha en luz amarilla, ni incrementarse la velocidad durante ese lapso.

No se debe ingresar en amarillo a la intersección y si un vehículo ya está en la intersección en luz amarilla mantendrá la prelación hasta culminar el cruce.

Verde: Significa vía libre

Parágrafo 1. En ciertas situaciones o en determinados horarios, las autoridades de tránsito, en su jurisdicción y mediante resolución motivada, podrán utilizar la intermitencia de la luz de los semáforos. Esta intermitencia se da en amarillo y en rojo. El amarillo se utilizará para las vías con prelación y el rojo para todas las que acceden a éstas. La señal intermitente roja se asimila a una señal de PARE.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-686581 de 2008. *“Cuando se ilumine la lente amarilla con destellos intermitentes, los conductores de los vehículos realizarán el cruce con precaución. El amarillo intermitente deberá emplearse en la vía que tenga prelación.”*

Concepto MT-20211340971511 de 2021. *“...actualmente el artículo 118 de la Ley 769 de 2002 “Código Nacional de Tránsito” se encuentra vigente, en ese sentido es importante advertir que frente al giro a la derecha cuando la luz está en rojo está permitido siempre y cuando se le dé prelación*

del peatón, y no se ponga en peligro al mismo o al tráfico que circula por la vía. Si bien el citado artículo 118 del código de Tránsito, señala que el giro a la derecha cuando la luz está en rojo está permitido, también es cierto que la prohibición de este giro se indicará con señalización especial que las autoridades de tránsito autorizaran, es decir, por regla general se permite el giro sin perjuicio de que el mismo se encuentre prohibido por la autoridad competente y constituya una infracción de las señales luminosas de los semáforos para ordenar la circulación.”

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 públicos²¹³.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-568 de 2003 decidió: “Cuarto. - Declarar **EXEQUIBLE** por los cargos formulados²¹⁴, la expresión “o espacios públicos” contenida en el aparte final del artículo 119 de la Ley 769 de 2002”

Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003

1. “Las medidas en materia de control de tránsito asignadas por el Artículo 119 de la ley 769 de 2002 a las autoridades de tránsito competentes para actuar en cada municipio

no comportan la reglamentación del uso del suelo”

2. “...las medidas que adopte para el control del tránsito en los términos del Artículo 119 de la ley 769 de 2002, directamente el Alcalde, o cualquiera de los demás servidores que de él dependen a los que la Ley 769 reconoce la calidad de autoridades de tránsito en el respectivo municipio, lógicamente estarán supeditadas al respeto de los usos del suelo que hayan sido fijados por los Concejos municipales en ejercicio de las competencias que les asigna la Constitución en este campo.”

²¹³ La expresión “o espacios públicos” fue declarada exequible por violación del Artículo 31-7 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-568 de 2003.

²¹⁴ El actor acusa finalmente el artículo 119 de la misma ley por cuanto confiere solamente a las autoridades de tránsito la posibilidad de ordenar el cierre temporal, o de limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos, con lo que en su parecer se desconoce la función atribuida por la Constitución a los Concejos municipales para reglamentar el uso del suelo.

3. “Las medidas que adopte la autoridad de tránsito aludida no tienen en efecto la virtualidad de modificar dichos usos, pues tal no es su finalidad ni alcance. Se trata simplemente de ordenar cierres temporales, efectuar demarcaciones, colocar o retirar señales de tránsito y de impedir, limitar o restringir, el tránsito o estacionamiento de vehículos para efectos del control del tránsito”.

4. “La afirmación por la ley de la competencia exclusiva de las autoridades de tránsito para adoptar medidas de control del mismo en el ámbito de su respectiva jurisdicción es un desarrollo de la competencia atribuida al Congreso de la República por el Artículo 150-25 para unificar las normas de policía de tránsito en todo el territorio de la República”

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340952091 de 2023.
“De conformidad con lo establecido en el artículo 119 de la Ley 769 de 2002, las autoridades de tránsito en su respectiva jurisdicción podrán, entre otros restringir el tránsito de vehículos por determinadas vías o espacios públicos. En este sentido, podrán adoptar las medidas necesarias mediante acto administrativo de carácter general, que pretendan restringir la circulación de vehículos dentro del territorio de su jurisdicción, como lo es, la restricción vehicular comúnmente conocida como “pico y placa”, siempre y cuando no impliquen la expedición de normas generales que adicionen o modifiquen el Código Nacional de Tránsito, por lo tanto, corresponde a la autoridad de tránsito competente en su respectiva jurisdicción, contemplar dentro de las excepciones, si los vehículos utilizados por la Unidad Nacional de Protección se encuentran exceptuados de las medidas a implementar.”

Concepto MT-20231340459251 de 2023.
“(…) corresponde a la Autoridad de Tránsito en su respectiva jurisdicción adoptar las medidas necesarias de carácter transitorio o permanente, que conlleven a mejorar la circulación de personas, animales y vehículos por las vías, esto con el fin de garantizar la movilidad y seguridad de los peatones, usuarios, conductores, motociclistas, entre

5. “...el ejercicio de las competencias atribuidas a las entidades territoriales deben hacerse en el marco fijado por la Constitución y la ley y en este sentido en nada se pueden entender conculcada la competencia de los concejos municipales para determinar la estructura de la administración municipal y las funciones de sus dependencias, pues esta no está llamada a ejercerse por fuera de toda consideración de los lineamientos generales fijados por el legislador, que en este caso en ejercicio del poder de policía y de la competencia de unificación que le atribuye la Constitución (art 150-25 C.P.) determinó quien podía tomar las medidas de control a que se refiere el Artículo 119 de la Ley 769 de 2002.”

otros actores viales con sujeción a las disposiciones señaladas en la misma ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito Terrestre. En ese sentido, se tiene que las funciones de las autoridades de tránsito son “de carácter regulatorio y sancionatorio”, atendiendo lo establecido en el artículo 7 de la ley 769 de 2002 modificado por el artículo 58 de la ley 2197 del 2022, las cuales deberán velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público y sus acciones deben estar orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. De otra parte, 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. Aunado a lo anterior, se discierne con claridad de lo preceptuado por el artículo 119 del Código Nacional de Tránsito, que las autoridades de tránsito en su respectiva jurisdicción podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos. Como quiera que el cambio de sentidos viales, no implica la expedición de normas generales que adicionan o modifican el Código Nacional de Tránsito, al tenor de lo dispuesto en el

parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, no se requiere concepto favorable por parte de esta cartera Ministerial, en el sentido, que la Constitución y la Ley ha atribuido competencias a las autoridades y organismos de tránsito dentro del territorio de su jurisdicción, en virtud del principio de la autonomía territorial.”

Concepto MT-20251340857811 de 2025: “En ese orden de ideas, corresponde a las autoridades de tránsito establecer, dentro del ámbito de su jurisdicción, las categorías de las vías urbanas, así como crear nuevas tipologías o homologar su prelación con las ya existentes. Esta facultad debe ejercerse de manera articulada con los planes de ordenamiento territorial, que conforme al artículo 9 de la Ley 388 de 1997, constituyen el instrumento básico para orientar y administrar el desarrollo físico del territorio y la utilización del suelo. Particularmente, según lo dispuesto en el artículo 13 Ley ibidem, el componente urbano de dichos planes debe contemplar, entre otros

aspectos, la localización y dimensionamiento de la infraestructura del sistema vial y de transporte, así como la adecuada intercomunicación de todas las áreas urbanas y las proyectadas para expansión. En ese sentido, será competencia de cada entidad territorial, en ejercicio de su autonomía y de la función de ordenamiento territorial, definir la estructura vial urbana bajo su jurisdicción, garantizando su coherencia con el modelo de ciudad adoptado y los principios de planificación, eficiencia y sostenibilidad previstos en la normativa vigente. Por otra parte, en lo que respecta a la señalización y demarcación de dichas vías, el artículo 119 de la Ley 769 de 2002 establece que corresponde a las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, ordenar la señalización vial. Para tal efecto, deberán observar lo previsto en el anexo técnico 76, “Manual de Señalización Vial de Colombia: Dispositivos Uniformes en la Infraestructura Vial, para la Regulación del Tránsito y la Seguridad Vial”, contenido en la Resolución 20223040045295 de 2022.”

Reglamentación: Resolución MT-3722 de 2008

Artículo 1. Para cerrar una vía nacional con motivo de reparación o mantenimiento, salvo en casos de emergencia, se requerirá concepto previo del Director de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte y la Dirección de la Policía de Tránsito y Transporte o del funcionario que esa dirección delegue.

Artículo 2. La autoridad competente que ordene el cierre de una vía de que trata la presente resolución, deberá recomendar vías alternas para facilitar el tránsito vehicular.

Artículo 3. Para efectos de aplicar la restricción de que trata el artículo primero de la presente resolución, el Instituto Nacional de Vías, el Instituto Nacional de Concesiones y la Policía de Carreteras contarán con los respectivos planes de Manejo de Tránsito (PMT), de señalización vial, de manejo de los tiempos o de ciclos de circulación, determinación de los puntos de control y deberán coordinar con las diferentes autoridades de cada jurisdicción.

Artículo 4. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en coordinación con las autoridades competentes de la jurisdicción de los departamentos involucrados, el Instituto Nacional de Vías y el Instituto Nacional de Concesiones velará por que se cumplan las disposiciones establecidas en la presente resolución.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-644561 del 20 de 2008: “... el INVIAS conserva su facultad de atender los permisos para cierre de vías nacionales, conforme se establece en el artículo 12 del Decreto 2056 de 2003, por otro lado el señor Ministro de Transporte

por ser autoridad de tránsito con jurisdicción nacional tiene la facultad de ordenar el cierre de vías, sin embargo en las dos circunstancias, se requiere cumplir con las condiciones establecidas con la Resolución 03722 del 9 de septiembre de 2008.”

Artículo 120. *Colocación de resaltos en la vía pública.* Los Alcaldes o las Secretarías de Tránsito donde existan podrán²¹⁵ colocar reductores de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-144 de 2009 decidió: “**Primero.** - Declarar EXEQUIBLE la expresión “podrán” contenida en el artículo 120 de la Ley 769 de 2002.”

Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009. “...esta disposición demandada contribuye a la protección, en este caso visual, de las señales de tránsito. La segunda facultad se dirige al control de la velocidad de los automotores, uno de los factores incidentes en el mayor número de accidentes de tránsito; por eso la Ley 769 de 2002 dedica varias disposiciones al establecimiento de límites máximos y mínimos a la velocidad de tráfico en toda clase de vías, en zonas rurales o urbanas. De este modo, Así, esta otra disposición demandada se inscribe en la prevención de la accidentalidad por causa de velocidad automotriz.” Esta disposición normativa apunta “... a la realización del primer principio rector del Código Nacional de Tránsito Terrestre: la seguridad de los usuarios del transporte terrestre en vías pública o privadas abiertas al público.”

(...)

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

“...el objetivo central de la regulación en materia de tránsito y transporte es el de garantizar la seguridad de los ciudadanos. De esta forma, la interpretación de las facultades discrecionales señaladas en el artículo 114 y 120 que los actores promueven, es una aproximación que desconoce la interpretación teleológica y sistemática que debe hacerse de tales facultades, conforme a las precisiones expuestas en esta providencia. De hecho, los artículos 114 y 120 de la Ley 769 de 2002 persiguen el incremento de los niveles de seguridad en las vías del país, ya que su finalidad no es otra que la de asegurar que las señales de tránsito no sean afectadas por vallas o pendones autorizados por las autoridades en materia de publicidad exterior visual, - o no autorizados -, cuando estos artículos puedan llegar a ser ajenos a la seguridad vial. Lo mismo ocurre con la autorización de colocación de reductores de velocidad o resaltos en zonas de alta peligrosidad. El objetivo de estas normas, es entonces, la realización de principios constitucionales como la protección por parte de las autoridades, de la vida y los bienes de las personas residentes en Colombia (Art. 2 C.P.). Revisando la Ley 769 de 2002, de hecho, el mismo artículo 7 reza lo siguiente (...).

Por otra parte, el diseño del sistema de tránsito y transporte, supone una asignación directa de funciones a los organismos territoriales de tránsito, como una condición de eficiencia administrativa orientada a facilitar la armonización del principio unitario con el de autonomía territorial, en los términos enunciados. En el caso sub-examine, la potestad administrativa discrecional conferida a las autoridades de tránsito en las normas acusadas, les confiere un margen de apreciación local, en materia de espacio público y de necesidades del servicio de tránsito y transporte, que lejos de comprometer las garantías y derechos de los

²¹⁵ La expresión “podrán” fue declarada exequible, Corte Constitucional Sentencia C-144 de 2009 por violación al preámbulo y el artículo 2 de la Constitución Política

asociados, asegura también el respeto por la autonomía constitucional conferida a esas entidades territoriales (C.P. 287) y un margen de discreción que le permite al funcionario que toma la decisión, reconocer criterios de oportunidad, conveniencia, y derechos de terceros. En otras palabras, la discrecionalidad que las normas acusadas promueven es razonable, en atención al ejercicio de otros derechos ciudadanos derivados de esas disposiciones, que justifica que la ley confiera a las autoridades descritas una mayor libertad para tomar, dentro de los marcos de la ley, la decisión más conveniente para enfrentar las dificultades que en cuanto a seguridad se presenten. ”

(...)

“Esto es particularmente cierto con respecto al artículo en mención, en la medida en que corresponde a las autoridades locales, esto es al alcalde o las Secretarías de Tránsito municipales: (i) determinar cuándo una situación o una zona es peligrosa, y (ii) disponer las mejores medidas para lograr una seguridad de las vías óptima. La facultad de poner resaltos o reductores de velocidad, no significa entonces una omisión en el deber de cuidado de la autoridad administrativa, sino una oportunidad de valoración de la peligrosidad de la zona”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20251340469751 de 2025: “ De conformidad con lo consagrado en el parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 del 2002, 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. En consonancia, el artículo 120 de la Ley ibidem, los alcaldes o las Secretarías de Tránsito pueden colocar reductores de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad. Frente a su clasificación, estructura, dimensiones y demás características técnicas, estas se encuentran establecidas en el Anexo 76 “Manual de señalización Vial de Colombia, Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial”, de la Resolución 20223040045295 de 2022, capítulo adicionado por la Resolución 20243040045005 del 2024. Así las cosas, los reductores de velocidad se clasifican en dos grupos: (i) tipo resalto: trapezoidal o pompeyano, parabólico, portátil y (ii) tipo cojín. Ahora bien, los reductores de velocidad tipo resalto, se subclasifican según su geometría, en: (i) resalto trapezoidal o pompeyano, (ii) resalto parabólico o circular, (iii) resalto portátil, (iv) resalto tipo cojín. Respecto al interrogante formulado, se tiene que el Anexo 76 “Manual de señalización Vial de Colombia, Dispositivos uniformes en la

infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial”, establece en el numeral 5.5.1.2. los aspectos técnicos para los reductores de velocidad tipo resalto parabólico o circular, cuya función es reducir a 20 o 30 km/h la velocidad de los vehículos que circulan por la vía, debido a que el pasar sobre ellos a altas velocidades causa una oscilación importante en los vehículos. Frente a su construcción, dimensiones y demás, el manual establece que estos deben ser de material rígido o flexible, requiriéndose para su instalación la remoción de más de 5 cm de pavimento para generar continuidad estructural entre las dos superficies y de esta forma evitar que la instalación del dispositivo origine deterioro en el área adyacente de pavimento. La superficie del resalto se debe demarcar de color amarillo, y sobre ella inscribir triángulos isósceles blancos, bordeados por una línea negra. Las líneas de borde y central deben ser reforzadas con demarcación elevada ubicada cada 1,5 m, del mismo color de las líneas de las líneas. La configuración de los resaltos parabólicos podrá variar si para efectos de reducción de velocidad efectiva de una clase de vehículo específico se requieren modificar las dimensiones del dispositivo; en ese caso, y previa autorización de la autoridad de tránsito o entidad responsable de la infraestructura vial, se pueden implementar resaltos parabólicos con una altura entre 0,05 m y 0,1 m y una longitud mínima de 2,0 m.”

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.

TITULO IV SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003.

La regulación de tránsito, la potestad administrativa sancionadora y el debido proceso.

"3.- El tránsito terrestre es una actividad que juega un papel trascendental en el desarrollo social y económico, y en la realización de los derechos fundamentales. A esta actividad se encuentran ligados asuntos tan importantes como la libertad de movimiento y circulación (CP art. 24) y el desarrollo económico. Pero la actividad transportadora terrestre implica también riesgos importantes para las personas y las cosas. Por lo anterior, "resulta indispensable no sólo potenciar la eficacia de los modos de transporte sino garantizar su seguridad", lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor.

La importancia y el carácter riesgoso del tránsito terrestre justifican que esta actividad pueda ser regulada de manera intensa por el Legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a proteger la integridad de las personas y los bienes. Por ello esta Corte ha resaltado que el tránsito es una actividad "frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas". Así, el control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito no debe ser tan riguroso como en otros campos a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración del Legislador.

4- 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.

5.- Esta Corte se ha pronunciado sobre el alcance del debido proceso en el ejercicio de la potestad sancionadora del Estado, la cual se materializa en diversos ámbitos, en los cuales cumple diferentes finalidades de interés general. Algunas de sus expresiones son el derecho penal, el derecho disciplinario, el ejercicio del poder de policía o la intervención y control de las profesiones. Así, esta Corporación ha aceptado el criterio sostenido por la Corte Suprema de Justicia, cuando ejercía la guarda de la Constitución, según el cual el derecho sancionador del Estado es una disciplina compleja pues recubre, como género, al menos cinco especies: el derecho penal delictivo, el derecho contravencional, el derecho disciplinario, el derecho correccional y el derecho de punición por indignidad política o "impeachment".

6- En el presente caso, adquiere particular relevancia, el derecho administrativo sancionador, puesto que en general la investigación y sanción de las infracciones de tránsito son atribuidas a autoridades administrativas. Este derecho administrativo sancionador es una manifestación de poder jurídico necesaria para la regulación de la vida en sociedad y para que la administración pueda cumplir adecuadamente sus funciones y realizar sus fines. Aunque se ejercita a partir de la vulneración o perturbación de reglas preestablecidas, tiene una cierta finalidad preventiva en el simple hecho de proponer un cuadro sancionador como consecuencia del incumplimiento de las prescripciones normativas. Por ello esta Corporación ha señalado que "la potestad administrativa

sancionadora de la administración, se traduce normalmente en la sanción correctiva y disciplinaria para reprimir las acciones u omisiones antijurídicas y constituye un complemento de la potestad de mando, pues contribuye asegurar el cumplimiento de las decisiones administrativas.”

A través de su ejercicio es posible realizar los valores del orden jurídico institucional, mediante la asignación de competencias a la administración que la habilitan para imponer el acatamiento, inclusive por medios punitivos, de una disciplina cuya observancia propende indudablemente a la realización de sus cometidos y, constituye un complemento de la potestad de mando, pues contribuye a asegurar el cumplimiento de las decisiones administrativas.

7.- Con todo, esa potestad sancionadora tiene límites, pues en múltiples oportunidades esta Corporación ha establecido que los principios del derecho penal - como forma paradigmática de control de la potestad punitiva- se aplican, con ciertos matices, a todas las formas de actividad sancionadora del Estado. Por ejemplo, la Corte ha señalado que el derecho disciplinario es una modalidad de derecho sancionatorio, por lo cual los principios del derecho penal se le aplican, mutatis mutandi, pues las garantías sustanciales y procesales a favor de la persona investigada se consagran para proteger los derechos fundamentales del individuo y para controlar la potestad sancionadora del Estado, por lo cual operan, con algunos matices, siempre que el Estado ejerza una función punitiva. Por ello la Constitución es clara en señalar que el debido proceso se aplica a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas (CP art. 29).

8.- Lo anterior no significa que los principios del derecho penal se apliquen exactamente de la misma forma en todos los ámbitos en donde se manifiesta el poder sancionador del Estado, ya que entre el derecho penal y los otros derechos sancionadores existen diferencias importantes. Así, el derecho penal no sólo afecta un derecho tan fundamental como la libertad sino que además sus mandatos se dirigen a todas las personas, por lo cual es natural que en ese campo se apliquen con máximo rigor las garantías del debido proceso. En cambio, otros derechos

sancionadores no sólo no afectan la libertad física u otros valores de tal entidad, sino que además sus normas operan en ámbitos específicos, actividades o profesiones que tienen determinados deberes especiales. En estos casos, la Corte ha reconocido que los principios del debido proceso se siguen aplicando pero operan con una cierta flexibilidad en relación con el derecho penal.

De acuerdo con lo anterior, tal y como fue estudiado por esta Corte en la sentencia C-214 de 1994, en virtud de la potestad sancionadora de la administración, el Estado tiene la atribución de regular el ejercicio de las libertades individuales con el fin de garantizar el orden público. La sanción viene a ser el instrumento coactivo para hacer cumplir la medida. De conformidad con lo expuesto anteriormente, la potestad sancionadora administrativa se diferencia cualitativamente y por sus fines de la potestad punitiva penal.

9.- En resumen, la potestad punitiva del Estado agrupa el conjunto de competencias asignadas a los diferentes órganos para imponer sanciones de variada naturaleza jurídica. Por ello, la actuación administrativa requerida para la aplicación de sanciones, en ejercicio de la potestad sancionadora de la administración - correctiva y disciplinaria- está subordinada a las reglas del debido proceso que deben observarse en la aplicación de sanciones por la comisión de ilícitos penales (CP art6. 29), con los matices apropiados de acuerdo con los bienes jurídicos afectados con la sanción. La sentencia C-827 de 2001, MP Alvaro Tafur Galvis, sintetizó esos principios que limitan la potestad sancionadora de la administración, en los siguientes términos:

“Así, a los principios de configuración del sistema sancionador como los de legalidad (toda sanción debe tener fundamento en la ley), tipicidad (exigencia de descripción específica y precisa por la norma creadora de las infracciones y de las sanciones, de las conductas que pueden ser sancionadas y del contenido material de las sanciones que puede imponerse por la comisión de cada conducta, así como la correlación entre unas y otras) y de prescripción (los particulares no pueden quedar sujetos de manera indefinida a la puesta en marcha de los instrumentos sancionatorios), se suman los propios de

aplicación del sistema sancionador, como los de culpabilidad o responsabilidad según el caso – régimen disciplinario o régimen de sanciones administrativas no disciplinarias- (juicio personal de reprochabilidad dirigido al autor de un delito o falta), de proporcionalidad o el denominado non bis in ídem.

Así mismo dentro del ámbito sancionador administrativo cabe destacar la aceptación de la interdicción de las sanciones privativas de la libertad, la instauración de la multa como sanción prototípica y la necesaria observancia de un procedimiento legalmente establecido”.

Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

Sanciones y Restricciones en Materia de Tránsito Terrestre y Libertad del Legislador para Regular los Procedimientos en esta Materia

“En punto a este tema, la jurisprudencia de la Corte ha reiterado que la potestad sancionatoria administrativa, encuentra su fundamento en los artículos 2, 4, 29, y en general en los artículos 150.8 189.2.2.2 y 2, 20, 33, 36, 36 y 370, la cual constituye una clara manifestación del ius puniendi del Estado, así como sus diferencias con la potestad sancionadora penal, y su relación con los principios y derechos relativos a la responsabilidad objetiva, la presunción de inocencia y la inversión de la carga de la prueba, advirtiendo que la aplicación del ejercicio de la potestad sancionadora administrativa se encuentra subordinada a las reglas propias del debido proceso y la exclusión de responsabilidad objetiva, como principios generales, los cuales sin embargo no tienen la misma intensidad, rigurosidad y nivel de exigencia que en el ámbito penal.

De otra parte, la jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que uno de los temas en que al Legislador le asiste libertad de configuración legislativa, es en materia de regulación de sanciones y restricciones por la comisión de infracciones de las normas de tránsito que buscan proteger la seguridad, movilidad, salubridad y medio ambiente para todos los ciudadanos, así como en el otorgamiento de las facultades y competencias necesarias a las

autoridades de tránsito para imponer o aplicar dichas restricciones o sanciones a los infractores de las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

En este sentido, esta Corporación ha insistido en que el Legislador se encuentra ampliamente facultado para imponer aquellas restricciones necesarias en materia de tránsito para preservar la seguridad, la movilidad, la salubridad, la preservación de la malla vial o ambiental, entre otros aspectos. Sin embargo, ha expresado también, que dicha potestad restrictiva y sancionatoria en materia de tránsito no puede ejercerse de manera arbitraria, sino que las restricciones o sanciones que se impongan deben compaginar con el principio general de libertad, perseguir fines constitucionalmente legítimos, deben ser razonables y proporcionales, y respetar en todo momento las garantías inherentes al debido proceso administrativo

En este sentido, esta Corporación ha declarado la constitucionalidad de normas que prevén facultades o competencias para las autoridades de tránsito, así como limitaciones o restricciones de algunos derechos con el fin de garantizar la regulación del tránsito terrestre.

En cuanto a las facultades o competencias para las autoridades de tránsito, esta Sala ha establecido que el diseño del sistema de tránsito y transporte, supone una asignación directa de funciones a los organismos territoriales de tránsito, como una condición de eficiencia administrativa orientada a facilitar la armonización del principio unitario con el de autonomía territorial, así como la posibilidad de que se confieran potestades administrativas a las autoridades de tránsito con el fin de garantizar la seguridad del tránsito terrestre y los demás fines propios de la regulación en materia de tránsito terrestre.”

(...)

“Acerca del nivel de intensidad del juicio de constitucionalidad respecto de sanciones por infracciones de las normas de tránsito, la Corte ha establecido que el juicio que procede en estos casos es un juicio intermedio de constitucionalidad, el cual resulta de tener en cuenta, de un lado, el carácter de las normas

que imponen sanciones a las infracciones de tránsito y la afectación de derechos constitucionales de las personas, frente a lo cual se impone un juicio estricto de constitucionalidad; y de otro lado, el que se trata de normas de tránsito respecto de las cuales le asiste una amplia libertad de configuración al Legislador en esta materia, lo cual impone un juicio leve

Sobre este tema, la jurisprudencia de esta Corte ha establecido, que las normas sobre imposición, aplicación y regulación de sanciones por infracciones de tránsito, se encuentran en una relación de tensión con las libertades individuales y otros derechos ciudadanos y que por tanto debe realizarse una ponderación entre los fines y derechos fundamentales, y la amplia potestad que tiene el Estado para regular el servicio público de transporte, de un lado, y por otro lado, la exigencia de que las restricciones que se impongan a las personas, tengan una clara finalidad constitucional, sean razonables y proporcionadas, y se respete el debido proceso

Finalmente, esta Corte ha destacado que en materia de regulación de los procedimientos y procesos administrativos en materia de tránsito, y de regulación de los procedimientos para la aplicación de restricciones o sanciones por infracciones de tránsito, le asiste igualmente al Legislador una amplia potestad de regulación, de conformidad con las disposiciones generales consagradas en los artículos 29 y 150, numerales 1 y 2 de la Constitución Política, que consagra que es al Legislador a quien corresponde regular los diversos procesos judiciales y administrativos, y establecer las etapas, oportunidades y formalidades

aplicables a cada uno de ellos, así como los términos para interponer las distintas acciones y recursos ante las autoridades judiciales y administrativas.

En materia de procedimientos y procesos administrativos para la imposición de sanciones de tránsito por infracciones, ha insistido igualmente la jurisprudencia constitucional, que tal regulación debe enmarcarse dentro de los principios, derechos fundamentales y valores esenciales del Estado constitucional de Derecho, y que cualquier procedimiento o proceso administrativo de tránsito debe ajustarse a las exigencias del debido proceso contenido en el artículo 29 Superior. De esta manera, la regulación que realice el Legislador de los diversos procedimientos y procesos administrativos se debe ajustar a las garantías sustanciales y formales que exige el derecho fundamental al debido proceso

En síntesis, la Corte ha insistido en reiterada jurisprudencia que el Legislador tiene una amplia facultad de regulación en materia de tránsito terrestre, y que por tanto puede legítimamente imponer limitaciones, restricciones y sanciones a los usuarios del sistema de tránsito terrestre que cometan infracciones, siempre y cuando estas limitaciones y sanciones cumplan con una finalidad constitucional, sean razonables y proporcionales, y respeten el debido proceso. Así mismo, ha dejado sentado esta Corporación que en materia de procedimientos y procesos administrativos de tránsito, le asiste al Legislador una amplia potestad de regulación, con el respeto de todas las garantías que le son inherentes al derecho fundamental del debido proceso consagrado en el artículo 29 Superior. "

CAPITULO I

Sanciones

Artículo 122. Modificado Artículo 20 Ley 1383 de 2010. Tipos de sanciones. Las sanciones por infracciones del presente Código son:

1. Amonestación.
2. Multa.
3. Retención preventiva de la licencia de conducción.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia T-687 de 2004. *“La Secretaría de Transportes y Tránsito de Medellín alega que el accionante es deudor moroso, aportando “efectivamente la prueba del impago de multas que*

ascienden a \$ 1.287.300 pesos, y que por ende, el funcionario público sí podía retener la licencia de conducción. Este comportamiento de la autoridad pública es contrario a la Constitución...”

Manual de Infracciones:

La autoridad de tránsito, en este caso los miembros de los Cuerpos de Control Operativo del tránsito, podrán retener a manera de prevención, la licencia de conducción en aquellos casos donde se pretenda evitar una infracción mayor o la preservación de la vida e integridad física del mismo conductor o de los demás usuarios de las vías. Con el fin de evitar irregularidades en este procedimiento, sólo se autoriza al agente de tránsito aplicar esta medida en los siguientes casos:

- Cuando el conductor se detectado en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, en el entendido que si deja continuar con su licencia, perfectamente podría volver a conducir en ese estado.
- Cuando al conductor le sea detectada una imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado, esto en razón a que dicha medida debe estar supeditada y soportada objetivamente por un documento y no por la mera percepción sensorial del agente de tránsito.

En ambos casos el agente de tránsito entregará al conductor una constancia de retención de la licencia y la remitirá a más tardar dentro de las doce horas siguientes a la autoridad competente, en el caso de policía de tránsito rural, la entregará inmediatamente al comandante de la ruta o del comandante director del servicio, quien la hará llegar a la autoridad de tránsito de su jurisdicción, quien la entregará en caso de grado uno y determinará su tiempo de suspensión según grado dos o tres.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341285021 de 2023. *“(...) la finalidad de que se haga efectiva la retención de la licencia de conducción es la prevención de una infracción mayor y/o preservación de la vida o integridad de quien conduce y de los demás usuarios de la vía, quien tenga retenida la licencia de conducción por disposición de la autoridad de tránsito, no deberá ejercer la actividad de conducción de vehículos hasta tanto quede en firme el acto administrativo que decide sobre la responsabilidad contravencional, o se subsane la situación que dio origen a la retención, o bien se cumpla el término de la sanción impuesta que dio lugar a la misma.*

(...) el conductor que sea sorprendido conduciendo un vehículo sin “sin llevar consigo la licencia de conducción”, que para este evento corresponde, a no poder demostrar ni física, ni virtualmente su porte como consecuencia de la retención preventiva de la misma por parte de la autoridad de tránsito, constituye una infracción a las normas de tránsito, que será sancionada con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlmv) y la inmovilización del vehículo, conforme a lo dispuesto en el Código de Infracción B.1, artículo 131 de la Ley 769 de 2002”.

4. Suspensión de la licencia de conducción.

Manual de Infracciones:

Esta sanción es facultad exclusiva de la autoridad administrativa quien determinara el tiempo de suspensión del documento y a la vez, esta sanción se entenderá para todos los efectos legales como una “**Resolución Judicial**”, lo que implicaría dos cosas:

1. Con la suspensión de la licencia, el conductor no puede volver a ejercer la actividad de conducción, hasta el término estipulado en dicha sanción.
2. En caso de que el conductor se detecte nuevamente conduciendo, se entenderá que se éste se está sustrayendo del cumplimiento impuesto en resolución judicial, viéndose posiblemente y presuntamente inmerso en el delito tipificado en el código penal denominado Fraude a Resolución Judicial, situación en particular que será 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-315301 de 2010: “...la inmovilización consiste en un **tipo de sanción** y de conformidad con lo establecido en el artículo 122 del mismo ordenamiento legal (modificado por el artículo 20 de la ley 1383 de 2010) es accesoria toda vez que la sanción principal es la multa. El procedimiento que debe surtirse será el establecido para el efecto en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la ley 1383 de 2010. Igualmente será de aplicación lo preceptuado para el efecto en la Resolución No. 03027 del 26 de junio del año en curso, por lo cual se actualiza la codificación de normas de tránsito, **se adopta el manual de infracciones** y se establecen otras disposiciones. Ahora, si la infracción es impuesta por emisiones contaminantes siempre será ambiental y será a esa norma a la que se le debe dar aplicación. Todo lo anterior sin perjuicio de la aplicación de las normas específicas sobre medioambiente a

que alude el artículo 170 del Código nacional de Tránsito Terrestre.”

Concepto MT-20191340295751 de 2019. “... respecto a la inmovilización de vehículos, el citado Manual de Infracciones establece de manera precisa cuáles son las infracciones por las cuales el agente de tránsito debe ordenar la inmovilización de un vehículo automotor, entre las cuales no se contempla la inmovilización de ambulancias por no acogerse a los reglamentado frente a los Centros Reguladores de Urgencias y Emergencias CRUE.”

Concepto MT-20191340178561 de 2019. “... respecto al pago de las multas (...), el citado Manual de Infracciones adoptado por la Resolución 3027 de 2010 del Ministerio de Transporte, deja claro que bajo ninguna circunstancia será condición para la entrega de vehículos inmovilizados, el pago del valor de la multa señalada en la infracción.”

7. Retención preventiva del vehículo.

Manual de Infracciones:

La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo sin llevarlo a patios oficiales cuando se presente la comisión de una infracción que de acuerdo a lo previsto en el Código de Tránsito el vehículo no pueda transitar, hasta tanto se subsane la causa que dio origen

a la inmovilización y por un término máximo de 60 minutos. Una vez agota dicho plazo será trasladado a los patios oficiales o parqueaderos autorizados.

En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, ésta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales o parqueaderos autorizados, siempre y cuando la falta no sea subsanable en el sitio donde se detectó la infracción.

Según lo anterior, las siguientes infracciones son las previstas para la inmovilización preventiva: B.01, B.02, C.21, C.22, C.24, C.27, C.36, D.01, D.02, D.08.

Se debe entender que la inmovilización preventiva implica la suspensión temporal de la circulación del vehículo por las vías públicas o abiertas al público, lo que impide de cualquier modo, el uso del vehículo con el objeto de subsanar la causa que dio origen a la infracción.

8. Cancelación definitiva de la licencia de conducción.

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

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-573101 de 2008:
“...solamente se puede sancionar a un infractor de tránsito por las conductas descritas en el Código Nacional de Tránsito – Ley 769 de 2002, ya que en materia

sancionatoria la interpretación que se haga de la norma es restrictiva, además, las sanciones que se crean son de reserva legal y solamente el Congreso de la República las puede establecer.”

Parágrafo 1. Ante la Comisión de Infracciones Ambientales se impondrán, por las autoridades de tránsito respectivas, las siguientes sanciones:

1. Multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios (smldv).
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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-25631 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 MT-200061 y 225041 de 2010:

“La norma antes transcrita, (artículo 122 CNT) consagra un procedimiento específico, aplicable cuando quiera que se trate de emisiones contaminantes (ruido, para el asunto por usted consultado), razón por la que se considera procedente darle aplicación a la disposición en comento de manera integral y no solamente a algunos de sus apartes, toda vez que el artículo en mención preceptúa que la inmovilización opera de manera inmediata y sin perjuicio de las demás sanciones a que haya lugar. Así las cosas, se estima pertinente que para la aplicación del procedimiento especial que consagra el artículo 122 del Código de Tránsito, deberá coordinarse con la autoridad ambiental respectiva, la práctica de operativo so actividades que permitan ejercer un control y vigilancia efectivo y eficaz al respecto.”

Concepto MT-20211340523641 de 2021.

“...en el caso de la imposición de un comparendo por una infracción a las normas ambientales por emisiones contaminantes o de generación de ruido por vehículos automotores, el presunto infractor deberá dentro de los quince días siguientes, presentar el vehículo en un centro de diagnóstico para una inspección técnica. Realizada la inspección, 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, teniendo en cuenta que si practicada la inspección técnica se establece que el vehículo cumple las normas ambientales, no habrá lugar a la aplicación de multas. Una vez 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.”

Concepto MT-20231340459091 de 2023.
“(…) en el caso de la imposición de un comparendo por una infracción a las normas ambientales por emisiones contaminantes o de generación de ruido por vehículos automotores, el presunto infractor deberá dentro de los quince días siguientes, presentar el vehículo en un centro de diagnóstico para una inspección técnica. Realizada la inspección, 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, teniendo en cuenta que, si practicada la inspección técnica se establece que el vehículo cumple las normas ambientales, no habrá lugar a la aplicación de multas. Una vez 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. De otra parte, es importante resaltar, que el artículo 122 de la Ley 769 de 2002, a la vez establece, que cuando el agente 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 una vez realizada la referida revisión, se determina que el vehículo no cumple con la normatividad sobre emisiones contaminantes, el agente de tránsito deberá imponer la respectiva orden de comparendo y proceder con la inmovilización del vehículo,”

Parágrafo 2. Para efectos del presente código, y salvo disposición contraria, la multa debe entenderse establecida en salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

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.

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-21540 de 2007 y 47010 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.”

Texto del Editor:

Dado que esta disposición plantea que puede imponerse la amonestación a los infractores de las normas de tránsito, 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 específica impuesta por el legislador, de ser así se aplicará la misma; en caso contrario se podrá aplicar la sanción de amonestación.

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 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 mismos 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 este informe, si se ha o no cumplido con lo ordenado, en relación con la asistencia al curso de seguridad vial. Una vez hecho esto, si 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.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado Concepto 2445 de 2020. “La parte inicial de la primera pregunta de la consulta inquiriere si para la aplicación del artículo 124 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, las autoridades de tránsito deben seguir un procedimiento, lo cual se responde claramente de manera afirmativa. Esto, por el derecho fundamental que tiene toda persona al debido proceso, reconocido por el artículo 29 de la Constitución, según el cual este «[...] se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas».

La segunda parte de la primera pregunta indaga acerca de cuál sería dicho procedimiento: si el procedimiento contravencional de tránsito de que tratan los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito, o el procedimiento sancionatorio general contemplado en la Ley 1437 de 2011, Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo- CPACA, u otro procedimiento.

Al respecto, la Sala encuentra que el Código Nacional de Tránsito establece el procedimiento especial para la determinación de las infracciones de tránsito y la imposición de las sanciones que el mismo establece, de forma que es éste el que debe aplicarse para declarar la reincidencia en la comisión de una infracción de tránsito e imponer la sanción correspondiente.

Es una normativa especial, establecida para el ámbito del tránsito terrestre, y por tanto las autoridades de tránsito deben darle aplicación, conforme lo establecen los citados artículos del código y sus normas concordantes, como el artículo 1 de la misma normativa, que dispone que este código regula, entre otros temas, «la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito».

En los casos de vacíos del procedimiento contravencional de tránsito, las normas del procedimiento administrativo sancionatorio regulado por la Ley 1437 de 2011, Código de Procedimiento Administrativo y de lo

Contencioso Administrativo- CPACA, serían aplicables, conforme lo disponen el artículo 47 del mismo y el artículo 162 del Código Nacional de Tránsito.

Ahora bien, en relación con el referido procedimiento contravencional de tránsito, la Sala presenta el siguiente análisis.

En primer lugar, los artículos 134 a 140 y 142 del código establecen las reglas de competencia y de procedimiento en materia de infracciones de tránsito.

Sin embargo, estos artículos se encuentran en capítulos diferentes, pues dentro del título IV «Sanciones y Procedimientos» del código, los artículos 134 y 135 conforman el capítulo III, titulado «Competencia. Normas de comportamiento», los artículos 136 a 140 están en el capítulo IV, denominado «Actuación en caso de imposición de comparendo», y el artículo 142 en el capítulo V referido a los «Recursos».

Veamos cada uno de estos aspectos:

1. La competencia

El artículo 134 fija la distribución de la competencia de los organismos de tránsito en la siguiente forma: (...).

De acuerdo con esta norma, las inspecciones de tránsito, o quienes hagan sus veces, tienen la competencia para conocer de las infracciones cometidas en el territorio de su jurisdicción, en las siguientes instancias:

1. En única instancia, de las infracciones sancionadas con multas de hasta veinte (20) «salarios», los cuales son «salarios mínimos diarios legales vigentes», conforme a la precisión que hace después la misma norma y según lo establece claramente el parágrafo 2 del artículo 122 del código, arriba transcrito.

2. En primera instancia:

a. De las infracciones sancionadas con multas superiores a los veinte (20) salarios mínimos diarios legales vigentes.

b. De las infracciones sancionadas con suspensión o cancelación de la licencia de conducción. En el caso de la reincidencia en materia de infracciones de tránsito en general, la sanción es la suspensión de la licencia de conducción, de conformidad con lo dispuesto por el citado artículo 124 del código.

La segunda instancia le compete al superior jerárquico de las respectivas inspecciones de tránsito o de quienes actúen como tales.

Luego, los artículos 135 a 140 del Código Nacional de Tránsito establecen el procedimiento para determinar la comisión de las infracciones o contravenciones de tránsito y la imposición de las respectivas sanciones.

2. El procedimiento para la orden de comparendo

El artículo 135 se refiere al procedimiento que debe cumplir la autoridad de tránsito para expedir la orden de comparendo.

El término «comparendo», muy usual en materia del procedimiento de tránsito, ha sido definido para efectos legales, por el artículo 2 del código, de este modo:

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.

La Corte Constitucional, por medio de la sentencia T-616 del 3 de agosto de 2006, expresó, respecto de este documento, lo siguiente:

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.

Por otra parte, es admisible que como consecuencia del comparendo, el propio administrado ponga fin al proceso contravencional en su contra, cancelando

voluntariamente la sanción que corresponda a la infracción que se le atribuye, 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 conviene aclarar, en concordancia con lo expuesto por el Consejo de Estado, 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 [...]”.

En otro pronunciamiento, esta vez de constitucionalidad, la sentencia C-530 de 2003, la Corte Constitucional sostuvo, en relación con el comparendo y el procedimiento de tránsito, lo siguiente: (...).

El artículo 129 del Código Nacional de Tránsito determina los datos e informaciones que debe contener una orden de comparendo: (...).

Como se observa, el comparendo de tránsito **no** constituye la imposición de la sanción, como muchas veces se considera popularmente, sino que es una orden para que el presunto contraventor o implicado en la comisión de la infracción, acuda ante la autoridad de tránsito a dar sus explicaciones en torno a la posible falta, ejercer su derecho de defensa y presentar y solicitar las pruebas pertinentes.

Por tal razón, la orden de comparendo contiene los datos necesarios del presunto inculcado para su identificación, en orden a lograr su correcta notificación, y también los datos indispensables del agente de tránsito que diligencia el documento.

De manera adicional, la normativa establece que la orden de comparendo se puede formalizar con la utilización de ayudas tecnológicas (las conocidas popularmente como fotomultas), las cuales tienen efectos probatorios sobre la identificación del vehículo

e incluso en algunos casos, del conductor, y la comisión de la infracción.

Ahora bien, el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 establece, de manera detallada, el procedimiento para la expedición de la orden de comparendo por parte de la autoridad de tránsito. Esta norma dispone lo siguiente:(...)

Como se aprecia, se debe distinguir en el procedimiento de expedición de la orden de comparendo estos dos eventos:

1. Si el agente de tránsito diligencia directamente la orden de comparendo, esta debe contener la citación al conductor para presentarse dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la autoridad de tránsito correspondiente, y le debe entregar una copia al conductor, quien debe firmar el documento; si no lo hace o no presenta su licencia de conducción, firmará por él un testigo plenamente identificado.

Se debe enviar por correo una copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo si se trata de servicio público, y a la Superintendencia de Transporte.

2. Si la expedición del comparendo se origina en la utilización de ayudas tecnológicas, se debe enviar por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, con los datos de la infracción y sus soportes, al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo si se trata de servicio público, y a la Superintendencia de Transporte.

Adicionalmente, hay que anotar que cuando se trata de la expedición de un comparendo por una infracción detectada mediante el sistema de ayudas tecnológicas, se debe aplicar el procedimiento establecido por el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, el cual dispone lo siguiente: (...).

Como se advierte en el último inciso de esta norma, la autoridad de tránsito del ente territorial en donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas debe enviar al propietario del vehículo el comparendo y sus soportes, el cual debe contener la orden de presentarse a la autoridad competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la

entrega del comparendo, «para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito».

Lo anterior ratifica la aplicabilidad de este procedimiento para determinar la comisión de la infracción, la cual puede ser la primera o puede ser la que constituye la reincidencia, por ser la segunda a cargo del mismo infractor en seis (6) meses, conforme al citado artículo 124 del código, y la fijación de la respectiva sanción.

Resulta oportuno señalar que el artículo 9 de la Ley 1843 de 2017 que contiene varias normas procedimentales, reitera también la aplicación de las disposiciones del procedimiento administrativo sancionatorio establecidas en el Código Nacional de Tránsito y solamente en lo no regulado por este, la viabilidad de acudir a las normas de la Ley 1437 de 2011, el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Dice así: (...).

Luego de la expedición de la orden de comparendo, sea con base en la actuación del agente de tránsito o el uso de las ayudas tecnológicas, y su debida notificación, continúa el procedimiento contravencional establecido en los artículos 136 y siguientes del Código Nacional de Tránsito.

3. El procedimiento posterior a la expedición del comparendo

El artículo 136 del Código Nacional de Tránsito hace parte del capítulo IV del título IV de este código. El título de este capítulo es «Actuación en caso de imposición (sic) de comparendo», de acuerdo con la modificación que le hizo el artículo 23 de la Ley 1383 de 2010.

Este artículo establece el procedimiento para el evento en que el presunto infractor acepta la comisión de la falta y se acoge a la reducción de la multa imponible, y desarrolla también el procedimiento en el evento en que el mismo rechaza haber cometido la infracción y plantea su defensa. La norma dispone lo siguiente: (...).

Como se observa, una vez cumplida la etapa de expedición de la orden de comparendo, el procedimiento establece dos posibilidades

para el presunto infractor de las normas de tránsito, a saber:

1. El presunto infractor puede aceptar la comisión de la infracción, caso en el cual deberá pagar el 50% o el 75% del valor de la multa, según que sea dentro de los cinco (5) o los veinte (20) días siguientes a la orden de comparendo, y siempre y cuando asista a un curso sobre las normas de tránsito en un organismo autorizado.

2. O bien, el presunto infractor puede rechazar la comisión de la infracción o alegar en su defensa que no es culpable, caso en el cual:

a) El funcionario debe realizar una audiencia pública para decretar las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que estime útiles.

Si fuere posible, en la misma audiencia se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado.

b) Si no fuere posible, se recaudarán las pruebas y se citará a una audiencia pública, en la cual, si hay mérito probatorio para ello, se determinará la comisión de la infracción y la imposición de la respectiva sanción y si no lo hay, se decretará la absolución del conductor inculpado. La notificación de la decisión se hace en estrados.

El artículo 137 del Código contempla unas normas especiales para el caso de las infracciones detectadas por ayudas tecnológicas, pero señala que la actuación se debe adelantar conforme al artículo precedente y destaca la garantía del derecho a la defensa del presunto infractor, que siempre debe tener el procedimiento. Dispone lo siguiente: (...).

Los artículos siguientes del mencionado capítulo IV, sobre el procedimiento administrativo sancionador de tránsito, se refieren a diversos aspectos de este.

Así, el 138 establece la comparecencia al proceso, la cual puede ser personalmente o por medio de apoderado que deberá ser abogado, la facultad del Ministerio Público de intervenir en los procesos y la disposición según la cual, si hay un menor involucrado en la actuación contravencional, debe estar

asistido por su representante legal, o por un apoderado designado por este o por un defensor de familia.

El artículo 139 dispone que las notificaciones de las providencias del proceso se hacen en estrados.

Luego, el artículo 140 establece que los organismos de tránsito tienen la facultad de cobro coactivo para hacer efectivo el pago de las multas derivadas de las infracciones de tránsito. Dice así: (...).

En el mismo sentido, el artículo 159 del código, modificado por el Decreto Ley 19 de 2012, les otorga a los organismos de tránsito la potestad de ejercer la jurisdicción coactiva para cobrar las multas impuestas a los infractores de las normas de tránsito. Su primer inciso establece lo siguiente: (...).

Tal es el procedimiento administrativo sancionatorio de las infracciones de tránsito, de acuerdo con la normativa establecida en el Código Nacional de Tránsito.

Ahora bien, resulta necesario referirse a los recursos que son procedentes en el mencionado procedimiento.

4. Los recursos

El capítulo V del título IV del Código Nacional de Tránsito tiene un solo artículo referente a los recursos contra las providencias expedidas por los organismos de tránsito dentro de este procedimiento administrativo. Dispone lo siguiente: (...).

Toda providencia queda en firme cuando vencido el término de su ejecutoria, no se ha interpuesto recurso alguno o éste ha sido negado.

Adicionalmente, el artículo 11 de la Ley 1843 de 2017, que modificó el artículo 161 del Código Nacional de Tránsito, si bien se refiere a la caducidad de la acción por contravención de las normas de tránsito, en el inciso segundo establece que los recursos deben ser resueltos en el término de un (1) año, contado desde su interposición, so pena de que se consideren fallados a favor del recurrente. Dice así: (...).

Resulta oportuno anotar que la tramitación y la resolución de los mencionados recursos, de reposición y de apelación, deberá hacerse de conformidad con lo dispuesto por los artículos 74 a 83 de la Ley 1437 de 2011, Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, a falta de regulación especial. Lo anterior, en virtud de lo establecido por el artículo 47 ibidem, en concordancia con el artículo 162 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, arriba citados.

El análisis anterior muestra cuál es en esencia, el procedimiento contravencional de tránsito establecido para la determinación de las infracciones de tránsito y la imposición de las correspondientes sanciones.

Dicho procedimiento es también aplicable para declarar la reincidencia en el caso de la comisión de una infracción dentro de un lapso de seis (6) meses después de la comisión de la primera infracción, y para imponer la sanción de suspensión de la licencia de conducción, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 124 del Código Nacional de Tránsito.

En efecto, si se presenta reincidencia en infracciones o faltas de tránsito, conforme a dicha norma, se debe efectuar el procedimiento sancionatorio establecido por el Código Nacional de Tránsito. Las autoridades de tránsito no pueden limitarse a verificar si en algún registro o en el Sistema de Información Contravencional, SICON, el inculpado figura como infractor por una falta cometida en los seis (6) meses anteriores, para imponerle inmediatamente la sanción de suspensión de la licencia de conducción, sin entrar a analizar si efectivamente se encuentra probada tanto la comisión de la segunda infracción como la responsabilidad del presunto infractor en su ocurrencia.

En el evento de la reincidencia prevista en el artículo 124 del código, la autoridad de tránsito competente debe cumplir la normativa referente al procedimiento contravencional de tránsito establecido en los artículos 135 y 136 del código y demás normas concordantes y complementarias, conforme al análisis expuesto.

En consecuencia, si aparece acreditado el acto administrativo ejecutoriado, mediante el cual, por una primera infracción cometida dentro de los seis (6) meses anteriores, se le impuso una sanción a una persona y se observa que esta ha cometido presuntamente una nueva infracción, se deben distinguir las dos hipótesis que contempla la citada normativa de tránsito, a saber:

1) Si el inculpado acepta haber cometido la segunda infracción, la autoridad de tránsito, luego de comprobar que no existe ninguna nulidad que invalide la actuación y que la declaración del inculpado se encuentra confirmada por el acervo probatorio del proceso, dicta el acto administrativo mediante el cual declara la reincidencia e impone la sanción de suspensión de la licencia de conducción, conforme al citado artículo 124.

2) Si el inculpado rechaza haber cometido la segunda infracción, o alega no tener responsabilidad en su ocurrencia, la autoridad de tránsito debe realizar la audiencias públicas de pruebas y alegatos y de decisión, decretar las pruebas pertinentes, recaudarlas y valorarlas, escuchar a las partes y a la autoridad interviniente, y garantizar el derecho de defensa y contradicción del presunto infractor, para luego tomar la decisión conforme a lo efectivamente probado en el proceso y la normativa aplicable, de manera que sea fundamentada jurídicamente. Esta decisión será, según el caso, la absolución del inculpado o la declaratoria de la reincidencia y la imposición de la sanción de suspensión de la licencia de conducción, de acuerdo con el aludido artículo 124.

En ambos eventos, se debe establecer la procedencia del recurso de apelación.

Es oportuno señalar que la reincidencia se distingue del concurso de infracciones, en la medida en que la primera se refiere concretamente a la comisión de más de una falta a las normas de tránsito en un período de seis (6) meses, mientras que el concurso de infracciones se refiere a una serie de situaciones sin fijarles un período determinado, consistentes en la comisión de varias infracciones con una sola acción u omisión o con varias acciones u omisiones, o la comisión de la misma infracción varias veces, de conformidad con lo establecido por

el artículo 31 de la Ley 599 de 2000, Código Penal, el cual es aplicable en materia de tránsito, por la remisión efectuada por el artículo 162 del Código Nacional de Tránsito Terrestre ya citado.

Cabe manifestar que la reincidencia contemplada en el artículo 124 del código no se refiere a que la tipificación de la segunda infracción corresponda a la misma de la primera, ni alude a una conducta o falta determinada, pues la norma no lo establece así, sino que se refiere a la transgresión a las normas de tránsito, por cuanto dispone que la reincidencia se presenta con la comisión de «más de una falta a las normas de tránsito, en un período de seis meses», de manera que si ocurre una segunda infracción a dichas normas en un plazo de seis meses después de la primera, que ha sido declarada y sancionada, mediante un acto administrativo en firme, se configura la reincidencia.

Sin embargo, resulta pertinente indicar en este punto, como se explicó en precedencia, que el código en varias normas establece reincidencias específicas, como por ejemplo, en los casos de conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de drogas alucinógenas, o de prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa, en los cuales se deben aplicar las normas que consagran las tipificaciones especiales de las reincidencias con las sanciones respectivas, no la norma general del artículo 124 del código.

En los casos presentados a título de ejemplo, la reincidencia es sancionada con la cancelación de la licencia de conducción.

Es importante anotar que el parágrafo del artículo 124 del Código Nacional de Tránsito señala que se considera reincidencia la comisión de más de una falta a las normas de tránsito en un período de seis (6) meses, no la existencia de más de una sanción en dicho período, de manera que la reincidencia se presenta con la comisión de una segunda infracción en ese término, y no con que se hayan impuesto dos sanciones por faltas a las normas de tránsito en tal término.

Por consiguiente, con la segunda infracción de la persona en un período de seis (6) meses, se debe determinar, mediante el

procedimiento contravencional de tránsito, si la misma se encuentra probada o no y por tanto, si se configura la reincidencia que dé lugar a la imposición de la sanción de suspensión de la licencia de conducción.

En otros términos, la reincidencia se configura con la existencia probada de la segunda infracción cometida dentro del término de seis (6) meses después de la primera.

De ahí la importancia de tener actualizados los registros de tránsito, como el del Sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito, SIMIT, a cargo de la Federación Colombiana de Municipios, de acuerdo con los artículos 10 y 11 del Código Nacional de Tránsito, para efectos de que las autoridades de tránsito determinen oportunamente, previo el cumplimiento del mencionado procedimiento contravencional, las reincidencias que se produzcan en materia de infracciones de tránsito por parte de los conductores.

C. La naturaleza jurídica de la reincidencia: agravante punitivo

La segunda pregunta de la consulta indaga acerca de la naturaleza jurídica de la reincidencia prevista en el artículo 124 del Código Nacional de Tránsito, y específicamente si se trata de una infracción, un agravante u otro concepto jurídico.

Al respecto, es necesario observar que la Corte Constitucional se pronunció al respecto y determinó que la reincidencia establecida en el Código Nacional de Tránsito constituye un agravante punitivo.

La Corte hizo un detallado estudio sobre la figura jurídica de la reincidencia en materia punitiva y, mediante la sentencia C-181 del 13 de abril de 2016, declaró exequible la norma demandada, que era un aparte del artículo 39 de la Ley 599 de 2000, Código Penal, modificado por el artículo 46 de la Ley 1453 de 2011, que establece que la llamada «unidad de multa» se duplica en aquellos casos en que la persona ha sido condenada por un delito doloso o preterintencional dentro de los diez (10) años anteriores.

Inicialmente, la Corte destacó la importancia de esta figura y la razón por la cual constituye

una agravación de la pena, en la siguiente forma: (...).

La Corte Constitucional se refiere, en la mencionada sentencia, a la naturaleza jurídica de la reincidencia, como una circunstancia o causal de agravación de la pena, respondiendo de esta forma al segundo interrogante. Dice así en la parte pertinente:

Concepto de reincidencia penal

[...] Previamente se había advertido que la reincidencia constituye una reacción social frente a la recaída en el delito materializada en el incremento de la pena. Según el diccionario de la Real Academia Española reincidencia significa: i) Reiteración de una misma culpa o defecto; o ii) Circunstancia agravante de la responsabilidad criminal, que consiste en haber sido el reo condenado antes por un delito análogo al que se le imputa.

[...] En resumen, la reincidencia es una recaída en el delito, por parte de quien ya había sido condenado penalmente con anterioridad, lo cual genera una reacción social y jurídica en términos punitivos, pues agrava la pena del nuevo delito.

Naturaleza jurídica

[...] El concepto de reincidencia penal expuesto previamente, advierte que la naturaleza jurídica de esta figura es la de agravar la pena impuesta al delincuente que recae en el delito, por tal motivo se trata de una causal de agravación punitiva.

Esta Corporación en **sentencia C-060 de 1994**, expuso que la reincidencia es una causal de agravación de la pena impuesta, debido a que "(...) es al legislador a quien corresponde expedir los ordenamientos legales que rijan el sistema penal; en este evento, el legislador colombiano juzgó oportuno darle relieve a la reincidencia, como una forma más eficaz de desestimular conductas socialmente censurable (sic)."

Posteriormente en **sentencia C-077 de 2006** esta Corporación expresó: (...).

La Corte Constitucional, en la **sentencia C-181 de 2016**, cita varias sentencias en las

cuales ha analizado la figura de la reincidencia en distintos ordenamientos jurídicos, y que tienen como elemento común el ejercicio de la facultad sancionatoria del Estado (ius puniendi).

La Sala observa que ciertamente el ordenamiento penal y los demás ordenamientos sancionatorios (como es el de tránsito) hacen parte del ordenamiento punitivo del Estado, pero es claro que el primero se destaca ampliamente, en razón de los valores y los derechos fundamentales, como la vida, la libertad, la dignidad y la integridad física y moral de las personas, entre otros de gran relevancia, que busca proteger.

Sin embargo, los demás ordenamientos sancionatorios siguen en muchos de sus aspectos, las regulaciones propias del derecho penal, las cuales se deben adecuar a su naturaleza jurídica y campo de aplicación, y tienen también sus particularidades, de acuerdo con la especialidad de la materia de que se trate y la libertad de configuración normativa del legislador.

Precisamente, la Corte Constitucional en la **sentencia C-060 de 1994**, citada a su vez por la **C-077 de 2006**, señaló sobre este último aspecto de la libertad del legislador, en relación con la reincidencia, lo siguiente: (...).

La Corte Constitucional en la mencionada **sentencia C-181 de 2016**, extracta las siguientes características de la figura jurídica de la reincidencia: (...).

La Corte Constitucional encuentra que, en ordenamientos jurídicos de diferentes sectores, la figura jurídica de la reincidencia se prevé como un agravante punitivo. Así lo expresa en la misma **sentencia C-181 de 2016**: (...).

Como se advierte, la Corte Constitucional alude al Código Nacional de Tránsito Terrestre, y concretamente a su artículo 124, de forma que se concluye que la reincidencia constituye un agravante punitivo o una circunstancia de agravación de la pena o sanción.

Lo anterior se confirma en la medida en que el artículo 124 del Código Nacional de

Tránsito Terrestre prevé una sanción severa para la reincidencia en materia de infracciones de tránsito, cuando establece la suspensión de la licencia de conducción por un término de seis (6) meses. Esto significa que durante ese lapso de tiempo el conductor se encuentra impedido por una medida prohibitiva de la autoridad, para conducir cualquier tipo de vehículos automotores, sean de servicio público o particular, y si se produce una «nueva reincidencia» conforme a la norma, la sanción se dobla, esto es, se extiende por un término de doce (12) meses.

Ciertamente constituyen sanciones fuertes, las cuales se fundamentan en la importancia de la seguridad de la circulación por las vías del país y la necesidad del acatamiento general de las normas de tránsito terrestre.

D. El concepto de la «nueva reincidencia» contemplada en el artículo 124 del Código Nacional de Tránsito Terrestre

La tercera pregunta de la consulta busca determinar cuál es el significado de la nueva reincidencia a la que se refiere el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito.

(...)

Es evidente que el Legislador habría podido redactar esta norma de una manera más clara, que fijara su alcance y evitara las interpretaciones contradictorias.

Sin embargo, atendiendo el sentido de la norma y dándole un significado que le confiera un efecto útil para su aplicación, la interpretación que se desprende de su texto es la siguiente, que se presenta de manera esquemática, para mayor claridad:

1) Si-a título de ejemplo- una persona comete una infracción de tránsito, es sancionada con la imposición de una multa.

2) Si dentro de los seis (6) meses siguientes comete una nueva falta a las normas de tránsito, significa que incurre en reincidencia conforme a la definición del parágrafo de la norma. La sanción imponible en este caso es la de suspensión de la licencia de conducción por un término de seis (6) meses.

3) Si la persona comete una nueva infracción, dentro de los 6 meses siguientes a la segunda infracción (primera reincidencia), se doblará la sanción. En este caso, entonces, la suspensión de la licencia será por doce (12) meses, y solo se contabilizará a partir del vencimiento de la suspensión que se haya decretado por la segunda infracción (primera reincidencia).

Cabe anotar que si una persona conduce un vehículo cuando su licencia de conducción se encuentra suspendida, incurre en la infracción tipificada en el numeral 6 del artículo 26 del Código Nacional de Tránsito, que tiene como sanción la cancelación de la licencia de conducción, lo que constituye, desde luego, una pena más severa que la de suspensión.

Observa la Sala que los términos de suspensiones de la licencia de conducción no se traslapan y de ser impuestas, se contabilizarán de manera independiente.

En síntesis, la nueva reincidencia consiste en la comisión de una infracción a las normas de tránsito, dentro de los seis (6) meses siguientes a la comisión de la segunda infracción (primera reincidencia).

En tal evento, el término de suspensión de la licencia de conducción (doce meses), que se imponga como sanción por la segunda reincidencia, se contabilizará a partir del vencimiento del término de la suspensión anterior (seis meses), decretada en el acto administrativo que la haya impuesto por la primera reincidencia.

E. La sanción de la reincidencia en materia de infracciones de tránsito no implica el desconocimiento del principio jurídico del non bis in ídem

El cuarto interrogante de la consulta se refiere a si la aplicación del artículo 124 del Código Nacional de Tránsito, que establece la sanción de suspensión de la licencia de conducción a la persona que comete más de una falta de tránsito en un período de seis (6) meses, implica sancionar a esa persona dos veces por los mismos hechos y en consecuencia, desconocer el principio del non bis in ídem.

Sobre este punto es necesario indicar que la figura de la reincidencia no significa la vulneración del aludido principio jurídico fundamental, por cuanto la primera infracción se tiene en cuenta para saber si se presenta o no la figura de la reincidencia, pero no se vuelve a juzgar.

En efecto, la comisión de la primera infracción y la imposición de la correspondiente sanción ya fueron analizadas, valoradas y determinadas, de suerte que no se vuelven a estudiar ni a juzgar en el segundo procedimiento contravencional, con mayor razón por cuanto la infracción y la sanción se encuentran establecidas mediante un acto administrativo ejecutoriado que, en consecuencia, ha surtido sus efectos jurídicos.

En otras palabras, esa primera infracción y su sanción ya se encuentran en firme.

Precisamente, en este sentido se ha pronunciado la Corte Constitucional en diversas sentencias.

Así, por ejemplo, en la sentencia C-062 del 1 de febrero de 2005, mediante la cual declaró la exequibilidad de los apartes del artículo 63 del Decreto Ley 522 de 1971, que establecían el aumento de la sanción por reincidencia en la comisión de contravenciones de policía, la Corte expresó lo siguiente: (...).

Como se ve, en este caso, la agravación punitiva, va ligada al fenómeno de la reincidencia como manera de prevenir a quien habiendo sido condenado por la comisión de una contravención comete otra, esto no significa que se condene dos veces por la misma conducta, ya que se trata de hechos nuevos cometidos por el mismo infractor, quien a pesar de conocer los posibles efectos de su acción, trasgrede nuevamente el ordenamiento, sin importarle la sanción.

Se observa también que resultan pertinentes los planteamientos formulados por la Corte Constitucional cuando analizó el principio del non bis in ídem en la sentencia C-181 del 13 de abril de 2016, a propósito de una norma que establecía la reincidencia en materia penal.

En este punto, conviene recordar que, como se señaló al tratar el tema de la naturaleza jurídica de la reincidencia, la Corte Constitucional, mediante sentencia C-181 del 13 de abril de 2016, declaró exequible la norma demandada, que era un aparte del artículo 39 de la Ley 599 de 2000, Código Penal, modificado por el artículo 46 de la Ley 1453 de 2011.

Dicho aparte establece que la llamada «unidad de multa» se duplica en aquellos casos en que la persona ha sido condenada por un delito doloso o preterintencional dentro de los diez (10) años anteriores.

El único cargo de inexequibilidad contra la norma mencionada consistía en que esta violaba presuntamente el principio del non bis in ídem, contemplado en el artículo 29 de la Constitución Política, pues el demandante consideraba que la reincidencia es una forma de juzgar dos veces el primer delito cometido por la persona reincidente.

Los planteamientos de la Corte Constitucional, en la citada sentencia, fueron básicamente los siguientes:

70. El principio del non bis in ídem se encuentra consagrado en el numeral 4 del artículo 29 Superior, según el cual “(...) Quien sea sindicado tiene derecho (...) a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho”. Este principio se conoce por la jurisprudencia de esta Corte como la prohibición de doble incriminación, la cual tiene una estrecha relación con la institución de la cosa juzgada.

[...]

*72. Por su parte, la Sala de Casación Penal de la Corte Suprema de Justicia en **sentencia del 26 de marzo de 2007. Proceso No. 25629**, expresó que este principio comprende los siguientes elementos:*

“Una. Nadie puede ser investigado o perseguido dos o más veces por el mismo hecho, por un mismo o por diferentes funcionarios. Se le suele decir principio de prohibición de doble o múltiple incriminación.

“Dos. De una misma circunstancia no se pueden extraer dos o más consecuencias en contra del procesado o condenado. Se le

conoce como prohibición de la doble o múltiple valoración.

“Tres. Ejecutoriada una sentencia dictada respecto de una persona, ésta no puede ser juzgada de nuevo por el mismo hecho que dio lugar al primer fallo. Es, en estricto sentido, el principio de cosa juzgada.

“Cuatro. Impuesta a una persona la sanción que le corresponda por la comisión de una conducta delictiva, después no se le puede someter a pena por ese mismo comportamiento. Es el principio de prohibición de doble o múltiple punición.

“Cinco. Nadie puede ser perseguido, investigado, juzgado ni sancionado pluralmente por un hecho que en estricto sentido es único. Se le denomina non bis in ídem material”.

73. Esta Corporación en **sentencia T-537 de 2002**, sostuvo que el principio del non bis in ídem se fundamenta en la seguridad jurídica y la justicia material, pues cualquier persona cuenta con la seguridad que las condenas definitivas y anteriores realizan la justicia en cada caso particular e impiden que los mismos hechos puedan ser objeto de nuevos debates judiciales.

74. Ahora bien, en relación con el universo de aplicación del citado principio, la Corte ha expresado que no se encuentra delimitado por las disposiciones penales, pues este forma parte del derecho al debido proceso sancionador, por tal razón se aplica a todas las actuaciones judiciales y administrativas, es decir, a todo el universo del derecho sancionatorio.

[...]

77. De otro lado, esta Corporación ha decantado los supuestos de aplicación del principio del non bis in ídem, los cuales deben atender a tres identidades: i) de sujeto; ii) de objeto; y, iii) de causa. Así las cosas, la Corte en **sentencia C-244 de 1996** dijo:

“Este principio que, de acuerdo con la jurisprudencia y la doctrina, tiene como objetivo primordial evitar la duplicidad de sanciones, sólo tiene operancia en los casos en que exista identidad de causa, identidad de

objeto e identidad en la persona a la cual se le hace la imputación.

“La identidad en la persona significa que el sujeto inculcado debe ser la misma persona física en dos procesos de la misma índole.

“La identidad del objeto está construida por la del hecho respecto del cual se solicita la aplicación del correctivo penal. Se exige entonces la correspondencia en la especie fáctica de la conducta en dos procesos de igual naturaleza.

“La identidad en la causa se refiere a que el motivo de la iniciación del proceso sea el mismo en ambos casos.”

[...]

Finalmente, la Corte Constitucional, en la sentencia C-181 de 2016, concluye lo siguiente:

86. En resumen, la disposición jurídica no infringe el principio del non bis in ídem y se constituye en una medida de agravación punitiva que no se torna irrazonable, ya que la labor del juez al aplicar la norma que contiene el agravante punitivo, examina el nuevo delito, sin realizar valoraciones de la sentencia precedente que dan cuenta de la reincidencia del sujeto activo actual. Es claro que el juez penal, no realiza un nuevo juicio a los hechos precedentes, ni a la suficiencia de la pena impuesta anteriormente, pues en este caso la certeza legal está protegida por el principio de cosa juzgada. Esta situación tiene justificación constitucional, pues consulta el fin preventivo y resocializador de la pena, entendido este último como el establecimiento de obligaciones de doble vía. El medio utilizado no desconoce el principio del non bis in ídem, como quedó expuesto, pues la norma demandada es un agravante punitivo que no incide en la culpabilidad, ni exige verificaciones de hechos juzgados para su aplicación, de tal suerte que existe correspondencia constitucional entre el medio y el fin.

En el caso de la disposición contenida en el artículo 124 del Código Nacional de Tránsito, sobre la reincidencia en materia de contravenciones de tránsito, se observa que el parágrafo define que «se considera

*reincidencia el haber cometido más de una falta a las normas de tránsito en un período de seis meses», lo cual **no** significa que se juzga dos veces al inculpado por los mismos hechos.*

En efecto, en este evento se realiza el proceso contravencional de tránsito por la segunda infracción, y se tiene en cuenta la información del acto administrativo de la primera infracción, con la finalidad de establecer si esta fue cometida dentro de los seis (6) meses anteriores a la segunda.

Es evidente que no se trata de volver a juzgar a la persona por la primera infracción, pues además del respeto al principio constitucional del non bis in ídem, el acto administrativo que declaró probada la comisión de esta infracción y le impuso a la persona la correspondiente sanción, debe encontrarse debidamente ejecutoriado.

En el caso de la reincidencia se analiza la segunda infracción, mediante el procedimiento contravencional, por parte de la autoridad de tránsito, con la finalidad de establecer si se encuentran probadas o no la comisión de esta infracción y la responsabilidad del presunto infractor en su ocurrencia.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340048331 de 2019.
“...la reincidencia se produce cuando el presunto infractor comete más de una falta a las normas de tránsito, ya sea por comisión de la misma infracción u otra distinta, dentro de un período de seis meses. De modo que, al configurarse esta y de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 124 del Código nacional de Tránsito se suspenderá la licencia de conducción por un término de seis meses. Una vez detectada la reincidencia, la autoridad de tránsito dará inicio a un proceso contravencional independiente, dentro del cual deberá prever los términos para que no opere el fenómeno de la caducidad de la acción.”

Concepto MT-20211340498361 de 2021.
“...frente a su interrogante alusivo al procedimiento que se debe seguir en los casos de personas que nunca se les ha expedido licencia de conducción, derivado del

Lo anterior para fundamentar la decisión de declaratoria de la reincidencia y la imposición de la sanción de suspensión de la licencia de conducción por el término de seis (6) meses, o la absolución de la persona inculpada, según el caso.

En síntesis, en el procedimiento contravencional de tránsito relacionado con la eventual determinación de la reincidencia establecida por el artículo 124 del Código Nacional de Tránsito no se juzga dos veces al inculpado por los mismos hechos y, por tanto, se respeta el principio constitucional del non bis in ídem.

Finalmente, la Sala se permite exhortar a las entidades responsables de llevar los registros de las infracciones de tránsito, a mantener la información lo más actualizada y completa posible, con el fin de que las autoridades de tránsito puedan disponer de ella de manera oportuna y así poder aplicar eficazmente la norma de la reincidencia y la nueva reincidencia contenida en el artículo 124 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, y por ende, contribuir a la prevención de la accidentalidad vial.”

contexto alusivo a la suspensión de la licencia de conducción por reincidencia, es pertinente resaltar que jurídicamente no es procedente aplicar la sanción por reincidencia en materia de tránsito, consistente en suspender la licencia de conducción, por cuanto el mismo no la ha obtenido, consecuentemente, la sanción que el legislador estableció en el artículo 124 de la precitada Ley 769 de 2002, no le sería aplicable. Aunado a lo anterior, es importante destacar que pese a ser improcedente por imposibilidad fáctica y jurídica, aplicar la suspensión de la licencia de conducción que desentraña la reincidencia general del artículo ibidem, el conductor del vehículo automotor que conduce sin tener licencia de conducción, no cumple con las condiciones óptimas para realizar una actividad que requiere de todos los conocimientos idóneos y prácticos en vía para ser parte del tránsito terrestre como conductor de vehículo automotor, desconociendo así la

obligación de obtener la licencia para ejercer dicha actividad, en consecuencia, las autoridades de tránsito, deberán iniciar el procedimiento contravencional de tránsito como quiera que estaría inmerso en la conducta señalada en el código de infracciones D.1, consistente en: “guiar un

vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción”.

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 2004. “Así pues, la inmovilización no es una segunda sanción, autónoma e independiente a la multa, que conlleve juzgar dos veces al conductor por haber cometido una sola infracción. Se trata de dos sanciones complementarias, consecuencia jurídica de un mismo “enjuiciamiento”. Considerar que las disposiciones contenidas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Territorial (sic), violan el principio de non bis in idem, supone confundir los conceptos de “sanción” y “enjuiciamiento”.

(...)

La inmovilización es una medida administrativa de carácter sancionatorio, complementaria a la multa, que se impone en los eventos que la autoridad no puede permitir que el vehículo sancionado continúe circulando.

Por ejemplo, cuando un conductor realiza un giro prohibido, responde únicamente con el pago de una multa. Pero cuando la infracción consiste en no cumplir con alguno de los requisitos legales existentes para que el vehículo pueda circular o para que el conductor pueda manejar, la multa es una medida que ofrece una sanción insuficiente. Si la autoridad competente no inmoviliza el vehículo luego de imponer la multa y le permite al conductor continuar su camino, estaría autorizándolo a seguir cometiendo el comportamiento por el cual lo sancionó.

La relación inescindible que existe entre el incumplimiento de alguno de los requisitos para poder circular y la sanción de inmovilización se muestra evidente en las normas. La ley exige que exista efectivamente un impedimento para poder circular, como condición para imponer la sanción de inmovilización a un vehículo. Además, se trata de una sanción que persiste hasta el momento en que se subsane el impedimento para poder circular. Si la falencia puede corregirse en el lugar en que fue inmovilizado el vehículo, entonces éste no será conducido a otro lugar (...) Adicionalmente, debe señalar la Corte que tal como demostró el Ministerio de Transporte a través de copias allegadas al

expediente, la aplicación de estas normas ha sido guiada por circulares ministeriales que orientan su interpretación de acuerdo con el espíritu preventivo, propio de la inmovilización de vehículos

(...)

El legislador puede entonces, legítimamente, imponer limitaciones a la libertad de locomoción, siempre y cuando éstas sean razonables. No es de recibo, por tanto, el argumento de la demanda según el cual “(...) la inmovilización de vehículos, concretamente los de servicio público (...) desconoce la prevalencia de la Constitución sobre las demás leyes o normas jurídicas, por cuanto introduce unas limitaciones al principio universal de locomoción que afecta no sólo a los vehículos, a las empresas de transporte, los deberes que éstas tienen que cumplir con unas rutas y horarios establecidos, sino los derechos de los inversionistas, de los usuarios y conductores.” La libertad de locomoción puede ser limitada en tanto la restricción impuesta sea razonable.

(...) Sin duda, las posibilidades de locomoción y circulación de una persona que se desplaza en un automóvil que se encuentra inmovilizado se afectan, pero no se limitan significativamente, mucho menos excesiva o desproporcionadamente. La persona, de hecho, puede circular por el territorio con plena libertad a pie o por cualquier otro medio de transporte a su alcance; incluso, puede hacerlo conduciendo un automóvil (siempre y cuando la inmovilización no haya tenido lugar por no contar con una licencia de conducción vigente). Adicionalmente, como se explicó en el apartado anterior, la inmovilización sólo se mantiene en tanto persistan las condiciones por las cuales se le impidió circular. Es decir, el tiempo durante el cual se limita el derecho depende, primordialmente, del propio sancionado.

(...)

(...) Cuando a una persona le inmovilizan su vehículo, es porque ella misma incurrió en una falta grave al desconocer uno de los prerequisites básicos para poder circular. Ahora bien, por la estructura de la medida, la inmovilización del carro es tan larga como el propio infractor lo decida. En el momento en

que el infractor pueda empezar a cumplir con el requisito que no cumplía, se desvanecen los motivos que dan pie a la inmovilización; es más, si puede subsanar el cumplimiento de dicho requisito en el lugar de los hechos, la inmovilización se restringe únicamente a ese momento.”

En conclusión:

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”

Por otra parte

“Finalmente la Corte debe establecer si la medida adoptada (imponer la sanción de inmovilizar el vehículo del infractor en las hipótesis contempladas en el artículo 131 del CNTT) es efectivamente conducente para la consecución del fin propuesto (evitar que se pongan en inminente riesgo los derechos fundamentales de las personas que se encuentran en la calle y podrían verse lesionadas y mantener el orden público y el correcto funcionamiento en el tránsito). Debido a que los comportamientos a analizar son varios y diversos, a continuación se considerarán las infracciones en cuatro grupos: (i) las referentes a la prueba de idoneidad del conductor, (ii) las referentes al lugar por el que se transita, (iii) las referentes a la idoneidad del vehículo y (iv) las referentes control del riesgo.

(i) El primer grupo está compuesto por aquellas sanciones que se imponen a los conductores que circulan por la ciudad sin contar con la licencia de conducción, prerequisite básico por cuanto es el criterio con el que socialmente se verifica la idoneidad del conductor. Esto ocurre cuando se conduce “sin llevar consigo la licencia” “con la licencia vencida” “con la licencia adulterada o ajena, o la más grave de todas, cuando se conduce “sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente” En estos casos, no inmovilizar el vehículo de alguien que incurrió en una de estas conductas, implicaría que la autoridad de tránsito autorizaría a las personas a desplazarse en vehículos sin llevar consigo la licencia de conducción, teniéndola vencida, adulterada o ajena, o simplemente porque nunca la han obtenido. Por tanto, inmovilizar el vehículo es un medio efectivamente conducente para salvaguardar los derechos de los peatones y demás conductores y pasajeros.

(ii) El segundo grupo de infracciones es el de aquellas en que el conductor se encuentra transitando por un lugar vedado, general o específicamente. Esto ocurre cuando se transita por “sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente o cuando se cambia “el recorrido o trazado de la ruta para vehículo de transporte de

pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En ambos casos, por razones de orden público, se han establecidos zonas de la malla vial en las que permanente o temporalmente no se puede circular. En este segundo grupo de casos, la sanción de inmovilización también constituye un medio conducente para obtener el fin buscado (conservar el orden público y salvaguardar los derechos de las personas que se encuentran en la calle). En efecto, la forma concreta como se impide que se afecte el orden vial en estos casos es deteniendo el vehículo que cometa la infracción. Una vez se logre este cometido, lo que corresponde es retirar el automóvil de la vía, pues lo contrario implica autorizar a la persona a continuar realizando el acto por el cual precisamente fue sancionado, esto es, transitar por una zona que le está vedada.

(iii) El tercer grupo de infracciones es el de aquellas situaciones en que se circula por las vías con un vehículo que no reúne las condiciones de seguridad exigidas por la ley, o no observa las reglas que permiten identificarlo. Estas infracciones consisten en conducir un vehículo sin haber informado “a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo” conducirlo “con dos o más luces dañadas” durante los momentos del día en que se exige su uso, o conducirlo “empleando combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan la vida de los usuarios o de los peatones. Nuevamente, si un carro representa un peligro por el combustible que porta, porque carece de luces o porque no es identificable, es un carro que no puede circular. Esta sanción es un medio conducente para obtener el fin de preservar el orden público del tránsito y evitar que corran un riesgo alto e innecesario los peatones y demás conductores y pasajeros.

(iv) La última clase de infracciones cuenta con sólo un ejemplo en la presente demanda. En este caso no se trata de la idoneidad del conductor, ni del espacio por el que se circula, ni de las condiciones del vehículo; en este caso la infracción consiste en no asegurar los riesgos a los que se somete a los terceros. Conducir vehículos es una actividad peligrosa. En esa medida, quien usa un carro se expone no sólo a sí mismo, sino también a los transeúntes y al público en general por

donde transita. Para enfrentar esta situación, la ley exige a los conductores contar con un seguro que cubra los eventuales perjuicios que se causen a terceros. Así pues, en este caso la falta consiste en conducir “sin portar los seguros ordenados por la ley.” El legislador no permite conducir un vehículo sin portar los seguros ordenados por la ley, pues de llegar a causársele un grave perjuicio a una persona, la víctima carecería de una garantía real y efectiva de que el daño será resarcido. Por tanto, en este caso la medida de inmovilización también es conducente al fin buscado.

En conclusión, la sanción de inmovilización del vehículo contemplada en las disposiciones contenidas en el artículo 131 del CNTT es razonable bajo cada uno de los supuestos. Se trata de normas que imponen una restricción a un derecho (libertad de locomoción), en pro de un fin constitucionalmente importante (la protección de los derechos fundamentales de las personas que transitan por las vías y la conservación del orden público vial), a través de un medio que no está prohibido (imponer como sanción la retención temporal de un bien) y es efectivamente conducente para lograr el fin buscado.”

Corte Constitucional Sentencia C-474 de 2005. “El artículo 125 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, define la inmovilización como una sanción que suspende temporalmente la circulación del vehículo por vías públicas o privadas abiertas al público. La consecuencia directa de esta sanción es la conducción del vehículo a los parqueaderos autorizados, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen a la sanción, a menos que ésta sea subsanable en el sitio en que se detectó la infracción.

Según el artículo 122 del mismo estatuto, esta sanción puede ser principal o accesoria, y por lo tanto puede ser impuesta de manera concomitante con otras medidas de carácter administrativo contempladas por la misma ley, tales como la amonestación, la multa, la suspensión de la licencia de conducción, la suspensión o cancelación del permiso o registro, la retención preventiva del vehículo o la cancelación definitiva de la licencia de conducción.

La Ley 769 de 2002 no contempla en una misma disposición los supuestos en los cuales procede la inmovilización del vehículo, no obstante, el artículo 131 establece aquellos eventos en los cuales la inmovilización es prevista como pena accesoria a la multa, entre los cuales puede citarse a manera de ejemplo los siguientes: (...)

Según el tenor del artículo 125 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, una vez internado el vehículo en un parqueadero oficial o en un parqueadero autorizado, no puede ser retirado sin orden de la autoridad de tránsito competente. Dicha orden será expedida previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. En todo caso, el propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el automotor.

Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010. “Así pues, concluye la Sala que la inmovilización del vehículo es una sanción que, en principio puede ser contemplada por el legislador, siempre y cuando ésta sea consagrada de forma razonable y proporcionada.

Manual de Infracciones:

En cuanto a la inmovilización de vehículos se tendrán en cuenta los siguientes parámetros:

□ El traslado del vehículo debe realizarse mediante la utilización de un medio idóneo que impida que se siga cometiendo la infracción que dio origen a la inmovilización, por ejemplo, si se pretende inmovilizar un vehículo por contaminación ambiental, no se podrá consentir que dicho vehículo siga circulando por la vía, así sea solamente para ser llevado a los patios, por lo que seguirá contaminando. Otro de los muchos ejemplos, es el caso de un conductor que no portaba la licencia de conducción y no alcanzó a subsanar dicha inmovilización, por obvias razones el

vehículo será llevado en grúa, porque si no, el policía de tránsito permitiría que dicha infracción se siga cometiendo.

Corolario, se debe tener en cuenta que la utilización de una grúa para que un vehículo sea llevado a los patios debe atender las necesidades no sólo del servicio policial o de tránsito, sino también, las de la lógica y el sentido común, enmarcadas dentro del principio de la seguridad vial.

□ Igualmente el policía de tránsito antes de enviar el vehículo a los patios, deberá revisar el inventario y confrontarlo con lo observado objetivamente en el vehículo, tales como elementos contenidos en él y descripción del estado exterior, para que las diferentes anotaciones del estado del mismo se ajusten a la realidad y no sea a simple capricho del operador de la grúa. Esto en aras de evitar que un vehículo en buen estado, figure en el inventario con todos sus componentes en mal estado.

□ Una vez firmado el inventario del vehículo, éste queda bajo absoluta responsabilidad del operario de la grúa, quien deberá trasladarlo al patio asignado para la inmovilización, donde igualmente deberán hacer la respectiva verificación del inventario signado por el agente de tránsito y el estado en que llega, para lo cual usaran obligatoriamente una filmación del vehículo, la cual será utilizada en caso de reclamo del propietario o poseedor del automotor, que observe diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, para lo cual el propietario o administrador del parqueadero autorizado deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo sin perjuicio de las demás sanciones a que haya lugar.

□ Los costos generados por la inmovilización del vehículo, serán responsabilidad del propietario del vehículo, quien cancelará al administrador o al propietario del parqueadero, el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo, así como el respectivo servicio de grúa se ésta se utilizó.

□ Cuando se inmovilice un vehículo de servicio público de pasajeros, además de aplicar el procedimiento señalado, se exigirá la devolución del valor del pasaje.

□ Bajo ninguna circunstancia será condición para la entrega de vehículos inmovilizados, el pago del valor de la multa señalada para la infracción.

□ La orden de entrega del vehículo inmovilizado en parqueaderos oficiales se extenderá a favor del propietario o del infractor. En el evento de que el infractor no sea el propietario del vehículo deberá exhibir en original la orden de comparendo impuesta, el inventario de patio, la licencia de tránsito del vehículo y la cédula de ciudadanía.

□ En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.

El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.

□ En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340062121 de 2019.

“...los parqueaderos a los cuales se traslada un vehículo al ser inmovilizado por la comisión

de una infracción a las normas de tránsito, será el que determine el Alcalde del municipio respectivo como autoridad de tránsito dentro de su jurisdicción o en quien éste delegue

dichas funciones, quien establecerá además las condiciones y requisitos que para el efecto se requiera. Así mismo, es importante señalar que los parqueaderos autorizados deberán ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente mediante la expedición de una resolución.

Concepto MT-20191340111031 de 2019.
“...las tarifas de los estacionamientos o parqueaderos para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso abiertos al público, las debe fijar los alcaldes municipales o distritales dentro de su jurisdicción, las tarifas por el valor del servicio de parqueadero de vehículos inmovilizados por la comisión de infracciones al tránsito, las debe fijar la autoridad de tránsito y las tarifas por el valor del servicio de parqueadero de los vehículos inmovilizados por decisión judicial las debe asumir la autoridad judicial instructora del respectivo proceso, como se dispone en el inciso 10 del artículo 128 de la Ley 769 de 2002, (...) el valor de las tarifas serán las pactadas en el contrato celebrado entre la autoridad judicial y quien preste el servicio, conforme a las reglas de la contratación estatal.”

Concepto MT-20231341435001 de 2023.
“(...) la inmovilización de vehículos procede por la comisión de infracciones al tránsito cuando la Ley 769 de 2002 lo establezca de forma expresa, evento en el cual, dichos vehículos deberán ser conducidos a los parqueaderos autorizados, hasta que se subsane la causa que originó la infracción, a menos que la misma se subsane en el lugar de los hechos por el presunto contraventor y dentro de un término máximo de sesenta (60) minutos que deben ser otorgados por la autoridad de control operativo, según lo dispone el artículo 3 de la citada Resolución 3027 de 2010, compilada en la Resolución Única compilatoria en materia de tránsito 20223040045295 de 2022, sin perjuicio de la imposición de la orden comparendo. Es de resaltar que es una obligación y no facultativo que las autoridades de control operativo permitan subsanar la causa que dio lugar a la comisión de la infracción, si es procedente, toda vez que por la comisión de algunas infracciones la ley establece expresamente que además de la imposición de la orden comparendo, se debe

proceder con la inmovilización del vehículo y en otras además establece, que el rodante debe permanecer inmovilizado hasta tanto se pague el valor de la multa. No obstante, es preciso subrayar que frente al procedimiento de inmovilización vehicular, la retención preventiva de automotores y demás asuntos en materia de tránsito, dichos temas se encuentran contenidos en la Ley 769 de 2002 y la Resolución 3027 de 2010, compilada en la Resolución Única compilatoria en materia de tránsito, proferida por el Ministerio de Transporte y demás reglamentación vigente. (...) En atención al artículo 2 de la Ley 769 de 2002, el comparendo es una orden formal de notificación para que el presunto contraventor se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción a las normas de tránsito, no obstante, el agente de tránsito podrá imponer los respectivos comparendos al detectar una o más infracciones de tránsito por parte del conductor de un vehículo. Por lo tanto, si el agente detecta que se cometieron varias infracciones a las normas de tránsito, serán varios los comparendos que expida al mismo tiempo, es decir, si detecta que el conductor de un vehículo cometió diferentes infracciones a las normas de tránsito, podrá imponer varios comparendos a un mismo conductor. (...) La inmovilización de un vehículo, procede cuando el agente de tránsito en el marco de sus funciones, detecte la comisión de una infracción a las normas al tránsito en la cual de manera subsidiaria proceda la sanción de inmovilización del vehículo, este debe inmovilizar el automotor de manera inmediata. (...) Como ya se indicó anteriormente, si el agente detecta que se cometieron diferentes infracciones a las normas de tránsito, serán varios los comparendos que expida a un mismo conductor, no obstante, el procedimiento que debe adelantar la autoridad de tránsito ante la comisión de la conducta tipificada como infracción a las normas de tránsito se encuentra establecido en el artículo 135 y 136 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito, por lo tanto, la autoridad de tránsito deberá adelantar el procedimiento administrativo contravencional ante la comisión de infracciones a las normas de tránsito, respetando las garantías constitucionales del debido proceso administrativo en materia sancionatoria.”

Concepto MT-20231340508831 de 2023.

“(…) la inmovilización de un vehículo es una medida de carácter preventivo, cuyo fin es la suspensión temporal de la circulación de un automotor para que no se sigan poniendo en inminente riesgo, intereses jurídicamente protegidos de suprema prevalencia, como oportunamente resulta ser la seguridad de los usuarios. El código Nacional de tránsito establece el procedimiento para la inmovilización de vehículos con ocasión a la violación de infracciones de tránsito y el cobro de los servicios de parqueadero y grúas los cuales deben ser asumidos por el presunto infractor, procedimiento que difiere de la aprensión de vehículos en virtud de orden judicial, pudiendo ser aquellos vehículos que se encuentran involucrados en accidentes de tránsito donde hayan lesionados o fallecidos, en el cual la autoridad judicial instructora del proceso respectivo tendrá que asumir el costo del servicio de parqueadero y/o grúa. En este sentido la OAJ, abordara dos circunstancias a saber: i) vehículos inmovilizados en virtud de infracciones a la norma de tránsito, y ii) Vehículos inmovilizados por orden judicial, en los siguientes términos:

i) Vehículos inmovilizados en virtud de infracciones a la norma de tránsito La inmovilización de vehículos es una medida administrativa de carácter sancionatorio, complementaria a la multa, que se impone en los eventos previstos en la Ley, en el cual la autoridad no puede permitir que el vehículo sancionado continúe circulando por la comisión de infracciones a las normas de tránsito, dicha sanción resulta razonable, en cuanto busca proteger la vida y la integridad de las personas en las vías. Aunado a lo anterior, el artículo 125 y 128 del Código Nacional de Tránsito modificado por el artículo 1 de la Ley 1730 de 2016, preceptúan el procedimiento para la inmovilización de vehículos cuyo origen sea infracciones a las normas de tránsito, así como también la disposición de vehículos inmovilizados de los cuales si pasado un (1) año, sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa, la autoridad de tránsito respectiva, podrá disponer de dichos vehículos mediante la declaración administrativa de abandono, a

través de acto administrativo motivado y siguiendo un procedimiento reglado. Entre tanto, el artículo 2 del Decreto 1855 de 1971, “Por el cual se dictan disposiciones sobre control de precios”, instruye en los alcaldes el deber de reglamentar el funcionamiento de los garajes o aparcaderos, así como señalar en que zonas pueden operar y fijar los precios o tarifas máximas que pueden cobrar por la prestación de sus servicios.

ii) Vehículos inmovilizados por orden judicial Ante infracciones Penales como las que resultan de un accidente de tránsito con lesionados o fallecidos, se procede a la inmovilización del vehículo de manera provisional, por tratarse de la comisión de hechos delictuosos tipificados en el Código Penal, por lo tanto, le corresponde a la autoridad de tránsito ejercer las atribuciones y funciones de policía judicial e iniciar las actuaciones preliminares, como levantar el informe de accidentes de tránsito y poner en conocimiento y a disposición de la autoridad competente los hechos y pruebas constitutivos de una presunta violación al Código Penal, para que procedan dentro del marco de sus competencias, se resalta que los vehículos automotores involucrados en dichos siniestros viales son considerados como elementos materiales probatorios, conforme al artículo 256 de la Ley 906 del 2006. En suma, no se requiere autorización de la Fiscalía para proceder a inmovilizar un vehículo dada la naturaleza delictuosa de los hechos, por cuanto la medida es procedente de manera anterior o concomitante al proceso penal, el cual, dicho sea de paso, cuenta con las oportunidades procesales para ejercer el derecho de defensa y contradicción, siéndole posible el rescate del automotor bajo las condiciones y términos legales previstos en la Ley. La inmovilización de vehículos aprendidos por orden Judicial posee una connotación distinta, en estos eventos, el Ministerio de Transporte no es el Órgano competente para establecer el procedimiento aplicable para la aprehensión de vehículos por orden Judicial, en consonancia con las funciones establecidas en el Decreto 087 del 2011, “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias.” y al tenor de lo dispuesto por el inciso 10 de artículo 128 de la Ley 769 del 2002 modificado por el artículo 1 de la Ley 1730 de 2016. “El anterior

procedimiento no será aplicado a los vehículos que hayan sido inmovilizados por orden judicial, los cuales seguirán el procedimiento señalado por la ley, caso en el cual la autoridad judicial instructora del proceso respectivo tendrá que asumir el costo del servicio de parqueadero y/o grúa prestada hasta el día que el vehículo sea retirado del parqueadero”.

Atendiendo los pronunciamientos dado por la Jurisprudencia la carga que asume dicha autoridad es sólo hasta cuando permanezca bajo su disposición el vehículo aprehendido, pues luego de levantada la medida y autorizada la entrega a su propietario, cesa la obligación de la Fiscalía o de los jueces de cubrir esos gastos, debido a que de allí en adelante es responsabilidad del propietario el retiro de los patios, al respecto la Sala de Corte Suprema de Justicia mediante la sentencia de Radicación No. 81.2152 , indico: “Es claro entonces que es la autoridad judicial que impartió la orden de inmovilización la que debe asumir los gastos generados por la guarda y custodia del vehículo. Empero, es necesario precisar que esa carga la asume dicha autoridad sólo hasta cuando permanezca bajo su disposición el bien aprehendido, pues luego de levantada la medida y autorizada la entrega a su propietario, cesa la obligación de la Fiscalía o de los jueces de cubrir esos gastos, debido a que de allí en adelante es responsabilidad del propietario el retiro de los patios. De suerte que si es su voluntad no retirarlo, debe correr con los gastos de parqueo que genere la estadía del vehículo en los patios, dado que para ese entonces ya el vehículo dejó de estar bajo la responsabilidad de la autoridad que ordenó su inmovilización”.

Atendiendo su escrito de consulta, la OAJ, precisa lo siguiente:

- Corresponde a las autoridades locales reglamentar el funcionamiento de los parqueaderos y grúas, así como señalar en que zonas pueden operas y fijar los precios o tarifas máximas que puedan cobrar, conforme al artículo 2 del Decreto 1855 de 1971, “Por el cual se dictan disposiciones sobre control de precios”. “Artículo 2 Los Alcaldes reglamentarán el funcionamiento de los garajes o aparcaderos, señalarán en que zonas pueden operar y fijarán los precios o tarifas máximas que pueden cobrar por la

prestación de sus servicios, habida cuenta de la categoría de los mismos y de las condiciones y necesidades locales”

- En los casos de vehículos inmovilizados en ocasión a infracciones a la norma de tránsito, el parágrafo 6 y 7 del artículo 126 del código Nacional de tránsito establece que el propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo, no encontrándose definida salvedad o circunstancia excepcional en la misma normatividad para su no aplicación en caso de que el contraventor no sea declarado responsable de la comisión de la conducta censurada. “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.”

- Sin embargo, este procedimiento no es aplicable a los vehículos que hayan sido inmovilizados con ocasión a un siniestro vial, ya que la finalidad de la adopción de la medida consiste en mantener inalterable el bien material de la conducta punible, ocurrencia que limita la voluntad del titular por el principio de conservación de la prueba, razón por la cual los gastos por concepto del servicio de patios y de grúa generados por la inmovilización de un vehículo implicado en un accidente de tránsito, corresponden durante toda la actuación a la respectiva autoridad judicial.

- En las circunstancias especiales que el vehículo sea inmovilizado por orden judicial, se deben tener en cuenta las tarifas que anualmente fija la Dirección Ejecutiva de Administración Judicial, las cuales serán el resultado de un estudio promedio de mercado y se tasarán por meses, con la posibilidad de fraccionamiento por días, teniendo en cuenta el tiempo que el vehículo dure en el establecimiento.”

Concepto MT-20231340398341 de 2023.

“(…) el código Nacional de tránsito establece el procedimiento para la inmovilización de vehículos con ocasión a la violación de

infracciones de tránsito y el cobro de los servicios de parqueadero y grúas los cuales deben ser asumidos por el presunto infractor, procedimiento que difiere de la aprensión de vehículos en virtud de orden judicial, pudiendo ser aquellos vehículos que se encuentran involucrados en accidentes de tránsito donde hayan lesionados o fallecidos, en el cual la autoridad judicial instructora del proceso respectivo debe definir lo pertinente al objeto en consulta de acuerdo a lo establecido en la ley

En los casos de vehículos inmovilizados en ocasión a infracciones a la norma de tránsito, el parágrafo 6 y 7 del artículo 125 del código Nacional de tránsito establece que el propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo, no encontrándose definida salvedad o circunstancia excepcional en la misma normatividad para su no aplicación, en caso de que el contraventor no sea declarado responsable de la comisión de la conducta censurada.”

Concepto MT-20241341639971 de 2025: ”
Para dar respuesta al primer interrogante, es necesario establecer que el servicio de grúa es independiente de la sanción de inmovilización. Sí bien el servicio de grúa de los vehículos inmovilizados da la efectividad a la sanción de inmovilización de vehículos, ambas comportan diferencia en su naturaleza, por tanto, el pago del servicio de grúa se diferencia de la sanción que ocasionó la inmovilización del vehículo. Pues bien, la inmovilización es una sanción de naturaleza accesoria que suspende temporalmente la circulación del vehículo automotor debido a los riesgos derivados de con ocasión a la infracción cometida, por ende, sólo hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen se podrá autorizar la salida del vehículo de los parqueaderos de tránsito. A su vez, el servicio de grúa es aquel servicio que prestan las autoridades de tránsito para el traslado de los vehículos que infringen las normas de tránsito a los parqueaderos autorizados, el cual tendrá un costo que asumirá en totalidad el conductor infractor. En ese orden de ideas, el conductor está obligado a asumir el pago de la sanción por el cual le inmovilizaron el vehículo y, además el pago de servicio de Grúa, este último valor será fijado por la

autoridad territorial local. Por otro lado, es preciso mencionar que los dineros recaudados por conceto de grúa y parqueaderos no tienen una destinación específica en la norma, por tal razón, le corresponde a la autoridad territorial en ámbito de su autonomía presupuestal determinar la inversión y la distribución de dichos dineros.”

Concepto MT-20251340458791 de 2025: ”
La homologación, es definida en la Ley 769 de 2002, como la confrontación de las especificaciones técnico mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad de vehículos, con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación. De este modo, el Ministerio de Transporte aprueba la homologación de vehículos destinados al servicio público de pasajeros, público y particular de carga, de acuerdo con las características y especificaciones formuladas en modelos a escala por los importadores, ensambladores o fabricantes de vehículos (Automotores y no automotores, como los remolques y semirremolques) o carrocerías, que cumplan con las normas vigentes, para obtener su aprobación. A la vez, el Decreto 2150 de 1995, por la cual se suprimen y reforman regulaciones, procedimientos o trámites innecesarios, existentes en la administración Pública, dispone que los equipos importados o producidos en el país, destinados al servicio privado de transporte, con excepción de los vehículos de carga, tendrán homologación automática, de acuerdo a normas técnicas internacionales de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación, facilidades para los discapacitados, entre otras, homologadas por las autoridades de transporte y ambientales del país de origen, en consecuencia, los vehículos solo pueden ser sometidos al trámite de matrícula inicial conforme a sus condiciones de homologación, razón por la cual, los vehículos que transiten en el territorio colombiano, indistintamente la clase de los mismos, por las vías públicas o privadas abiertas al público, solo pueden prestar el servicio o darles el uso en las condiciones que fueron importados o ensamblados, homologados, comercializados y registrados. De otra parte, se debe indicar que el vehículo clase camión se encuentra definido en el

artículo 2º de la Ley 769 de 2002, como aquel vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga, el cual para su registro debe contar con algún tipo de carrocería a los que hace referencia la Tabla 5 del Anexo 40 de la Resolución 20223040045295 de 2022, entre las que se encuentra: Carrocería tipo grúa y planchón o plataforma. Respeto de los vehículos clase camión con carrocería tipo grúa que solo cuenta con sistema de enganche, se debe resaltar, que son automotores que están diseñados, fabricados y destinados para remolcar vehículos, resaltando que el artículo 72 de la Ley 769 de 2002, establece no se podrá remolcar más de un vehículo a la vez. Aunado a lo anterior, para aquellos vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma, homologados como grúas, están destinados para transportar carga, que bien pueden ser vehículos. Conforme a lo expuesto, frente a su interrogante se debe indicar que los vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma, homologados como grúas, pueden transportar un número indeterminado de vehículos, siempre que esa carga no supere el peso bruto vehicular y dimensiones

establecidos en la ficha técnica de homologación en cada caso en particular. Es pertinente resaltar, que la Ley 769 de 2002, define el peso bruto vehicular, como el peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.”

Concepto MT-20251340822411 de 2025:

“Con relación a parqueaderos privados sometidos al Régimen de Propiedad Horizontal, el artículo 70 de la Ley 675 de 2001, consagra que las normas municipales de urbanismo y construcción establecerán exigencias mínimas de celdas de parqueo por cada propiedad para los moradores y visitantes de las Unidades Inmobiliarias Cerradas; así como espacios de maniobra de vehículos entre otras; por lo tanto, corresponderá a las autoridades urbanísticas locales determinar lo relacionado con las reglas de estacionamiento que se encuentren ubicados en dichas propiedades horizontales. Ahora bien, las autoridades de tránsito pueden proceder a la inmovilización de vehículos de conformidad con lo establecido en el artículo 127 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, por infracciones a las normas de tránsito.”

Texto 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.

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: Ley 2027 de 2020. Artículo 2. (...)

Parágrafo 3. Para todos los efectos legales, los organismos de tránsito no podrán tramitar la entrega de vehículos inmovilizados hasta tanto el propietario, poseedor o infractor acredite estar a paz y salvo por concepto de multas o haber firmado un acuerdo de pago que se encuentre vigente.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241341499531 de 2024:

“Se precisa que el artículo 125 de la Ley 769 del 2002, establece el procedimiento para la inmovilización de vehículos con ocasión a la violación de infracciones de tránsito y el cobro de los servicios de parqueadero y grúas los cuales deben ser asumidos por el presunto infractor. Ahora bien, según lo preceptuado por el parágrafo 2 del artículo 125 de la Ley 769 de 2002, la orden de entrega del vehículo inmovilizado será emitida por la autoridad de

tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización, pudiendo ser, la cancelación del comparendo que dio origen a la inmovilización, o el acto administrativo que lo absuelve de responsabilidad dentro del proceso contravencional, si hubiere lugar. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.”

Parágrafo 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.

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.

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 la cuales las autoridades de tránsito realicen convenios para tal efecto. En ningún caso, podrá establecerse una única oficina, sucursal o agencia para la cancelación de los importes a que se refiere este.

Legislación Complementaria: Decreto-Ley 019 de 2012

Artículo 209. Retiro de los Patios de los Vehículos que han sido Inmovilizados. El retiro de los patios de los vehículos, que han sido inmovilizados por la autoridad administrativa, se podrá realizar por el propietario, o por apoderado quien no tendrá que ser abogado.

Legislación Complementaria: Ley 2052 de 2020

Artículo 29. Los sujetos obligados en los términos de la presente ley, deberán habilitar una plataforma de pagos en línea para el pago por parte de las personas naturales y jurídicas de los costos asociados a los trámites, procesos y procedimientos a cargo de estas entidades.

En todo caso, los sujetos obligados buscarán implementar otros medios de pago adicionales al establecido en el presente artículo.

Artículo 67. Cómputo de tiempo. Para efectos del cobro de los derechos de parqueo de vehículos inmovilizados por las autoridades de tránsito, sólo se podrá computar el tiempo efectivo entre la imposición de la multa y la cancelación de la misma ante la autoridad correspondiente.

En este sentido, no se tendrá en cuenta el tiempo que le tome al interesado en cumplir con los requerimientos adicionales al mencionado en el inciso anterior, para retirar el auto motor(sic).

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-17051 de 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 MT-15066 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 MT-26071 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 MT-26071 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 quien tiene la potestad de definir el número y características de los parqueaderos, ya que la norma no especifica el número de parqueaderos por municipio o departamento, ni la forma como se autorizan los mismos.”*

Conceptos MT-34052 de 2008 y MT-322851 de 2009: *“El procedimiento para inmovilizar los vehículos, por infracciones a las normas de Tránsito, se encuentra previsto en el artículo 125 de la Ley 769 de 2.002 (C.N de T.), la circular 1044 de 2.003, de acuerdo a lo ordenado en la mencionada reglamentación*

no se puede condicionar a entrega de un vehículo inmovilizado por la no cancelación de la multa impuesta por infracción a las normas de tránsito.”

Concepto MT-241661 de 2009: *-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.*

-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 7 del artículo 125 de la citada ley, los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito mediante resolución que así lo establezca.”

Concepto MT-20191340097321 de 2019. *“... cuando el vehículo se encuentra inmerso en un accidente de tránsito con víctimas (lesiones u homicidio) que presuntamente puedan tipificar infracción penal, se procederá de conformidad con lo establecido en los artículos 100 del código Penal y Código de procedimiento penal, es decir el vehículo se pondrá a disposición de la Fiscalía General de la Nación o la entidad que éste designe.”*

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:

Corte Constitucional Sentencia C-361 de 2016. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-361 de 2016 decidió declarar exequible la expresión “o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo” del artículo 127 de

la Ley 769 de 2002, por los cargos analizados en la presente sentencia

Corte Constitucional Sentencia C-1408 de 2000. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1408 de 2000 decidió declarar **EXEQUIBLE** el Artículo 231 del anterior Código Nacional de Tránsito, tal como fue

modificado por el Artículo 1, numeral 186, del Decreto 1809 de 1990²¹⁶, el cual reproducía esta misma medida.

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”.

Corte Constitucional Sentencia C-1408 de 2000. “...debe tenerse en cuenta que el retiro por parte de las autoridades de tránsito de los vehículos que se encuentran estacionados en zonas prohibidas, o abandonados en la vía pública o en zonas de uso público, no es en forma alguna una medida que tenga que ser adoptada por los jueces de la República, toda vez que, como ya se indicó, se trata de un acto de carácter preventivo respecto de una situación que requiere una acción inmediata por parte de las autoridades encargadas de velar por la seguridad de todos y por el normal desenvolvimiento de las actividades en el área territorial de su jurisdicción.

Ahora bien, estima esta Corporación que la norma impugnada no viola ningún precepto constitucional...ha de entenderse simplemente como un desarrollo del poder de policía, cuyo fin primordial consiste en

garantizar el orden público y la efectividad de los derechos y deberes de los integrantes de la colectividad (artículo 2 C.P.), tarea que debe cumplirse conforme a los principios que rigen la función administrativa (artículo 209 ibidem).

En desarrollo de las atribuciones que comporta el poder de policía resulta natural, y diríase que inherente a su función, que al aplicar las normas que lo estructuran se establezcan límites o restricciones a las libertades, desde luego sin llegar a anularlas o a hacerlas nugatorias. Ese poder -por supuesto- debe ser ejercido dentro de los precisos marcos de la Constitución y la ley.

La medida contemplada en la norma bajo estudio tiende a proteger, de manera específica, el espacio público y su destinación al uso común, y además propende a que en su cotidiana utilización prevalezca siempre el interés general sobre el particular (artículo 82 C.P.).

El ejercicio de los derechos implica deberes y cargas, como lo preceptúa el artículo 95 de la Constitución, y puesto que no se trata de prerrogativas absolutas, se encuentra sujeto a la acción y vigilancia de las autoridades en los términos de la ley.

Por otra parte, la referida disposición legal también pretende garantizar la libertad de locomoción (artículo 24 C.P), así como la vida y la integridad de las personas que transitan por las vías públicas o las zonas de uso común.

(...) la medida en comento no puede asimilarse a la figura de la extinción de dominio ni al decomiso definitivo de bienes, pues únicamente se trata de la aprehensión de un vehículo de manera temporal y con el único objetivo de permitir la libre circulación de personas. Debe recordarse, además, dentro del criterio expuesto, que la propiedad no es un derecho absoluto (artículo 58 C. P.) y que su uso no debe afectar los derechos ajenos ni el bien común.

²¹⁶ 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”.

Esta Corte no considera que la disposición objeto de juicio desconozca los preceptos del artículo 28 constitucional, ya que dicha norma se refiere a medidas que pueden afectar la libertad personal, y que, en cuanto tales, deben ser adoptadas solamente por las autoridades judiciales competentes. En el presente evento, no está de por medio ese derecho fundamental, sino que se trata de una decisión de aplicación inmediata que comporta una medida preventiva y correctiva respecto del uso indebido de la propiedad, con el fin de permitir la circulación de personas y cosas (actos a los que se refiere el artículo 1 del Código Contencioso Administrativo y respecto de los cuales, dada su naturaleza, no se aplican las reglas de dicho estatuto). Así pues, como se trata de una medida de carácter policivo que supone una acción inmediata, y puesto que no se está disponiendo de la libertad de la persona ni se está afectando la inviolabilidad de su domicilio, resulta viable que tal facultad haya sido atribuida a autoridades administrativas.

(...)

Las indicadas previsiones son razonables, pues todas ellas resultan ser idóneas para proteger los valores y derechos constitucionales que pueden resultar afectados por el indebido uso del espacio público y por el abuso de la propiedad privada.

Corte Constitucional Sentencia C-361 de 2016. “Así, lo primero que resulta pertinente señalar es que el artículo 127 de la Ley 769 de 2002 señala tres situaciones prohibidas a la luz de la regulación de tránsito, y que conllevan como consecuencia la imposición de unas medidas y sanciones por parte de las autoridades de tránsito. En concreto, el enunciado normativo del artículo señala que “la autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio los vehículos que se encuentren” en tres condiciones: (i) “estacionados irregularmente en zonas prohibidas”, (ii) “bloqueando alguna vía pública” o (iii) “abandonados en áreas destinadas al espacio público”, lo anterior, teniendo en cuenta que en las tres circunstancias no se cuente con “la presencia del conductor o responsable del vehículo”. Como se puede apreciar, los supuestos de hecho descritos son situaciones que el legislador ha determinado son prohibidas

pues corresponden a actuaciones que contrarían la adecuada utilización de los espacios vehiculares, de transporte y finalmente el espacio público. Por lo tanto, y como se explicará en el estudio de los cargos, por disposición de la propia Ley, la persona que incurre en una de estas infracciones será sujeto de la correspondiente sanción (art. 131 L. 769 de 2002).

Ahora bien, la norma en estudio también indica que en estos casos si el conductor o responsable del vehículo “se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo”, y seguidamente dispone que “[e]n 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.”

En este caso, la interpretación literal de la norma demuestra que la sanción principal es la imposición del comparendo por estacionamiento del vehículo en un sitio prohibido, evidencia que se corresponde con la interpretación sistemática de la ley pues el artículo 131 de la misma señala dentro de los tipos de sanción “C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.” Ahora bien, para constatar que las áreas destinadas al espacio público corresponden a sitios prohibidos, es necesario remitirse al artículo 76 de la citada Ley que señala expresamente (...).

Con base en esta interpretación sistemática, la medida complementaria del retiro del vehículo encuentra sentido en los fines de la Ley y de la propia norma, no como una sanción es sentido estricto, sino como la fórmula encaminada a restaurar y evitar que se perpetúe la afectación del tránsito en los espacios públicos, pues de permanecer el vehículo en el sitio prohibido la afectación a estos bienes jurídicos destinados al bienestar general y común seguiría latente en el tiempo. Adicionalmente, el estudio de la norma muestra que la imposición del comparendo solo surge a partir del momento en el que el propietario o responsable del vehículo aparece. Entre tanto, el vehículo debe ser reubicado en un lugar apropiado, con lo que se generan unos costos que deben ser asumidos

por el propietario o responsable, quien ocasionó la infracción.

Por otra parte, frente a la censura que formula el actor en relación con la utilización de la expresión “abandono”, la Corte considera que a la misma es necesario darle el significado literal que de la misma usualmente se tiene del verbo “abandonar”, esto es, la de “dejar, desamparar a alguien o algo”, la que se corresponde, adicionalmente, con la propia enunciación del artículo 127 del CNT en la que se relaciona con la ausencia del propietario o responsable del vehículo. Como

muestra el contexto de la interpretación sistemática que ahora explica la Corte, la utilización de dicho término no genera ninguna incompatibilidad con los derechos, principios y valores dispuestos en la Carta Política, pues, en principio, la norma encuentra su sentido en la adecuación de la regulación a una situación que puede afectar fines constitucionales de gran importancia como la protección al espacio público, y se fundamenta en el desarrollo de un mandato constitucional como la legítima limitación de la libertad de locomoción (art. 24 C.N.).”

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-58505 de 2006. “...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.”

Concepto MT-26071 de 2008. “...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 MT-20191340097181 de 2019. “... en cuanto a los costos de la grúa y parqueadero, es preciso señalar que el artículo 127 – Código Nacional de Tránsito – traído a colación anteriormente – señala que el procedimiento realizado por la autoridad de tránsito será adelantado aún sin la presencia en el sitio del conductor o responsable del vehículo, al momento de impartir el comparendo, y en este sentido, el automotor será conducido a los parqueaderos autorizados, cuyos costos correrán a cargo del conductor o responsable del vehículo.”

Concepto MT-20191340280441 de 2019. “... en tratándose de que la prestación del servicio de Grúa como consecuencia de infracciones

al tránsito está en cabeza del Estado, y del cual se deriva una contraprestación que deberá asumir el ciudadano beneficiado del mismo, y que aunque para el efecto, la normatividad no denomina que dicho cobro sea en estricto sentido una tasa, se encuentran presentes elementos distintivos de dicha categoría de tributos, concretamente, y en la medida en que la tarifa por el servicio de Grúa sea constituida a través de una Ley, las Ordenanzas y los Acuerdos, o que aquellos permitan que las autoridades fijen directamente dichas tarifas como recuperación del servicio prestado, siempre y cuando el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos.”

Concepto MT-20201340040971 de 2020. “... cuando por circunstancias exógenas a las actuaciones administrativas desplegadas por el agente de control operativo que conoció de la infracción –sin perjuicio del diligenciamiento de la orden de comparendo- no sea posible la concurrencia de la grúa en el lugar de los hechos, tal situación deberá quedar consignada en el informe de infracciones de tránsito.”

Concepto MT-20231341292191 de 2023. “La autoridad de tránsito, podrá retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del 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. Ahora bien, en aquellos eventos en que haya lugar al retiro del vehículo de una zona prohibida, y una vez realizada la orden de comparendo, la misma deberá ser notificada al presunto infractor de conformidad con el proceso contravencional. Aunado a lo anterior, el artículo 129 del Código Nacional de Tránsito, establece que 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.

Para los casos de vehículos en estado de abandono, el agente de tránsito deberá aportar las pruebas necesarias que sustenten la infracción cometida por el presunto infractor y será en desarrollo del proceso contravencional, la oportunidad procesal para que el presunto contraventor, pueda ejercer su derecho de defensa, haciéndose parte dentro del proceso, presentando descargos, las pruebas que pretendan hacer valer, solicitar la práctica de aquellas que consideren pertinentes, presentar recursos, con el fin de demostrar que no son responsables de la comisión de la infracción, para que finalmente la autoridad de tránsito decida frente al caso y la notifique en estrados, pues es imperativo para las autoridades administrativas respetar el debido proceso, permitiendo a los presuntos infractores el derecho de defensa y contradicción.”

Concepto MT-20241341653821 de 2024: “La inmovilización de vehículos es una medida administrativa de carácter sancionatorio, complementaria a la multa, que se impone en los eventos previstos en la Ley, en el cual la autoridad no puede permitir que el vehículo sancionado continúe circulando, por la comisión de infracciones a las normas de tránsito, dicha sanción resulta razonable, en cuanto busca proteger la vida y la integridad

de las personas en las vías. Aunado a lo anterior, el artículo 125 y 130 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, preceptúan el procedimiento para la inmovilización de vehículos cuyo origen sea infracciones a las normas de tránsito, así como la gradualidad de la sanción. Asimismo, a la luz del artículo 127 de la Ley 769 del 2002, para que proceda la inmovilización de los vehículos mal estacionados, se deben presentar tres situaciones prohibidas a la luz de la regulación de tránsito, que conlleva como consecuencia la imposición de una de las medidas y sanciones por parte de las autoridades de tránsito, las cuales son: 1) Que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas. 2) Bloqueando alguna vía pública. 3) Abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo. Adicionalmente, la Corte Constitucional mediante Sentencia C- 361 de 2016, se pronunció en el sentido que, la medida complementaria del retiro del vehículo encuentra sentido en los fines de la Ley y de la propia norma, no como una sanción en sentido estricto, sino como la fórmula encaminada a restaurar y evitar que se perpetúe la afectación del tránsito en los espacios públicos, pues de permanecer el vehículo en el sitio prohibido la afectación a estos bienes jurídicos destinados al bienestar general y común seguiría latente en el tiempo. En ese orden, la inmovilización del vehículo es una sanción complementaria que se justifica sólo en presencia de algunas infracciones de tránsito, en razón de la gravedad de la conducta y el grado de perturbación, así mismo, en estricto rigor, es una medida preventiva tendiente a que con la infracción no se sigan poniendo en inminente riesgo, intereses jurídicamente protegidos, como a la sazón resulta ser la seguridad de los usuarios. En suma, se colige que, la medida de inmovilización podrá ser aplicada por la autoridad de tránsito cuando la conducción del vehículo represente peligro ostensible según la consistencia y gravedad de algunas infracciones, además deberá aplicarla de conformidad con las conductas tipificadas en las cual sea procedente la sanción de inmovilización.”

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.²¹⁷

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-31585 de 2008: “...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) precedida (sic) por la celebración de un contrato con un tercero, que este amparado mediante pólizas que cubran la responsabilidad civil y el cumplimiento del contrato, los agentes de tránsito solo podrían retirar los vehículos con los equipos que hayan sido contratados previamente por la autoridad y no con “cualquier persona que preste el servicio de grúa.”

Concepto MT-20231341319901 de 2023. (...) la operación de grúas y parqueaderos debe estar precedida por la celebración de un contrato con un tercero, que éste amparado mediante póliza que cubra la responsabilidad civil y el cumplimiento del contrato, así mismo, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local. No obstante, la norma no establece un lineamiento de cómo se debe realizar la contratación con terceros de los programas de operación de grúas y parqueaderos, por ende, las autoridades de tránsito son independientes y autónomas para decidirlo, sin embargo, no puede perderse de vista que al momento de realizar la contratación de estos servicios, se deberá dar estricta aplicación y cumplimiento conjunto de los principios dispuestos de la Ley 80 de 1993 y de los lineamientos dispuestos en la Ley

1150 de 2007, como sus Decretos reglamentarios.”

Concepto MT-20251340496181 de 2025: “En virtud de lo establecido en la norma precitada, la operación de grúas y parqueaderos debe estar precedida por la celebración de un contrato entre la administración distrital o municipal y un tercero, que éste amparado mediante póliza que cubran la responsabilidad civil y el cumplimiento del contrato. Así mismo, se establece que la tarifa por servicio de parqueadero y grúa deben ser asumidas por conductor presunto infractor o propietario del vehículo, las cuales deben ser pagadas en cada caso en particular al responsable de la prestación del servicio, ya sea, por grúa o parqueadero, de lo que se infiere que, estas obligaciones por no ser rentas o caudales públicos a favor de la administración, no pueden ser objeto de cobro coactivo, en consecuencia, se trata de obligaciones contractuales que se rigen por las normas de derecho privado. En referencia, a la prescripción del tributo municipal “Porte de placa”, no nos pronunciaremos, en razón a que se trata de un tema ajeno a la normatividad en materia de tránsito, toda vez, que de conformidad con el artículo 1 del Decreto 087 del 17 de enero de 2011, el objetivo primordial del Ministerio de Transporte es la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo, sin

²¹⁷ 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, el cual reproducía esta misma medida.

embargo, no tiene competencia para pronunciarse sobre la legalidad de los actos administrativos expedidos por las autoridades de tránsito del orden territorial o de expedir

conceptos jurídicos frente a la interpretación de los mismos, máxime si se considera que éstas son autónomas e independientes en el cumplimiento de sus funciones.”

Parágrafo 3. Adicionado Artículo 5 Ley 2283 de 2023. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero podrán contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.

El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.

El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.

La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo

Artículo 128.²¹⁸ Modificado Artículo 1 Ley 1730 de 2014. *Disposición de los vehículos inmovilizados.* Si pasado un (1) año, sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa, la autoridad de tránsito respectiva, deberá:

Publicar por una vez en un periódico de amplia circulación nacional y en el territorio de la jurisdicción del respectivo organismo de tránsito, el listado correspondiente de los vehículos inmovilizados desde hace un (1) año como mínimo y que aún no han sido reclamados por el propietario o poseedor, para que dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la publicación, el propietario y/o poseedor del vehículo se presente a subsanar la causa que dio lugar a la inmovilización y a su vez, cancelar lo adeudado por concepto de servicios de parqueadero y/o grúa y luego se proceda a autorizar la entrega del vehículo.

Vencido este término para reclamar el vehículo, si el propietario o poseedor no han subsanado la obligación por la infracción que dio lugar a la inmovilización y los servicios de parqueadero y/o grúa pendientes, se autoriza al organismo de tránsito para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado. Acto administrativo que deberá garantizar el derecho a la defensa,

²¹⁸ El texto original de esta disposición, fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-474 de 2005.

conforme a lo establecido en las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Para tal efecto créese la figura de declaración administrativa de abandono, la cual consiste en declarar la renuencia del propietario o poseedor de retirar el vehículo del parqueadero y a su vez, asumir la obligación adeudada por concepto de los servicios prestados por concepto de parqueadero y/o grúa con el correspondiente organismo de tránsito que la declare. Siendo así, el organismo de tránsito podrá proceder a la enajenación del vehículo para sustituirlo por su equivalente en dinero.

En el acto administrativo deberá hacerse un recuento del tiempo que ha pasado el vehículo inmovilizado en el parqueadero respectivo y cualquier otra circunstancia que llegue a probar el desinterés del infractor o titular de derecho real de dominio frente al bien y por ende declarar el abandono del mismo. Además, dentro del contenido del acto administrativo se ordenará informar al organismo de tránsito donde se encuentra inscrito el vehículo para que adopte las decisiones necesarias.

En cuanto a la notificación se tendrá en cuenta, que debe hacerse al propietario o poseedor, al titular del derecho real de dominio del vehículo, garantizando el debido proceso y el derecho de defensa. Cuando se trate de vehículos de servicio público, el acto administrativo de declaración de abandono, también deberá notificarse a la empresa transportadora, por las implicaciones que de la decisión puedan derivarse. En el proceso de cobro coactivo en la cual responderá como deudora solidaria.

Ejecutoriado el acto administrativo que declare el vehículo en abandono, el organismo de tránsito que lo declara, podrá enajenarlo mediante cualquiera de los procedimientos autorizados por el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, ya sea por unidad o por lotes, previa tasación del precio unitario de cada vehículo.

Con el objetivo de respetar el derecho de propiedad y dominio, se autoriza al organismo de tránsito correspondiente, para crear una cuenta especial, en una de las entidades financieras que existan en el lugar, donde se consignen los dineros individualizados de cada propietario o poseedor del vehículo producto de la enajenación del bien y de la cual se efectuarán las deducciones a las que esta dio lugar. Los recursos del propietario o poseedor depositados en esta cuenta, podrán ser objeto de embargo vía cobro coactivo y de existir un remanente este debe ser puesto a disposición del dueño del automotor. Los dineros no reclamados serán manejados por la entidad de carácter nacional responsable de la ejecución de la política pública de seguridad vial, su caducidad será de cinco (5) años.

Cuando sobre el vehículo se haya celebrado un contrato de leasing, prenda, renting o arrendamiento sin opción de compra, se le dará al locatario, acreedor prendario o arrendatario el mismo tratamiento que al propietario para que este pueda hacer valer sus derechos en el proceso.

El anterior procedimiento no será aplicado a los vehículos que hayan sido inmovilizados por orden judicial, los cuales seguirán el procedimiento señalado por la ley, caso en el cual la autoridad judicial instructora del proceso respectivo tendrá que asumir el costo del servicio de parqueadero y/o grúa prestado hasta el día que el vehículo sea retirado del parqueadero.

La autoridad administrativa de carácter departamental, municipal o distrital, procederá a estudiar la viabilidad de condonación de las deudas generadas por todo concepto, a fin de sanear la cartera y permitir los traspasos y cancelaciones de las licencias de tránsito en el proceso de declaración administrativa de abandono.

En todo caso los vehículos que presenten alto deterioro o sean inservibles como consecuencia del agua, el sol y otros factores recibidos en los parqueaderos como resultado de choque o infracción, serán enajenados como chatarra, previo dictamen de un perito adscrito al organismo de tránsito respectivo. El producto de la enajenación seguirá el mismo procedimiento del inciso 8 de este artículo.

Legislación Complementaria: Ley 1801 de 2016

Artículo 145. Disposición de las bicicletas inmovilizadas. Si pasados seis (6) meses sin que el propietario o poseedor haya retirado la bicicleta de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero, la autoridad de tránsito respectiva, podrá mediante acto administrativo declarar el abandono de las bicicletas inmovilizadas. Acto administrativo que deberá garantizar el derecho a la defensa, conforme a lo establecido en las normas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340017951 de 2019. “... será el Organismo de Tránsito que adelante el procedimiento de declaración administrativa de abandono del vehículo quien determinará las deducciones a que haya lugar por ocasión a la inmovilización del vehículo y la declaratoria de abandono del mismo.”

Concepto MT-20191340253831 de 2019. “La Figura de la declaración administrativa de abandono consiste en declarar la renuencia del propietario o poseedor de retirar el vehículo del parqueadero y a su vez, asumir la obligación adeudada por concepto de los servicios prestados, parqueadero y/o grúa con el correspondiente organismo de tránsito que la declare, con el fin de que este pueda proceder a la enajenación del vehículo para sustituirlo por su equivalente en dinero. En

este sentido, el Código Nacional de Tránsito solo contempla que la figura de declaración administrativa de abandono procede para los vehículos que hayan sido inmovilizados y que el propietario o poseedor no haya retirado el vehículo de los patios o de los parqueaderos autorizados, ni haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa. Por consiguiente, frente a los vehículos abandonados en parqueaderos privados, el interesado debe acudir ante la jurisdicción ordinaria a fin de que sea resuelta la situación del vehículo.”

Concepto MT-20201340016891 de 2020. “...el procedimiento de declaración administrativa de abandono señalado en el

artículo 128 de La Ley 769 sustituido por la Ley 1730 de 2014 indica que si pasado un (1) año, sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa, La autoridad de tránsito respectiva, deberá: Publicar por una vez en un periódico de amplia circulación nacional y en el territorio de la jurisdicción del respectivo organismo de tránsito, el listado correspondiente de los vehículos inmovilizados desde hace un (1) año como mínimo y que aún no han sido reclamados por el propietario o poseedor, para que dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la publicación, el propietario y/o poseedor del vehículo se presente a subsanar la causa que dio lugar a la inmovilización y a su vez, cancelar lo adeudado por concepto de servicios de parqueadero y/o grúa y luego se proceda a autorizar la entrega del vehículo y si vencido este término para reclamar el vehículo, el propietario o poseedor no han subsanado la obligación por la infracción que dio lugar a la inmovilización y los servicios de parqueadero y/o grúa pendientes, se autoriza al organismo de tránsito para que mediante acto administrativo declare el abandono del vehículo inmovilizado. En ese sentido, cabe precisar que el proceso de declaratoria de abandono señalado en el artículo 128 de La Ley 769 de 2002 sustituido por la Ley 1730 de 2014 se refiere a los vehículos inmovilizados por infracción a las normas de tránsito que generan inmovilización del vehículo y pasado un tiempo el propietario o poseedor del vehículo no lo ha retirado del parqueadero en donde está inmovilizado sin hacer distinción a La clase del parqueadero a donde se traslada el mismo.

Así mismo, es importe (sic) indicar que el procedimiento señalado en el artículo 128 de la Ley 769 de 2002 debe ser adelantado por el organismo de tránsito competente de la jurisdicción donde se cometió la infracción que generó la inmovilización y del producto de la enajenación del bien se efectuarán las deducciones a que haya Lugar, entre otras por concepto de parqueadero.

Por último, cabe señalar que el contrato celebrado entre el propietario del vehículo o el infractor de la norma de tránsito que dio origen

a la inmovilización se dirimirá por las normas del derecho privado.”

Concepto MT-20211340705471 de 2021.

“...el legislador al expedir dicha normatividad, lo hizo para darle aplicación a todos los vehículos que hayan sido objeto de inmovilización y que pasado un (1) año, sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa, la autoridad de tránsito respectiva deberá realizar el procedimiento descrito en el mencionado artículo, sin establecer excepción alguna de la aplicación en el desarrollo del mismo. De modo que, dicha disposición es aplicable para todos los vehículos que pueden transitar por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos y que por la comisión de alguna de las infracciones al tránsito contempladas en la Ley 769 de 2002, tengan como sanción la inmovilización del vehículo y posterior traslado del vehículo a los parqueaderos oficiales, de conformidad con el procedimiento establecido mediante el artículo 125 del mismo cuerpo normativo, y a su vez, pasado un (1) año, sin que el propietario o poseedor haya retirado el vehículo de los patios y no haya subsanado la causa que dio origen a la inmovilización y no esté a paz y salvo con la obligación generada por servicios de parqueadero y/o grúa.”

Concepto MT-20241340325381 de 2024.

“...el artículo 128 de la Ley 769 del 2002 modificado por el artículo 1 de la Ley 1730 de 2014, establece que los recursos depositados con ocasión de los dineros producto de la enajenación del vehículo en virtud de la declaratoria administrativa de abandono podrán ser objeto de embargo a través de la jurisdicción coactiva. Por lo tanto, corresponde a la autoridad, determinar el inicio del proceso de cobro coactivo, así como la continuidad de los mismos, siendo viable también condonar las deudas a través del procedimiento de saneamiento contable, atendiendo el inciso 11 del artículo 128 de la Ley 769 del 2002 modificado por el artículo 1 de la Ley 1730 de 2014. De este modo, los organismos de tránsito podrán adelantar los procesos de cobro coactivo de las

obligaciones que consten en documentos que presten mérito ejecutivo en favor de la entidad, pudiendo ser objeto de cobro a través de la jurisdicción coactiva, en este sentido, las normas que regulan el proceso de cobro coactivo preceptuado en el Estatuto Tributario Nacional, establecen el procedimiento a seguir por el funcionario ejecutor para el cobro de las obligaciones que se encuentren en favor de la entidad, así como también, las reglas relativas a la prescripción, términos

para proponer excepciones al mandamiento de pago, entre otras. Así mismo, en virtud del artículo 2 de la Ley 1066 del 2006, establece la obligación de las entidades públicas que de manera permanente tengan a su cargo el ejercicio de las actividades y funciones administrativas o la prestación de servicios del Estado, deberán establecer mediante normativa el Reglamento Interno del Recaudo de Cartera”

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.²¹⁹

Parágrafo 1. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. La Corte Constitucional mediante Sentencia C-530 de 2003 decidió: **SEGUNDO.** - Declarar **EXEQUIBLE** el aparte final del inciso 1 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones” en el entendido, que el propietario sólo será llamado a descargos, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que probablemente es el responsable de la infracción.

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. “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 1 del artículo 129 establece que las multas no serán impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción. Esta regla general debe ser la guía en el entendimiento del aparte acusado, pues el legislador previó distintas formas de hacer comparecer al conductor y de avisar al propietario del vehículo sobre la infracción, para que pueda desvirtuar los hechos. Lo anterior proscribía cualquier forma de responsabilidad objetiva que pudiera predicarse del propietario como pasará a demostrarse.

²¹⁹ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declarar inexecutable el aparte del artículo 128 que establecía “en caso de no concurrir la sanción se impondrá al propietario registrado de vehículo”.

Aunque del texto del artículo 129 de la ley acusada no se sigue directamente la responsabilidad del propietario, pues éste será notificado de la infracción de tránsito sólo si no es posible identificar o notificar al conductor, podría pensarse que dicha notificación hace responsable automáticamente al dueño del vehículo. Pero cabe anotar que la notificación busca que el propietario del vehículo se defienda en el proceso y pueda tomar las medidas pertinentes para aclarar la situación. Con todo, esta situación no podrá presentarse a menos que las autoridades hayan intentado, por todos los medios posibles, identificar y notificar al conductor, pues lo contrario implicaría no sólo permitir que las autoridades evadan su obligación de identificar al real infractor, sino que haría responsable al propietario, a pesar de que no haya tenido ninguna participación en la infracción. Ello implicaría la aplicación de una forma de responsabilidad objetiva que, en el derecho sancionatorio está proscrita por nuestra Constitución (CP art. 29).

(...)

Una aplicación del argumento anterior en el caso bajo examen lleva a concluir que la

inasistencia del propietario a la citación no puede generar, por sí misma, la imposición de la sanción, pues es requerido un mínimo probatorio para que la autoridad de tránsito pueda sancionar. Por ello el aparte final del inciso primero del artículo 129 será declarado inexecutable, pues establece que la no concurrencia del propietario es suficiente para que se le imponga la sanción.

14- Con todo, puede proceder la notificación al propietario si las autoridades han reunido elementos de juicio suficientes para inferir su responsabilidad en los hechos. Por tanto, la constitucionalidad del aparte que establece la notificación al último propietario registrado del vehículo, cuando no fuere viable identificar al conductor, se da en el entendido de que el propietario sólo será llamado a descargos, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que probablemente es el responsable de la infracción.

Ello se sigue de la previsión hecha por el legislador en la cual existen distintas formas de hacer comparecer al conductor y de avisar al propietario del vehículo sobre la infracción para que pueda desvirtuar los hechos. (...)"

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341349251 de 2023.
“La imposición de la orden de comparendo en caso de fuga del presunto contraventor en un puesto de control o en cualquier sitio que sea requerido por un Agente de Tránsito, por la evidencia de la comisión de una infracción a las normas de tránsito, entre estas, las relacionadas con aquellas conductas de que trata el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, procede en aplicación del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual será notificado al último propietario del vehículo registrado en el RUNT. Es pertinente reiterar que, será en el proceso contravencional donde los propietarios de vehículos a los que se les notifique la imposición de órdenes de comparendo en los términos señalados, tendrán la oportunidad procesal de ejercer su derecho de defensa y contradicción, solicitando eventualmente la vinculación de un tercero como responsable en la comisión de la infracción. Ahora, conforme al pronunciamiento de la Corte Constitucional,

frente a las conductas de que trata el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, el propietario de vehículo que se le notifique una orden de comparendo en los términos señalados, sólo podrá ser declarado contraventor y sancionado, de demostrarse que la infracción le es imputable, que es responsable de la misma y que lo hizo de manera culpable.”

Concepto MT-20231341438731 de 2023.
“De conformidad con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 769 del 2002, las sanciones por infracción a las normas de tránsito no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción, en este orden de ideas, la imposición de sanciones por infracciones a las normas de tránsito en ocasión a infracciones detectadas a través de sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, exige la prueba de la culpa del sujeto pasivo, dicho de otra manera, 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 sanción impuesta solo se produce cuando se establezca su culpabilidad dentro del proceso contravencional, es decir, cuando se pruebe que él fue quien cometió la infracción, o cuando éste lo admita expresa o implícitamente; resaltando que el Código Nacional de Tránsito no contempla el procedimiento o la figura para cambio de infractor que hace alusión en su escrito.

(...) A la luz de la jurisprudencia, las sanciones por vulnerar las normas de tránsito, solo pueden ser el resultado de una actuación en la que se demuestre la responsabilidad del implicado en la comisión de una infracción, pudiendo desvirtuar el propietario que se está en presencia de un contrato de leasing, es decir, para ello se requiere garantizar a dichos propietarios que actúan en calidad de arrendadores de intervenir en la actuación y ejercer su derecho a la defensa, pues, como lo prevé el artículo 129 de la Ley 769 del 2002, las multas no pueden ser impuestas sino a la persona que cometió la infracción. (...) El artículo 10 de la ley 2161 de 2021, establece algunas obligaciones en cabeza de los propietarios de vehículos, es decir, aquellas que se encuentran dentro de la órbita de acción del propietario, tales como las relativas al mantenimiento del vehículo, la compra del seguro obligatorio o la realización de la revisión técnico mecánica, no obstante, debe surtir un proceso contravencional de tránsito, en el cual se cumplan las garantías propias del debido proceso, en tanto como ha dicho la jurisprudencia el propietario cuenta con una serie de conductas a su alcance para “velar” porque el vehículo circule dando cumplimiento a las condiciones preceptuadas por la norma de tránsito. A lo aunado, el artículo 129 de la Ley 769 del 2002, preceptúa que las multas no pueden ser impuestas sino a la persona que cometió la infracción, por lo tanto, corresponde a la autoridad de tránsito determinar en cada caso particular, los hechos facticos y jurídicos que darían lugar a la imposición de una sanción por las normas de tránsito, garantizando al presunto infractor la posibilidad de intervenir en la actuación y ejercer su derecho a la defensa y contradicción.”

Concepto MT-20231341063281 de 2023.
“...en materia de derecho administrativo sancionatorio 1, la plena identificación del

infractor es una garantía no susceptible de modulación o limitación, por lo tanto, a juicio de interpretación de esta OAJ, no es dable, a la autoridad de tránsito sancionar a un infractor sin lograr la plena identificación e individualización del vinculado al proceso contravencional. Si bien, el artículo 129 de La ley 769 del 2002, establece que si no fuere viable identificarlo, mediante los medios habituales, ejemplo cedula de ciudadanía, cedula de extranjería, permiso de permanencia temporal, entre otros, se notificará al último propietario registrado del vehículo, esto no significa que la sanción proceda de manera automática, pues en principio busca asegurar el derecho a la defensa y la oportunidad de rendir los descargos a que hubiere lugar, situación que se verifica en lo preceptuado por el parágrafo 1 del artículo citado, que establece que las multas no serán impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción, por ende, si la sanción de tránsito no puede imponerse al infractor que se encuentre plenamente identificado, tampoco habría lugar a realizar el cobro de la obligación a través de la jurisdicción coactiva. Sobre este punto, se resalta que la resolución sancionatoria proferida dentro del proceso contravencional, se constituye en un título ejecutivo en favor de la administración y en contra del deudor expedido por la autoridad competente, para cobrar mediante el procedimiento administrativo de cobro coactivo. Dicho título ejecutivo posee unos elementos formales y sustanciales, entre ellos, el deudor debe estar plenamente identificado, que para el caso que nos ocupa, corresponde al sancionado por infracciones a las normas de tránsito. Es por ello, que la falta de identificación, conlleva a la falta de fuerza ejecutiva de los actos que fundamentan el mandamiento de pago. (...) Ahora, respecto al registro de información relacionado con los infractores a las normas de tránsito, existe el Registro Nacional de Infracciones de Tránsito y Transporte, en el RUNT, el cual centraliza la información de las sanciones impuestas por las autoridades de tránsito a las personas naturales y/o jurídicas, públicas y/o privadas que transgredan las normas de tránsito y transporte en el territorio nacional y las que se encuentran registradas en el Sistema de Información de Multas por Infracciones de Tránsito (SIMIT), por lo tanto, si no se cuentan con los datos de

identificación, no es posible el reporte de dicha información.”

Concepto MT-20231340388451 de 2023.

“La diferencia entre infracciones, multas y comparendos, se colige de la definición establecida en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, en la que se señala que la infracción a las normas de tránsito es aquella conducta constitutiva de una transgresión o violación de una norma que regula la materia; por su parte el comparendo, es una orden formal de notificación de la imposición del mismo para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de la infracción para dar inicio al proceso contravencional en audiencia pública, y por su parte la multa, es una sanción monetaria que se impone al presunto infractor, de ser declarado contraventor en el procedimiento contravencional”

Concepto MT-20241340016851 de 2024.

“...de conformidad con la Ley 769 de 2002, es competencia del organismo de tránsito

adelantar los procesos contravencionales, garantizar el debido proceso, el derecho de defensa y contradicción y verificar el principio de imputabilidad de la sanción en el momento de relacionar a los sujetos a la investigación sancionatoria. En tal sentido, las razones por las cuales una persona resulte vinculada a una actuación, sólo podrán ser determinadas por la autoridad de tránsito competente. No obstante, se resalta que, prima facie, no es procedente que se vincule una persona a un proceso contravencional en tránsito, cuando esta no se encuentra directa ni indirectamente relacionada con la presunta comisión de una infracción, como quiera que la responsabilidad solidaria sólo aplica, y bajo los estrictos parámetros que indicó la Corte Constitucional, para los conductores (presuntos infractores) y propietarios de vehículos (terceros relacionados). Aunado a lo anterior se reitera, que de conformidad con lo establecido en el parágrafo del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.”

Parágrafo 2. Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo²²⁰.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió: “**TERCERO.** - Declarar **EXEQUIBLE** el

parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones”

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340491041 de 2019. “... al estar codificada en la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito la conducta de no realizar la revisión tecnomecánica y de emisiones contaminantes en los plazos previstos o cuando aun portando los certificados correspondientes no cuenta con las condiciones tecnomecánicas y de emisiones contaminantes señaladas en la Resolución 3027 de 2010 del Ministerio de Transporte, es susceptible de la detección mediante la utilización de los sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y

otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito (SAST), utilizando la información cargada en el RUNT.

Concepto MT-20251340886311 de 2025: “El artículo 129 de la Ley 769 del 2002 establece que los informes elaborados por las autoridades de tránsito a través de la imposición de comparendo, deben contener el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto infractor, así como el nombre y número de placa del agente que lo elabora. En caso de no poder registrar el número de la licencia de

²²⁰ Parágrafo declarado exequible, Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003.

conducción del presunto infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando además la notificación al conductor. Si bien la norma no define de manera taxativa cuáles deben ser esas pruebas en los casos en que el presunto infractor se encuentra en situación migratoria irregular y no presenta documentos oficiales de identificación o licencia de conducción, pueden considerarse otros elementos probatorios de carácter objetivo, siempre que permitan acreditar razonablemente su identidad y participación en la conducta infractora. Entre estos elementos pueden incluirse, entre otros: registro audiovisual (fotografías o videos) captados durante el procedimiento, información testimonial, consultas en bases de datos oficiales como RUNT, SIMIT o Migración Colombia. Finalmente, el mismo artículo establece que, en caso de no ser posible identificar plenamente al conductor, se deberá notificar al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los diez (10) días siguientes al recibo de la notificación. De conformidad con el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 205 del Decreto 019 de 2012, el proceso contravencional constituye la oportunidad procesal para que el presunto infractor ejerza sus derechos fundamentales de audiencia, defensa y contradicción. En este escenario, podrá presentar sus argumentos, controvertir las pruebas en su contra y solicitar la práctica de nuevas pruebas. La autoridad administrativa, a su vez, podrá decretar de oficio aquellas pruebas que considere pertinentes y conducentes, así como fijar el término para su práctica y recaudo. Con base en el análisis del material probatorio recaudado, se deberá proferir una resolución motivada en la que se determine la responsabilidad contravencional del inculcado e impongan las sanciones correspondientes, conforme al Código Nacional de Tránsito Terrestre. En esta etapa, el presunto infractor podrá interponer los recursos procedentes, los cuales deberán ser sustentados oralmente antes de finalizar la audiencia.

El comparendo es el acto formal mediante el cual se notifica al presunto infractor para que comparezca ante la autoridad de tránsito competente, en razón de la presunta comisión

de una infracción a las normas de tránsito. Por su parte, la multa es una sanción de carácter pecuniario que únicamente puede imponerse a quien haya sido declarado responsable en el marco de un proceso contravencional, siempre que medie un acto administrativo debidamente ejecutoriado, conforme a lo previsto en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 205 del Decreto 019 de 2012. En concordancia, el artículo 129 del Código Nacional de Tránsito Terrestre establece que los informes de las autoridades de tránsito, elaborados mediante la imposición de un comparendo, deben contener el número de la licencia de conducción, el nombre, dirección y número telefónico del presunto infractor, entre otros datos. En caso de no ser posible registrar el número de la licencia de conducción, el funcionario debe aportar pruebas objetivas que sustenten la comisión de la infracción e intentar notificar al conductor. Si no se logra identificar al infractor, se deberá notificar al último propietario registrado del vehículo, quien contará con un plazo de diez (10) días hábiles a partir de la recepción de la notificación para rendir sus descargos. En ese sentido, si el propietario del vehículo es vinculado al proceso contravencional por no haberse identificado al conductor, podrá comparecer ante la autoridad de tránsito, rendir descargos y solicitar la práctica de pruebas, a fin de que, con base en la valoración del material probatorio, la autoridad determine la responsabilidad correspondiente. Corresponde entonces a la autoridad administrativa, en el desarrollo del proceso contravencional, valorar los elementos de prueba recaudados y expedir una resolución motivada que defina si hay lugar a sanción. La imposición de sanciones por infracciones a las normas de tránsito debe ser el resultado de un procedimiento establecido en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, en el cual se garantice el derecho de defensa, la contradicción y el debido proceso. Esta garantía se materializa en audiencia pública, bajo principios de oportunidad, transparencia y equidad. Finalmente, se precisa que el parágrafo 1° del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 se encuentra vigente.

Sobre el particular, el artículo 10 de la Ley 2161 del 2021, instruyó en los propietarios de los vehículos la obligación de velar porque el

automotor de su propiedad circule cumpliendo las condiciones señaladas en la norma, la inobservancia de estas condiciones: sea que el vehículo haya circulado: (a) sin haber adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; (b) sin haber realizado la revisión técnico-mecánica en los plazos previstos por la ley; (c) por lugares y en horarios que no están permitidos; (d) excediendo los límites de velocidad permitidos; o, (e) sin respetar la luz roja del semáforo, implicaría la imposición de sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, no obstante, debe surtirse un proceso contravencional de tránsito, en el cual se cumplan las garantías propias del debido proceso. De conformidad con lo anterior, se advierte, que para la imposición de sanciones por infracciones a las normas de tránsito en ocasión al artículo citado, exige la prueba de la culpa del sujeto pasivo como propietario del vehículo, sea o no el conductor del mismo, en tanto como ha dicho la jurisprudencia en el análisis de constitucionalidad mediante Sentencia C-321 de 2022, el propietario cuenta con una serie de conductas a su alcance para “velar” porque el vehículo circule dando cumplimiento a las condiciones preceptuados por la norma de tránsito.

La Corte Constitucional, en la Sentencia C-321 de 2022, ha reiterado que dentro del proceso contravencional regulado por el

Texto del Editor:

La Ley 769 de 2002 y la Sentencia C-530 de 2003

El artículo 129 de la Ley 769 de 2002, en el párrafo segundo definió que “[L]as 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”.

El artículo 129 también define que cuando no fuere posible identificar al conductor, será citado el último propietario registrado, quien deberá presentar sus descargos, lo cual cobra plena aplicación en el caso de las detecciones electrónicas puesto que en tales casos resulta difícil determinar quién es el conductor, dado

artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 205 del Decreto 019 de 2012, cuando el citado comparece ante la autoridad administrativa en virtud de una orden de comparendo y niega los hechos que se le atribuyen, debe fijarse fecha y hora para la audiencia de pruebas y alegatos. En dicha audiencia, al presunto infractor, quien goza de la presunción de inocencia, se le debe garantizar el ejercicio pleno de sus derechos fundamentales de audiencia, defensa y contradicción. En ese marco, podrá presentar argumentos, controvertir las pruebas allegadas en su contra y solicitar la práctica de nuevas pruebas. A su vez, la autoridad administrativa podrá decretar de oficio las pruebas que estime pertinentes y conducentes, y fijar el término para su práctica y el recaudo del material probatorio. Una vez agotada la etapa probatoria, la autoridad deberá convocar a una nueva audiencia pública, en la que, con base en la valoración integral del acervo probatorio, se emita una resolución motivada que determine la responsabilidad contravencional del inculpado, imponiendo las sanciones correspondientes conforme a lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito Terrestre. En esta etapa, el presunto infractor podrá interponer los recursos procedentes, los cuales deberá formular y sustentar oralmente antes de la finalización de la audiencia.”

que dentro del estado de la técnica en Colombia no se encuentra una máquina que posibilite su identificación, mientras que, por el contrario, es fácil definir quién es el propietario del vehículo.

En relación con el supuesto que contenía el artículo 129, referido a que la falta de concurrencia del propietario ante las autoridades de tránsito daba lugar a la imposición de un comparendo, es necesario recordar que fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional, mediante la sentencia C – 530 de 2003. En la sentencia, se indica 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”.

Sin perjuicio de lo anterior, la Corte Constitucional determinó que la vinculación del propietario del vehículo a la investigación, para que comparezca a presentar sus descargos ante la imposibilidad de identificar al conductor resulta conforme a los derechos fundamentales del debido proceso, defensa y contradicción, de suerte que una vez detectada la infracción por medios tecnológicos es jurídicamente viable que se cite al propietario para comparecer ante las autoridades de tránsito.

Es necesario resaltar, de una vez, que la Alta Corte precisa que no está permitida la sanción contra el propietario por el simple hecho de no comparecer al proceso, pero sí lo está cuando quiera que exista una evidencia –aunque sea mínima, dice la sentencia–, de que la conducta u omisión que genera la sanción fue cometida por él, prueba que, de conformidad

con nuestra opinión, puede consistir en la detección electrónica, en su calidad de documento, acompañada de las presunciones que más adelante se explicarán y de las pruebas adicionales que puedan surgir en el marco del procedimiento administrativo.

La Corte Constitucional no objetó de forma alguna en este pronunciamiento la constitucionalidad de las ayudas tecnológicas para probar la ocurrencia de una infracción de tránsito, por el contrario indicó que *“pretenden otorgar mayor certeza en el proceso de identificación de vehículos y conductores, lo cual resulta apropiado a fin de restringir al máximo la posibilidad de errores en la determinación de los inculcados e infractores”*, y rechazó el cargo propuesto por los demandantes, quienes pretendían que se declarara su inexequibilidad.

Texto del Editor:

La Ley 1383 de 2010 y la Sentencia C–980 de 2010

Con posterioridad, el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010 modificó el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 y dispuso que *“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.”*

Esta norma también fue demandada ante la Corte Constitucional, la cual, por medio de la sentencia C–980 de 2010 indicó que la jurisprudencia de este tribunal *“ha avalado la incorporación de los medios tecnológicos en el funcionamiento institucional del Estado Colombiano, en el entendido que los mismos contribuyen no solo a la modernización y sistematización de sus trámites y funciones, sino también a mejorar la calidad de vida de la comunidad, ofreciendo un acceso efectivo y más equitativo a los servicios que le corresponde prestar a las autoridades públicas en los distintos escenarios de acción”*.

En relación con la posibilidad de que se le imponga la multa al propietario del vehículo, *“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”*. En el mismo sentido, la sentencia referida precisa *“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.”*

En el marco de la actuación administrativa de naturaleza sancionatoria, la autoridad está obligada a darle oportunidad al propietario

para desvirtuar la presunción de índole legal que opera sobre él, en el siguiente sentido “... 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.

De acuerdo con lo anterior, declaró la exequibilidad de la norma con fundamento en la siguiente afirmación “... 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.”

Lo anterior implica que el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, modificadorio del artículo 135 de la Ley 769 de 2002, está conforme con la Constitución Política cuando quiera que se lo interprete en el sentido de que la citación al propietario del vehículo con el que se ha cometido la infracción, la cual fue detectada con medios técnicos y tecnológicos, dará lugar a la imposición de la obligación del pago de la multa a cargo de este último, en la medida en que se respete su derecho al debido proceso y le sea imputable la sanción en virtud del régimen subjetivo de la culpa. La sentencia también hace referencia a la posibilidad de que haya una admisión expresa de la responsabilidad por parte del propietario del vehículo, o que ésta se dé implícitamente, circunstancia que abre la posibilidad de confesión presunta y otras figuras, como se verá con posterioridad.

Legislación Complementaria: Ley 1843 de 2017

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto regular la instalación, adecuada señalización, puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control del tráfico y se dictan otras disposiciones.

Se entenderá por sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos a todas las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, de que trata el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Artículo 2. Modificado Artículo 109 Decreto-Ley 2106 de 2019. Criterios para la instalación y puesta en operación. Todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de

seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Parágrafo. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha de su otorgamiento.

Parágrafo 2. Adicionado Artículo 181 Ley 2294 de 2023. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno nacional. Estos sistemas se orientarán principalmente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.

Reglamentación: Resolución 181 de 2020 ANSV

Artículo 1. Objeto. Adoptar la “Metodología de evaluación de Criterios Técnicos de Seguridad Vial, para la Instalación de ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito” que deberá ser empleada por las autoridades de tránsito, para la sustentación y evaluación de los criterios técnicos en seguridad vial establecidos en la Resolución número 20203040011245 de 2020, la cual se encuentra contenida en el Anexo que hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. La presente Resolución número es de aplicación exclusiva para entidades del sector público.

Artículo 3. Disposiciones Transitorias: Hasta tanto el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial permita la recepción de la documentación referida en la Resolución número 20203040011245 de 2020, las autoridades de tránsito deberán utilizar los mecanismos temporales de registro descritos en el apéndice transitorio que hace parte de la presente Resolución, al momento de realizar una solicitud de autorización para la instalación de sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito.

Artículo 4. Vigencias y Derogatorias. La presente Resolución número rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial la Resolución número 426 de 2018.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340273201 de 2021. “... la vigencia de la autorización para la instalación y operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y de otros medios tecnológicos será otorgada por el termino de cinco (5) años, lo cuales serán contados a partir de la fecha reportada en el sistema de información como fecha de inicio de operación, por lo tanto, cualquier necesidad por parte de los organismos de tránsito de realizar ajustes al alcance de la autorización de instalación de los SAST otorgada, deberá ser solicitado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del sistema de información, para ello se deberá habilitar el aplicativo usado para la solicitud inicial. En este caso, el trámite a seguir se realizará en los términos establecidos en el precitado artículo 7 de la Resolución 20203040011245 de 2020 del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.”

Concepto MT-20241341654051 de 2024: “El artículo 24 de la Constitución Política, hace referencia al derecho que tiene todo colombiano de circular libremente por todo el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia, sin embargo este precepto constitucional, tiene como limitante la garantía de otros derechos, razón por la cual el legislador expidió la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, estableciendo en el artículo 1, que las disposiciones de este código aplican en todo el territorio nacional y regulan la circulación de peatones, conductores, motociclistas, ciclistas, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas que internamente circulen vehículos. Así mismo, establece la norma que, conforme a lo dispuesto en el precepto constitucional antes señalado, el goce del referido derecho está sujeto a la intervención y reglamentación del Estado para garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, en especial la de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para preservar un

ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Por su parte el artículo 7 ibidem, establece que las autoridades de tránsito dentro de su jurisdicción velarán por el cumplimiento del régimen normativo sobre la materia y que sus funciones son de carácter regulatorio y sancionatorio.

Se precisa que, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones – SAST, son dispositivos electrónicos que pueden ser utilizados como prueba de ocurrencia de presuntas infracciones de tránsito. En ese orden y atendiendo el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, modificado por el artículo 109 del Decreto 2106 de 2019 y los artículos 7.8.1 y siguientes de la Resolución 20223040045295 de 2022, todo sistema automático, semiautomático y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito que se pretenda instalar, deberá cumplir con los criterios técnicos de seguridad vial que para su instalación y operación establezca el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En ese orden, respecto a los criterios de instalación y operación, las disposiciones referidas son aplicables a todas las autoridades de tránsito en el país, que directamente, o a través de terceros, pretendan instalar y operar en su jurisdicción sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, por lo tanto, ninguna autoridad podrá instalar u operar sistema automáticos o semiautomáticos para la detección de infracciones de tránsito sin cumplir con los criterios de instalación y operación. Atendiendo lo dispuesto en el artículo 7.8.1.2.1 de la Resolución en cita, establece que la Superintendencia de Transporte, en ejercicio de sus competencias, verificará periódicamente el cumplimiento de los criterios técnicos definidos en la presente resolución por parte de los organismos de tránsito, tanto para la instalación como para la operación de SAST. En el evento de encontrar presuntos incumplimientos, podrá iniciar las

investigaciones correspondientes, de conformidad con lo previsto en el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017. De otra parte, es importante precisar que el Decreto 087 del 2011, "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias", preceptúa que el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. No obstante, no funge como superior jerárquico de los organismos de tránsito, conforme al principio de Autonomía territorial, así como tampoco esta Cartera Ministerial posee competencia para realizar seguimiento a los criterios técnicos de instalación y operación de los SAST, por cuanto esta función recae en la Superintendencia de Transporte.

(...)

Así las cosas, la delegación es el acto mediante el cual una autoridad administrativa transfiere el ejercicio de funciones a sus colaboradores o a otras autoridades, siempre por medio de un acto formal (decreto o resolución) y respetando la Constitución o la ley. Para que una autoridad pueda delegar, debe contar con autorización legal previa que determine las funciones que pueden ser delegadas y las condiciones de la delegación. La función delegada y su responsabilidad se transfieren al delegado, quien no puede subdelegar, salvo autorización expresa de la ley. La delegación es transitoria, ya que el delegante puede reasumir la función en cualquier momento, recuperando la responsabilidad. En tanto que, la jurisprudencia del Consejo de Estado refirió que la delegación es una técnica administrativa que permite transferir competencias de un órgano a otro para que las ejerza bajo su responsabilidad, dentro de los términos establecidos por la ley. Los elementos clave de la delegación son: - Transferencia de funciones de un órgano a otro. - Autorización legal previa para realizar la delegación. - El órgano delegante puede reasumir la competencia en cualquier momento. De manera que, la delegación se

aplica exclusivamente en el ámbito de las funciones públicas del Estado. Según el artículo 209 de la Constitución Política, la función administrativa debe estar al servicio del interés general y regirse por principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad. A su vez, las sociedades de economía mixta son una manifestación de la descentralización como principio fundamental de la organización del Estado Colombiano. Este principio se presenta en diversas modalidades, entre las que se encuentran, la territorial, por servicios, por colaboración, entre otras: Siendo la descentralización por servicios la modalidad, a través de la cual, el Estado le concede a entidades no territoriales la competencia para ejercer actividades especializadas y que requieren un alto grado de tecnificación. Por regla general, esta medida se adelanta a través del otorgamiento de competencias a los establecimientos públicos, las sociedades de economía mixta, las corporaciones autónomas regionales, y las empresas industriales y comerciales del Estado.

Al tenor de lo establecido en el artículo 97 de la Ley 489 de 1998, el régimen de las actividades y de los servidores de las sociedades de economía mixta en las cuales el aporte de la Nación, de entidades territoriales y de entidades descentralizadas, sea igual o superior al noventa (90%) del capital social es el de las empresas industriales y comerciales del Estado, es decir que en dicho eventos donde el parte del capital social sea mayoría pública los servidores tendrán el carácter de trabajadores oficiales. Por lo tanto, el contenido del acto de creación de una entidad descentralizada, debe asignar a ésta los objetivos y estructura orgánica, los que naturalmente deben estar en consonancia con las finalidades propias del Estado y servir a su cabal realización y que de acuerdo con las características institucionales y funcionales que en cada caso haya definido el legislador, también corresponde a éste determinar los mecanismos de armonización con las políticas y planes adoptados, los controles que graviten sobre la entidad y la forma como han de ejercerse por razón de las actividades específicas asignadas legalmente, así como el régimen que aplica a sus colaboradores. Ahora bien, se precisa que el artículo 6 de la

Resolución 01245 del 2019, “Por la cual se adecua el reglamento interno para el trámite de peticiones, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias en el Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones”, expedida por el Ministerio de Transporte, en ningún caso y por ningún motivo podrán los funcionarios del Ministerio de Transporte, por vía de consulta, entrar a definir la validez o nulidad de sus actos, ni calificar previamente lo que deber ser motivo de decisión judicial o contencioso administrativa. En ese orden, esta Coordinación no posee competencia para pronunciarse o calificar si una determinada entidad territorial ha incurrido en delitos contra la administración pública, por cuanto es la Fiscalía General de la Nación la competente para iniciar la respectiva investigación respecto a casos particulares y concretos.

El artículo 2 de la Ley 1310 del 2009, “Mediante la cual se unifican normas sobre agentes de tránsito y transporte y grupos de control vial de las entidades territoriales y se dictan otras disposiciones.”, establece que los Organismos de Tránsito y Transporte, son entidades públicas del orden municipal, distrital o departamental que tienen como función organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción. De otra parte, la Corte Constitucional en Sentencia C-931/06 del 15 de noviembre de 2006, se pronunció sobre los organismos de tránsito como 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. Así las cosas, respecto al interrogante planteado en su consulta vale precisar que la Ley 489 de 1998, establece lo relacionado con la delegación, requisitos, funciones que no pueden delegarse y el régimen que aplica a los actos de delegación de las autoridades administrativas. Precizando que conforme a lo consagrado en el artículo 7 de la Ley 769 del 2002, modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022, 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.

Los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones – SAST, son dispositivos electrónicos que pueden ser utilizados como prueba de ocurrencia de presuntas infracciones de tránsito. De la interpretación armónica de las disposiciones citadas, se tiene que las infracciones a las normas de tránsito, pueden realizarse de dos formas: 1. Mediante el control en vía por parte de una agente de tránsito y transporte, el cual podrá apoyarse en dispositivos móviles operados manualmente encontrándose presente y visible en el sitio del evento, por lo cual la autoridad deberá seguir el procedimiento descrito en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 22 de la ley 1383 de 2010. 2. Mediante detección electrónica a través de SAST, cuyo procedimiento se encuentra establecido en el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017. En este orden de ideas, los dispositivos móviles utilizados para el control en vía deberán ser manipulados por el agente de tránsito estando presentes y visibles en el sitio del evento, en virtud de lo establecido en el literal de del artículo 7.8.3 de la Resolución 20223040045295 del de 2022; en este orden de ideas, para el control en vía apoyado en dispositivos móviles y equipos de detección móvil, se deberán instalar en la vía señales SI-27 visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas al inicio de estas zonas, atendido lo dispuesto por el parágrafo 2 de artículo 7.8.1.1.5. de la resolución en cita. Por lo tanto, no puede equiparse el procedimiento y reglas señaladas para el control en vía apoyado en dispositivos móviles en el lugar de los hechos realizados por agentes de tránsito investidos de competencia, con la detección electrónica cuya actividad está relacionada con el registro de evidencia de la presunta infracción de tránsito a través de dispositivos electrónicos, ya sea a través dispositivos de detección fija o dispositivos de detección móvil, en la cual NO se entrega la orden de comparendo al presunto infractor Precizando que el Artículo 4 de la ley 1843 del 2017, consagra que solo las autoridades de tránsito a que hace referencia el Código Nacional de Tránsito Terrestre, son las competentes para expedir y recaudar órdenes de comparendos por infracciones de

tránsito ocurridas en su jurisdicción, en ese sentido, no podrá entregarse dicha facultad ni por delegación ni mediante convenio a ninguna entidad de naturaleza privada. A su vez, la contratación con privados deberá atender las normas de contratación estatal y la remuneración a la inversión privada no puede superar el 10% del recaudo. Reiterando que conforme a lo establecido en el Decreto 087 del 2011, el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. No obstante, no funge como superior jerárquico de los organismos de tránsito, conforme al principio de Autonomía territorial.

Las disposiciones en materia de tránsito y transporte no autorizan que los vehículos utilizados en la detección de infracciones a las normas de tránsito persigan los conductores por las vías públicas. Respeto a los vehículos caza infractores en el municipio de Valledupar, a la luz de lo dispuesto en el parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 del 2002, 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 Código Nacional de Tránsito. Precizando que el Ministerio de Transporte no posee facultades de inspección y vigilancia y control sobre los organismos de tránsito, ahora bien, como se ha mencionado frente a los criterios de instalación y operación de los SAST, corresponde a la Superintendencia de Transporte verificar periódicamente el cumplimiento de los criterios técnicos definidos en la Resolución Única Compilatoria en Materia de Tránsito.

Sobre las ciudades inteligentes, la Resolución 1117 de 2022, “Por la cual se establecen los lineamientos de transformación digital para

las estrategias de ciudades y territorios inteligentes de las entidades territoriales, en el marco de la Política de Gobierno Digital”, del Ministerio de las Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones, establece los lineamientos de transformación digital para las estrategias de ciudades y territorios inteligentes de las entidades territoriales, en el marco de la Política de Gobierno Digital. En consonancia, el “DOCUMENTO DE RECOMENDACIONES PARA EL DESARROLLO DE CIUDADES Y TERRITORIOS INTELIGENTES” 1 de la Consejería Presidencial para Asuntos Económicos y Transformación Digital y el Departamento Nacional de Planeación, definen los lineamientos de la política de ciudades inteligentes y para la transformación digital territorial. A. Insertar a los territorios en el gobierno digital y ciudades inteligentes. B. Fomentar el liderazgo para planear y ejecutar la transformación digital del territorio como herramienta para el desarrollo de ciudades inteligentes. C. Disponer de recursos financieros para la transformación digital en territorios para apalancar iniciativas y proyectos de ciudades inteligentes. D. Facilitar la adopción y uso de tecnologías de la información. No obstante, esta Cartera Ministerial no posee competencia para pronunciarse sobre los requisitos y condiciones necesarios para implementar proyectos de transformación de Valledupar en una ciudad inteligente y sostenible a través de una empresa de economía mixta, por cuanto dichas estrategia es liderada por el Ministerio de las Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones a través de la Política de Gobierno Digital. Ahora bien, si lo que se pretende es la regulación de zonas de parqueo y proyectos de regulación de movilidad, corresponderá a las autoridades locales determinar lo pertinente en su jurisdicción, atendiendo lo preceptuado en el parágrafo 3 del artículo 6 de la Ley 769 del 2002, 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 Código Nacional de Tránsito Terrestre.”

Legislación Complementaria: Ley 2251 de 2022

Artículo 19. *Evaluación del impacto de las ayudas tecnológicas en los accidentes de tránsito.* Las autoridades de tránsito en cuya jurisdicción operen ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito deberán implementar estrategias que permitan evaluar el impacto generado a partir de su incorporación en términos de los cambios en el número de accidentes de tránsito, lesionados y fallecidos en la zona de influencia de los equipos en operación.

Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará e implementará una estrategia que le permita recopilar y analizar los resultados de las anteriores evaluaciones con el fin de contar con la información que permita establecer acciones pertinentes para avanzar en la consecución de los objetivos planteados en materia de seguridad vial.

Legislación Complementaria: Ley 2294 de 2023

Artículo 180. La Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá las tecnologías que permitan fortalecer el control, con énfasis en la capacidad de detección de infracciones, para la imposición de órdenes de comparendo por no contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y/o revisión técnico mecánica y emisión de gases contaminantes, y en coordinación con cada entidad territorial, implementará dichas tecnologías, de conformidad con la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1. La Superintendencia de Transporte deberá implementar un sistema de control e indicadores de gestión para los organismos de tránsito, municipios y departamentos en el marco de sus competencias.

Parágrafo 2. Los organismos de Apoyo al Tránsito, con el fin de coadyuvar en mejorar los indicadores de siniestralidad y movilidad, podrán desarrollar campañas, en el marco de las pautas que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial, siempre y cuando no se afecte la tarifa establecida para los servicios que prestan, ni los requisitos de registro establecidos por el Ministerio de Transporte, ni tampoco las condiciones técnicas y tecnológicas para la realización de los servicios autorizados.

Parágrafo 3. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a todas las entidades que realizan cursos para obtener descuentos en las sanciones por infracciones a las normas de tránsito, al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.

Legislación Complementaria: Ley 1843 de 2017

Artículo 3. *Autoridad competente para la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos.* La Superintendencia de Puertos y Transporte tendrá como función:

Adelantar, de oficio o a petición de parte, acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia de Seguridad Vial, en el evento de encontrar incumplimientos por parte de la autoridad de tránsito en dichos criterios podrá iniciar investigación correspondiente la cual podrá concluir con la suspensión de las ayudas tecnológicas hasta tanto cumplan los criterios técnicos definidos.

Artículo 4. Competencia para expedir órdenes de comparendos. Solo las autoridades de tránsito a que hace referencia el Código Nacional de Tránsito, son las competentes para expedir y recaudar órdenes de comparendos por infracciones de tránsito ocurridas en su jurisdicción. No podrá entregarse dicha facultad ni por delegación ni mediante convenio a ninguna entidad de naturaleza privada.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340836791 de 2023.

“(…) la competencia para imponer orden de comparendo por infracciones a las normas de tránsito, como aquellas que son captadas mediante control en vía apoyado en dispositivos móviles, recae en los agentes de tránsito y transporte y en el grupo de control vial o cuerpo de agentes de tránsito, dado que el procedimiento de control en vía de estos equipos deben ser operados manualmente por el agente de tránsito con el fin de registrar la evidencia de la presunta infracción de tránsito, elaborando en el sitio de los hechos la orden de comparendo de conformidad con lo establecido en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002. No obstante, vale precisar que la Ley 2197 de 2022 permite que estos sean contratados (Agentes de Tránsito y Transporte, Grupo de Control Vial o Cuerpos de Agentes de Tránsito), y aquellos que sean contratados no podrán ejercer funciones de policía judicial como quiera que estas no pueden ser objeto de delegación o contratar con particulares.”

Concepto MT-20251300186281 de 2025.

“Las autoridades de tránsito, con miras a determinar la ocurrencia de una infracción de tránsito, se pueden valer de 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.

Ahora, si bien es cierto que, en atención a lo dispuesto por el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción, si es viable que se notifique del comparendo al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación; esto cuando no fuere viable identificar al conductor. Al respecto, según lo dispone la Resolución 20223040045295 de 2022, frente a las infracciones detectadas mediante Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, el agente de tránsito debe realizar la validación del comparendo, procedimiento que consiste en la verificación de la información registrada mediante los SAST, para el establecimiento de la presunta infracción y expedición de la orden de comparendo. En atención a lo dispuesto por el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley, por lugares y en horarios que estén permitidos, sin exceder los límites de velocidad permitidos, respetando la luz roja del semáforo. La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de

Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito. Así, el propietario podrá ser sancionado cuando resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-321-22 de 14 de septiembre de 2022.

En ese sentido, la notificación de la orden de comparendo por infracciones a las normas de tránsito detectadas mediante el sistema de ayudas tecnológicas, se encuentra regulada en la Ley 1843 del 2017, en lo que respecta al procedimiento administrativo sancionatorio es preciso acudir a lo regulado en el Código Nacional de Tránsito y en lo no regulado por esta, a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Respecto al término de prescripción, se debe observar lo dispuesto por el artículo 159 de la Ley 769 de 2002 y sobre el trámite para adelantar el cobro de las multas de tránsito, se deben atender las reglas del Estatuto Tributario Nacional – Decreto 624 de 1989. En ese marco, los organismos de tránsito deben acatar los términos de caducidad de la acción por contravención de las normas de tránsito (al año (1), contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella), así como el de prescripción de las multas (tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho), so pena de que tal situación sea

alegada por el presunto contraventor dentro del proceso. Es importante resaltar que las actuaciones de la administración deben surtir conforme a las normas de carácter legal y reglamentario, de tal forma que se garantice el derecho fundamental al debido proceso, so pena, de incurrir en responsabilidad administrativa y sus funcionarios, en responsabilidad disciplinaria y/o penal. Así, cuando el presunto contraventor considere vulnerado su derecho fundamental al debido proceso con un acto administrativo en firme, podrá desvirtuar la presunción de legalidad del mismo ante la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo, mediante el ejercicio de los medios de control pertinentes.

Según lo dispone el artículo 10 de la Ley 769 de 2002, el SIMIT es el sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito cuyas características, montaje la operación y actualización de la información del sistema, serán determinadas por la Federación Colombiana de Municipios.

El mandamiento de pago emanado con ocasión al cobro de una multa de tránsito, debe notificarse dentro de los tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho, término que se interrumpe con su notificación. Su notificación debe realizarse conforme a lo dispuesto en el Estatuto Tributario Nacional, parágrafo 4 del artículo 565 y el artículo 826.”

Artículo 6. Las autoridades de tránsito territorial podrán instalar y operar la infraestructura de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones dentro de su jurisdicción.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340028641 de 2020:
“...los organismos de tránsito conocerán de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción, así mismo podrán hacer efectivas las multas por razón de las infracciones a este código, a través de la jurisdicción coactiva y por ultimo señala la norma que las multas serán de propiedad exclusiva de los organismos de tránsito

donde se cometió la infracción de acuerdo con su jurisdicción.

Lo anterior sin perjuicio de los porcentajes que le corresponden a las respectivas autoridades señaladas en el parágrafo 2 del artículo 159 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 206 del Decreto Ley 019 de 2012. Así las cosas, si un municipio cuenta con un organismo de

tránsito legalmente constituido por el Concejo Municipal y debidamente autorizado por la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, es competente para solicitar la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos utilizados para la detección de presuntas infracciones de tránsito dentro de su jurisdicción.”

Concepto MT-20251340837971 de 2025:

“La Ley 1843 de 2017 “Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones.”, en el artículo 8, establece que el envío del comparendo impuesto por la comisión de infracciones a las normas de tránsito detectada a través de los SAST y sus correspondientes soportes, se realizará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, no obstante, no hace precisión sobre las condiciones de tiempo, modo y lugar en que las empresas de correo certificado deban realizar en envío de los mismos, pues son empresas autónomas e independientes al Ministerio de Transporte y organismos de tránsito, quienes deberán cumplir con las normas vigentes sobre la materia. Por su parte, la Resolución 3095 de 2011 “Por medio de la cual se definen los parámetros, y se fijan indicadores y metas de calidad para los servicios postales diferentes a los comprendidos dentro del Servicio Postal Universal y se establece el modelo único para las pruebas de entrega.”, expedida por la Comisión de Regulación de Comunicaciones – CRC, tiene como objeto definir los parámetros, fijar los indicadores y las metas de calidad que deben cumplir los operadores de servicios postales de Mensajería Expresa y Servicios Postales de Pago que presten el servicio de giros nacionales, distintos a aquellos pertenecientes al Servicio Postal Universal, así como el modelo único para las pruebas de entrega para los servicios postales que así lo requieran.

En atención a su interrogante, como forme a lo establecido en el artículo 10 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”, el SIMIT es un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito implementado y actualizado a nivel nacional por la Federación Colombiana de Municipios, por lo cual percibe el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado por el ciudadano infractor. Por lo tanto, el SIMIT centraliza y unifica la información acerca de las multas y sanciones impuestas a los conductores por violaciones a las normas de tránsito, indistintamente si fueron captadas por un agente de tránsito en vía o por medio de los SAST, lo cual no afecta económicamente a la Federación Colombiana de Municipios, toda vez que, aunque se trató de el uno u otro, sí el ciudadano opta por pagar la multa en los términos establecidos en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 o ésta le es impuesta una vez se falle el proceso contravencional, el porcentaje de ingreso para la Federación sigue siendo el mismo.

La Ley 1843 de 2017 en el artículo 8, establece que, ante la evidencia de la comisión de una infracción a las normas de tránsito a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos la autoridad de tránsito enviara por correo y/o correo electrónico, la orden de comparendo y sus soportes, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, cuando se trata de un vehículo de servicio público, y que en el evento que no sea posible identificar al propietario del vehículo en esa dirección, la autoridad deberá proceder a realizar la notificación por aviso de la orden de comparendo. Es de resaltar, que conforme a lo establecido en el artículo 7.8.1.3.3 de la Resolución 20223040045295 de 2022 “Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte.”, la validación de la orden de comparendo impuesto por la detección de infracciones

a las normas de tránsito a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos se debe realizar, a más tardar, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la comisión de la presunta infracción. En ese orden, si bien la norma no señala de manera taxativa cuales son los soportes a los que hace referencia, se considera, que se trata de las pruebas con las que se evidencia la comisión de la infracción.

La orden de comparendo es definida en la Ley 769 de 2002, en el artículo 2º, como 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 a las normas de tránsito. Por su parte, mediante el artículo 8.5.5 de la Resolución 20223040045295 de 2022, se adopta el Formulario de Comparendo Único Nacional (Anexo 70), que hace parte de ese acto administrativo el cual debe ser utilizado para control operativo en vía, no obstante, el mismo acto administrativo establece en el artículo 8.5.4, que las autoridades de tránsito 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 podrán 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. Conforme a lo expuesto, si bien se adoptó el Formulario de Comparendo Único Nacional que es de uso obligatorio para control operativo en vía, cuando se hace uso de comparendos en papel, con la adopción de medios técnicos y/o tecnológicos se hace uso de formatos electrónicos, sin embargo, tanto los unos como los otros deben contener la misma información del formulario adoptado mediante el artículo 8.5.5 de la Resolución 20223040045295 de 2022, lo que nos lleva a concluir que la diferencia entre éstos sólo puede ser por su forma y no frente al contenido de ese documento y tanto el uno como el otro, son el fundamento para dar

continuidad la proceso contravencional en los términos establecidos en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002.

En principio debemos recordar en este punto, que en Colombia las normas con fuerza de ley, son las leyes en sentido formal, porque son expedidas por el congreso de la república y los decretos leyes expedidos por el presidente de la república en virtud de sus facultades extraordinarias, como lo señala la Corte Constitucional mediante Sentencia C-893 DE 1999, así: “Sin embargo, eso no es lo que establecen las expresiones acusadas, ya que éstas señalan que esta acción puede ser utilizada para asegurar el cumplimiento de todas las normas con fuerza de ley, lo cual incluye no sólo a las leyes en sentido formal, que por el sólo hecho de ser expedidas por el Congreso y sancionadas por el Presidente, tienen fuerza de ley, sino también a otros actos normativos, que sin ser leyes formalmente, tienen por expreso mandato constitucional, fuerza de ley, como sucede con los decretos de facultades extraordinarias.”. Ahora respecto de la Resolución 3027 de 2010, compilada en la Resolución 20223040045295 de 2022, debemos indicar que se trata de un acto administrativo, expedidos por el Ministerio de Transporte en cumplimiento de sus funciones reglamentarias, los cuales, una vez en firme, son de obligatorio cumplimiento, en atención a lo dispuesto en el artículo 89 de la Ley 1437 de 2011 “Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.”.

El Ministerio de Transporte definió las características técnicas que debe contener el Formulario de Comparendo Único Nacional; de este modo, se puede determinar que el único formulario de comparendo existente para las infracciones de tránsito es el adoptado mediante el artículo 8.5.5 de la Resolución 20223040040295 de 2022 – anexo No. 70, por lo tanto, la expresión “demás datos” hace referencia a los datos establecidos en el Formulario de Comparendo Único Nacional, cuando se hace uso de medios técnicos y/o tecnológicos y la orden de comparendo se expide por estos medios

mediante un formato diseñado para tal fin, el cual debe contener la información de tiempo, modo y lugar sobre la comisión de la infracción, resaltado que no siempre debe contener y diligenciar la totalidad del mismo, como en aquellos eventos que la infracción involucra un vehículo de servicio particular y algunos datos no aplican o no son relevantes frente a la comisión de la infracción, como la el radio de acción, modalidad de transporte, datos de la empresa de transporte, tarjeta de operación, datos del conductor, entre otros. En ese orden, se considera no existe una contradicción en el Concepto Unificado expedido por la Oficina Asesora de Jurídica mediante oficio 20191340417721 del 30 de agosto de 2019, pues tratándose de la comisión de infracciones detectadas a través de los SAST, lo que se requiere es que el formulario o formato en que este se impone contenga la información o datos necesarios para la individualización de la comisión de una infracción conforme al Formulario de Comparendo único Nacional.

Al tenor de lo preceptuado en el artículo 2 de la Ley 769 del 2002, la orden de 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. Ahora bien, en cuanto a la naturaleza probatoria del comparendo, la Corte Constitucional, mediante Sentencia T-616 del 3 de agosto de 2006, señala que la orden de 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. En ese orden, si el presunto contraventor opta por comparecer se dará continuidad al proceso contravencional en audiencia pública, en el que éste tendrá la oportunidad de ejercer su derecho de defensa y contradicción, participando en su desarrollo con las consideraciones del caso, presentando descargos, las pruebas que pretendan hacer valer, solicitar la práctica de aquellas que consideren pertinentes, entre estas, el dictamen pericial, alegar la legalidad de la orden de

comparendo o su imposición, presentar recursos, con el fin de demostrar que no es responsable de la comisión de la infracción, para que finalmente la autoridad de tránsito tome la decisión frente al caso y la notifique en estrados, pues es imperativo para las autoridades administrativas respetar el debido proceso, permitiendo a los presuntos infractores el derecho de defensa y contradicción, como lo señala la Corte Constitucional, en Sentencia C-089 de 2011: “3.4 Específicamente en materia administrativa, la jurisprudencia de esta Corte ha establecido que los principios generales que informan el derecho fundamental al debido proceso se aplican igualmente a todas las actuaciones administrativas que desarrolle la administración pública en el cumplimiento de sus funciones y realización de sus objetivos y fines, de manera que se garantice: (i) el acceso a procesos justos y adecuados; (ii) el principio de legalidad y las formas administrativas previamente establecidas; (iii) los principios de contradicción e imparcialidad; y (iv) los derechos fundamentales de los asociados. Todas estas garantías se encuentran encaminadas a garantizar el correcto y adecuado ejercicio de la función pública administrativa, de conformidad con los preceptos constitucionales, legales o reglamentarios vigentes y los derechos de los ciudadanos, y con el fin de evitar posibles actuaciones abusivas o arbitrarias por parte de la administración a través de la expedición de actos administrativos que resulten lesivos de derechos o contrarios a los principios del Estado de Derecho. En este mismo sentido, esta Corporación ha sostenido que estas garantías inherentes al debido proceso administrativo constituyen un contrapeso al poder del Estado en las actuaciones que desarrolle frente a los particulares.»

El artículo 7 de la Ley 1843 de 2017, por el cual se adiciona el párrafo 2, al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, establece que, cuando se demuestre que la orden de comparendo impuesto por la comisión de infracciones a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios

tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la debida notificación, de lo que se infiere, que en este evento el presunto infractor, a la vez, tiene la opción de comparecer ante la autoridad de tránsito para que en audiencia pública se dé inicio al proceso contravencional en los términos establecido en el artículo 136 de la Ley 769, en cita. Ahora, frente a la prescripción, esta aplica frente a las sanciones impuestas por la comisión de infracciones a las normas de tránsito en atención a lo dispuesto en el artículo 159 de la Ley 769 de 2002, la cual operara a los tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho o la conducta que dio lugar a la comisión de la infracción, y por su parte, la caducidad opera respecto de la acción por contravención a las normas de tránsito, en un año (1) contado a partir de la comisión de la infracción y que será durante este término que se deberá decidir sobre la imposición de la sanción, y que será en tal momento en que se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad.

En atención a lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley 1843 de 2013, la imagen, fotografía o video de la comisión de la infracción cuando es detectada a través de los SAST, es los soportes que evidencia la comisión de la infracción y que deben ser enviados al propietario del vehículo con la orden de comparendo, sin embargo, debemos indicar que no existe disposición legal o reglamentaria que establezca que una fotografía con la que se evidencia la comisión de una infracción detectada mediante los SAST, sea la orden de comparendo como lo afirma, pues como se ha indicado previamente, cuando se expide una orden de comparendo por la comisión de los referidos medios, el documento que hace las veces del Formulario de Comparendo Único Nacional, debe contener la información necesaria de aquel para la individualización de la comisión de la infracción.

En principio se debe indicar, que no existe disposición legal o reglamentaria que

establezca que en los organismos de tránsito debe estar presente un funcionario del concesionario que opera el Sistema RUNT, sin embargo, se debe resaltar que los obligados a actualizar la información en dicho sistema, son los obligados a su reporte en atención a lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 1005 de 2006 “Por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002”, en concordancia con lo establecido en el párrafo 3 de artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, el cual dispone que será responsabilidad del propietario del vehículo actualizar la dirección de notificación en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). En los eventos en que no sea posible comunicar al propietario del vehículo de la imposición de una orden de comparendo por detección electrónica por correo y/o correo electrónico, el legislador dispuso en el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, que la notificación se deberá efectuar por aviso, evento en el cual se entenderá la autoridad de tránsito cumplió con dicha obligación legal o que agotó el trámite de notificación.

En atención a lo dispuesto en párrafo 1 del artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, el agente de tránsito entregará al funcionario competente dentro de las doce (12) horas siguientes, la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta y tratándose de agentes de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, la entrega se hará por conducto del comandante de la ruta, en ese orden el reporte de información al SIMIT, lo debe efectuar el organismo de tránsito a través del funcionario o dependencia que se designe para tal fin, en cada caso en particular, en el que se registra el número del comparado, fecha de su imposición, infracción, presunto infractor (nombre y número de identificación) y organismo de tránsito que reporta la información.

Tarándose de detección electrónica de infracciones a las normas de tránsito, si bien el legislador dispuso en la Ley 1843 de 2017, que ante la evidencia de la comisión de una infracción a las normas de tránsito la autoridad de tránsito impondrá

la respectiva orden de comparendo y lo comunicará al propietario del vehículo, la norma no exige, que en estos eventos la orden de comparendo debe estar firmada por el presunto infractor, máxime si se considera que el artículo 129 de la Ley 769 de 2002, establece que en 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 y de no ser viable identificarlo, se notificará al propietario registrado del vehículo. En ese orden, en atención a lo dispuesto por el legislador, de no ser procedente identificar al presunto infractor, la autoridad de control operativo o agente de tránsito debe imponer la orden de comparendo y aportar las pruebas objetivas de la comisión de la infracción.

No existe una prohibición legal, para que los organismos de tránsito cuando

imponen ordenes de comparendo por detención electrónica, en un mismo documento, además de plasmar la orden de comparendo por la comisión de la infracción, incorporen las imágenes con las que se evidencia la comisión de la infracción.

Incluir las fechas límite para acceder a descuentos del que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, en el comparendo electrónico no viola el principio de inocencia, teniendo en cuenta que el comparendo es una simple orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción y la misma norma le da la opción al presunto infractor de optar por realizar el pago de la multa, sin comparecer ante la autoridad de tránsito.”

Artículo 10. *De los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones.* En las vías nacionales, departamentales y municipales, en donde funcionen sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se deberá adicionar en la vía señales visibles que informen que es una zona vigilada por cámaras o radar, localizadas antes de iniciar estas zonas.

Las zonas deberán ser establecidas con base en los estudios técnicos, por parte de las autoridades de tránsito, respetando los límites definidos por el Ministerio de Transporte conforme al artículo 2 de la presente ley. Para las vías nacionales en donde operen sistemas tecnológicos automáticos o semiautomáticos fijos para la detección de infracciones de velocidad, la señal tendrá que ubicarse con una antelación de 500 metros de distancia.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340058341 de 2019.

“... los sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito, no podrán instalarse en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños, ni podrán operarse en vehículos en movimiento.”

Concepto MT-20241340039441 de 2024.

“La instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros

medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, aplica para todo el territorio nacional y no existen excepciones para desatender lo dispuesto en la Ley 769 de 2002, 1843 de 2017 y Resolución 20223040045295 de 2022 y demás normas reglamentarias, resaltando que es competencia de cada una de las autoridades de tránsito en su respectiva jurisdicción de velar por el cumplimiento del régimen normativo sobre la materia en cada una de sus jurisdicciones. De ahí

que, los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos que se pretendan instalar, deberán contar con autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se otorgará de acuerdo con la reglamentación establecida en el precitado acto administrativo. A su vez, debe indicarse que el objetivo primordial de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito es reducir las víctimas fatales y no fatales de siniestros viales en Colombia, cumpliendo con el fin primordial de la Ley 1843 del 2017 y de la política nacional de seguridad vial. Ahora bien, la Ley 1843 de 2017 establece que es procedente la contratación con privados para la

implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito, No obstante, deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal. Así mismo, debe resaltarse que la contratación con privados no implica que estos puedan imponer comparendos por infracciones a las normas de tránsito, pues dicha competencia recae en las autoridades de tránsito conforme a lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito. De otra parte, la verificación del cumplimiento de los criterios técnicos para la instalación y operación de los SAST corresponde en ejercicio de sus competencias a la Superintendencia de Transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017"

Artículo 13. Requisitos técnicos. La autoridad Nacional de Tránsito, se asegurará de que, para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones, se cumpla entre otras condiciones, lo siguiente:

1. Que su implementación hace parte de las acciones contenidas en el Plan Nacional y Territorial de Seguridad Vial y en su construcción concurren los actores de tránsito que leyes y reglamentos hayan dispuesto.
2. Estar soportados en estudios y análisis realizados por la entidad idónea sobre accidentalidad y flujo vehicular y peatonal; geometría, ubicación, calibración y tipo de equipos; modalidad de operación y demás variables que determine el acto reglamentario del Ministerio.
3. Contar con un cuerpo de agentes de tránsito capacitado. Cuerpo que puede ser integrado por policías especializados y/o personal de planta, de conformidad con lo establecido en la Ley 1310 de 2009.
4. La adecuada señalización a implementar para informar a las personas de la existencia de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones.

Artículo 14. Laboratorios. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio deberán demostrar la trazabilidad de sus equipos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia nacional, definidos por el Instituto Nacional de Metrología.

El servicio de trazabilidad de los equipos medidores de velocidad, se prestará con sujeción a las tarifas establecidas por dicho instituto.

Hasta tanto existan laboratorios acreditados en el territorio nacional, la calibración de los equipos, medidores de velocidad, estará a cargo del Instituto Nacional de Metrología.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Criterios Técnicos de Seguridad Vial para la Instalación y Operación de los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y Otros Medios Tecnológicos para la Detección de Presuntas Infracciones al Tránsito (SAST)

Artículo 7.8.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto reglamentar los criterios técnicos en seguridad vial para la instalación y operación de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

Artículo 7.8.2. Ámbito de aplicación. El presente capítulo es aplicable a todas las autoridades de tránsito en el país, que directamente, o a través de terceros, pretendan instalar y operar en su jurisdicción sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito.

Artículo 7.8.3. Definiciones. Para la aplicación del presente capítulo se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

a) Agente de tránsito: Aquel 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 la respectiva jurisdicción.

b) Calibración: Operación que bajo condiciones específicas establece, en una primera etapa, una relación entre los valores y sus incertidumbres de medida asociadas obtenidas a partir de los patrones de medida y las correspondientes indicaciones con sus incertidumbres asociadas y, en una segunda etapa, utiliza esta información para establecer una relación que permita obtener un resultado de medida a partir de una indicación.

c) Control aéreo: Procedimiento de registro de presuntas evidencias sobre infracciones al tránsito a partir de controles en vía realizados de manera directa por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, desde un dispositivo electrónico instalado en helicóptero o vehículo de transporte aéreo.

d) Control en vía apoyado en dispositivo electrónico: Procedimiento realizado de manera directa por un agente de tránsito presente y visible en el sitio del evento, apoyado por dispositivo (s) electrónico (s) que opera manualmente para registrar la evidencia de la presunta infracción al tránsito y para la elaboración en el sitio, de la orden de comparendo, de conformidad con lo dispuesto en el primer inciso del artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010.

e) Detección electrónica: Actividad relacionada con el registro de evidencia de la presunta infracción al tránsito a través de dispositivos electrónicos, en la cual no se entrega la orden de comparendo al presunto infractor en el lugar de los hechos y de forma inmediata.

f) Dispositivo automático: Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, no necesita la intervención del operador en ninguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción.

g) Dispositivo de instalación fija: Dispositivo instalado en una infraestructura fija de una vía, tales como señales de tránsito, postes y demás elementos de la vía.

h) Dispositivo de instalación móvil: Dispositivo que puede trasladarse de un lugar a otro, de manera constante, sin requerir soportes fijos y permanentes en la vía.

i) Dispositivo semiautomático: Dispositivo que, una vez instalado y ajustado, necesita la intervención del operador en alguna de las fases de funcionamiento para la detección de la presunta infracción.

j) Entidad administradora de la infraestructura vial: Entidad estatal que tiene a su cargo la administración, planeación, coordinación, construcción, conservación y mantenimiento de la infraestructura vial.

k) Evidencia de cierre: Documento expedido por la entidad administradora de la infraestructura vial, de acuerdo con sus procedimientos internos, por el cual se determina el cumplimiento de los requisitos relacionados con la autorización del uso, ocupación o intervención temporal para la instalación del sistema de soporte en los dispositivos de instalación fija, así como de la señalización asociada al SAST.

l) Señal de Mensaje Variable (SMV): Dispositivo capaz de desplegar alternada o intermitentemente señales de tránsito y/o mensajes mediante leyendas y/o símbolos dirigidos a los conductores de vehículos u otros usuarios de las vías de acuerdo con los requerimientos existentes en la vía o en sus inmediaciones. Estas señales podrán ser permanentes (fijas) o portátiles (móviles).

m) Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (en adelante SAST): Dispositivos electrónicos, los cuales podrán ser utilizados como prueba de ocurrencia de una presunta infracción de tránsito dentro de un proceso contravencional. Los SAST pueden ser dispositivos de instalación fija, móvil, automáticos o semiautomáticos.

n) Sistema de Información: Medio electrónico para el registro, consulta y autorización de los SAST.

o) Ubicación Geográfica: Coordenadas de un punto determinado para asignar una posición geoespacial.

p) Validación del comparendo: Procedimiento de verificación que realiza el agente de tránsito, de la información registrada mediante los SAST, para el establecimiento de la presunta infracción y expedición de la orden de comparendo.

Artículo 7.8.4. Requisitos. Para poder operar SAST en una determinada jurisdicción, se deberá cumplir con los criterios que para la instalación y operación se encuentran establecidos en las subsecciones 7.8.1. y 7.8.2. del presente capítulo.

Criterios para la Instalación

Artículo 7.8.1.1. Criterios técnicos para la instalación de los SAST. Para solicitar la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá acreditar ante la Dirección de Infraestructura y Vehículos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cumplimiento de al menos uno de los siguientes criterios técnicos de seguridad vial:

a) Siniestralidad: Criterio relacionado con los sucesos que producen un daño material o humano, estando involucrado un vehículo en una vía pública y/o privada abiertas al público.

b) Prevención: Criterio que evidencie los hallazgos y la evaluación del riesgo en la zona de influencia del SAST en materia de siniestralidad vial.

c) Infracciones: Estadísticas de infracciones detectadas por la Autoridad de Tránsito en la zona de influencia del SAST.

Parágrafo 1. La metodología para sustentar y evaluar los criterios anteriormente referidos se deberá adoptar y publicar por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los 30 días siguientes al 20 de agosto de 2020.

Parágrafo 2. El uso de equipos para las labores de control en vía apoyado en dispositivo electrónico o para fines exclusivamente disuasivos, pedagógicos y de análisis de tráfico, no requerirá autorización de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 7.8.1.2. Ubicación de los dispositivos. Los SAST sólo podrán ubicarse en sitios que hagan parte de la infraestructura vial, de modo que no procederá su instalación en colinas, viviendas u otros equipamientos aledaños, ni podrán operarse en vehículos en movimiento durante la detección de la presunta infracción, con excepción de la detección aérea.

Artículo 7.8.1.3. Procedimiento para la autorización de instalación de los SAST. Para obtener la autorización de instalación de los SAST, la autoridad de tránsito competente del lugar donde se pretendan instalar deberá seguir el siguiente procedimiento.

a) Solicitud de autorización: La autoridad de tránsito competente donde se pretenda instalar los SAST deberá radicar la solicitud de autorización en el sistema de información al cual se accederá a través de la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, cargando la información contenida en el Anexo 66 "Información de la solicitud", el cual hace parte de la presente resolución.

b) Plazo para la autorización: La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá un plazo de 45 días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de radicado arrojada por el sistema de información, para la autorización o rechazo de la solicitud.

c) Requerimientos: Cuando se constate que la solicitud está incompleta la Agencia Nacional de Seguridad Vial requerirá al peticionario dentro de los veinte (20) días hábiles siguientes a la fecha de radicación, para que la complete en el término máximo de un (1) mes. Durante este período se suspenderá el plazo referido en el literal b) del presente artículo, y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. En caso de no aportar la información en los términos solicitados, la Agencia Nacional de Seguridad Vial lo requerirá por segunda y última vez, para que subsane lo correspondiente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al requerimiento. En este caso, también se suspenderá el plazo referido en el literal b) y se reiniciará a partir del día hábil siguiente al que la autoridad de tránsito aporte los documentos o información requerida.

d) Desistimiento tácito: En aquellos casos en que la autoridad de tránsito no subsane los requerimientos efectuados por la Agencia en las dos (2) oportunidades referidas y en los plazos señalados en el literal anterior, se configura el desistimiento tácito y se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 17 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el artículo 1 de la Ley 1755 de 2015.

e) Comunicación: La autorización o rechazo de la instalación de los SAST será comunicada a la autoridad de tránsito solicitante, a través del correo electrónico suministrado en el momento de efectuar la solicitud.

f) Información al público: Las autorizaciones concedidas, estarán disponibles en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con el objeto de facilitar su consulta en línea por todos los interesados.

Parágrafo. Tanto el documento de autorización o rechazo de la instalación del SAST, como toda la documentación aportada, reposará en el Sistema de Información dispuesto para tal fin por la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, para facilitar su consulta por parte de la respectiva Autoridad de Tránsito y de las autoridades competentes.

Criterios para la Operación

Artículo 7.8.1.1.1. Criterios técnicos para la operación de los SAST. Además de contar con la autorización de instalación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para iniciar la operación de los SAST, la autoridad de tránsito deberá cumplir con los siguientes criterios técnicos para la operación, lo cual se acreditarán de conformidad con lo dispuesto en los artículos subsiguientes:

- a) Viabilidad en el uso de la infraestructura vial.
- b) Calibración.
- c) Evidencia de la señalización instalada.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340751771 de 2024: “Sobre la periodicidad y la calibración de los equipos de medición de velocidad utilizados en la detección de infracciones a las normas de tránsito, las disposiciones en materia de tránsito no existen regulación frente al tema, sin embargo, las alternativas para obtener trazabilidad metrológica en las mediciones de velocidad de

vehículos, se encuentran contenidos en el Anexo 1 de la Resolución 352 del 2020 expedida por el Director General del Instituto Nacional de Metrología - Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. La Calibración de equipos es uno de los requisitos indispensables para la operación de los sistemas automáticos y semiautomáticos de infracciones Sast (...).”

Parágrafo. Una vez la autoridad de tránsito cumpla con los anteriores criterios, deberá indicar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha en que inicie la operación efectiva de los SAST. En caso de no indicarse dicha fecha, el respectivo SAST no podrá iniciar su operación.

Artículo 7.8.1.1.2. Viabilidad en el uso de infraestructura vial. La autoridad de tránsito deberá contar con la evidencia de cierre para el uso, ocupación temporal o intervención de la vía en la cual operarán los SAST, emitido por la entidad administradora de la respectiva infraestructura vial, de acuerdo con el procedimiento que adopte previamente dicha entidad para tal efecto. El procedimiento asociado a este trámite no podrá versar sobre los criterios técnicos establecidos en el artículo 7.8.1.1. de la presente resolución por ser objeto de estudio por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con la facultad otorgada en el artículo 2 de la Ley 1843 de 2017 modificado por el artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019.

Parágrafo 1. El documento que acredite la evidencia de cierre debe cargarse por parte de la entidad que administra la infraestructura vial respectiva, en el sistema de información establecido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la expedición del referido documento.

Parágrafo 2. Para el caso de las vías nacionales no concesionadas, el documento antes referido será cargado por la autoridad de tránsito solicitante y será validado por el Instituto

Nacional de Vías en el sistema de información establecido por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al cargue del documento por parte de la autoridad de tránsito.

Artículo 7.8.1.1.3. Calibración. Se requiere que los SAST vinculados a medición de velocidad estén calibrados. Para acreditar dicha calibración, la autoridad de tránsito deberá cargar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el certificado de calibración de los equipos, de acuerdo con lo previsto en el artículo 14 de la Ley 1843 de 2017 y en el Decreto número 1074 de 2015 o la norma que lo sustituya, adicione o modifique.

Parágrafo 1. La información contenida en el presente artículo deberá mantenerse actualizada y vigente.

Parágrafo 2. Hasta tanto se expida el reglamento técnico respectivo, las directrices relacionadas al control metrológico de las ayudas tecnológicas para la detección de presuntas infracciones de tránsito, serán las consagradas en el artículo 2.2.1.7.14.2. del Decreto 1074 de 2015, Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Artículo 7.8.1.1.4. Evidencia de la señalización instalada. Los soportes o evidencias, tales como fotos o videos, en los que conste la señalización efectivamente instalada, de acuerdo con el diseño presentado para la autorización de instalación deberán cargarse al sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y deberá tener en cuenta para su presentación, los parámetros contenidos en el Anexo 67 “Señalización requerida para la instalación de SAST”, y se enmarca en lo dispuesto en el Anexo 68 “Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia”, el cual hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 7.8.1.1.5. Señalización. Los SAST deberán contener para el diseño, instalación y operación, la señalización de acuerdo con lo previsto en el Anexo 68 “Manual de Señalización Vial - Dispositivos Uniformes para la Regulación del Tránsito en Calles, Carreteras y Ciclorrutas de Colombia”, y teniendo en cuenta los requerimientos mínimos establecidos en el Anexo 67 “Señalización requerida para la instalación de SAST”, que hace parte de la presente Resolución.

Parágrafo 1. Las entidades administradoras de la infraestructura vial respectiva deberán adelantar de forma oportuna las gestiones necesarias para que la autoridad de tránsito pueda cumplir con los criterios de operación establecidos en el presente capítulo, con el fin de promover la seguridad vial en el corredor.

Parágrafo 2. Respecto a la señalización que advierta sobre la existencia de controles en vía apoyado en dispositivos electrónicos, se deberán instalar en la vía señales fijas o móviles visibles SI-27 que informen que es una zona vigilada por SAST, localizadas al inicio de estas zonas.

Parágrafo 3. Tratándose del control aéreo se deberá dar aviso mediante señales fijas o móviles visibles SI-27 en la vía que informen que es una zona vigilada por SAST.

Seguimiento

Artículo 7.8.1.2.1. Control a las autoridades de tránsito. La Superintendencia de Transporte, en ejercicio de sus competencias, verificará periódicamente el cumplimiento de los criterios técnicos definidos en la presente resolución por parte de los organismos de tránsito, tanto para la instalación como para la operación de SAST. En el evento de encontrar presuntos incumplimientos, podrá iniciar las investigaciones correspondientes, de conformidad con lo previsto en el artículo 3 de la Ley 1843 de 2017.

Parágrafo. La Superintendencia de Transporte, reportará en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la fecha de inicio y finalización de las sanciones que se hayan impuesto a las autoridades de tránsito, en materia de suspensión de la operación de los SAST.

Artículo 7.8.1.2.2. Documentación disponible. La Superintendencia de Transporte en el ejercicio de sus competencias, podrá requerir en cualquier momento a la autoridad de tránsito respectiva, la documentación que acredite el cumplimiento de los criterios para la instalación y la operación de SAST.

Artículo 7.8.1.2.3. Indicadores de Seguridad Vial. La Agencia Nacional de Seguridad Vial publicará los indicadores anuales de seguridad vial que deberán reportar las autoridades de tránsito para el seguimiento al comportamiento de los usuarios viales y las condiciones de seguridad vial en los puntos autorizados para la instalación de SAST.

Parágrafo. Las autoridades de tránsito deberán reportar en el sistema de información de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los datos requeridos para efectos de realizar el análisis de indicadores anuales de seguridad vial, que permitan establecer la efectividad de las medidas tomadas en cada punto autorizado.

Otras Disposiciones para la Operación de los Sistemas Automáticos, Semiautomáticos y otros Medios Tecnológicos para la Detección de Presuntas Infracciones al Tránsito (SAST)

Artículo 7.8.1.3.1. Vigencia de la autorización. Toda autorización otorgada en Colombia para la instalación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito, tendrá una duración de cinco (5) años, contados a partir de la fecha reportada en el sistema de información como fecha de inicio de operación, previo cumplimiento de los criterios para la instalación y la operación.

Artículo 7.8.1.3.2. Modificaciones. Cualquier necesidad de ajuste al alcance de la autorización de instalación de los SAST otorgada, deberá ser solicitado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través del sistema de información, para ello se deberá habilitar el aplicativo usado para la solicitud inicial. En este caso, el trámite a seguir se realizará en los términos establecidos en el artículo 7.8.1.3. de la presente resolución.

Parágrafo. En todo caso, los ajustes aquí referidos no modificarán el plazo previsto para la vigencia de la autorización inicial.

Artículo 7.8.1.3.3. Validación del comparendo. La validación del comparendo, a la que hace referencia el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, deberá realizarse, a más tardar, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la presunta infracción.

Artículo 7.8.1.3.4. Metodología para la evaluación de las solicitudes. Hasta tanto se adopte la metodología referida en el parágrafo 1 del artículo 7.8.1.1. de la presente resolución, la evaluación de los criterios de instalación se hará de conformidad con lo dispuesto en la Resolución número 426 de 2018 adoptada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en aquello que le sea aplicable.

Artículo 7.8.1.3.5. Autorizaciones otorgadas por el Ministerio de Transporte. Las autorizaciones otorgadas por el Ministerio de Transporte con anterioridad a la expedición del Decreto Ley 2106 de 2019, no requerirán de una refrendación ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por tratarse de situaciones consolidadas bajo la normatividad vigente con anterioridad al Decreto ley 2106 de 2019.

En todo caso, la vigencia de las autorizaciones antes mencionadas será de cinco (5) años contados a partir de la entrada en vigencia del Decreto Ley 2106 de 2019. Para los demás casos, se entenderá que la vigencia de los cinco (5) años se contará a partir de la fecha de su autorización.

Artículo 7.8.1.3.6. Sistema de Información de la ANSV. Hasta tanto el sistema de información permita la recepción de la documentación referida en las subsecciones 1 y 2 de la presente sección, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá disponer de un mecanismo virtual para su recepción y consulta.

Artículo 7.8.1.3.7. Régimen de Transición. De conformidad con lo previsto en el párrafo transitorio del artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019, las solicitudes de autorización en curso que se presenten con anterioridad al 20 de agosto de 2020 serán tramitadas por el Ministerio de Transporte, hasta su culminación, bajo la normativa vigente al momento de su radicación.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340160461 de 2019.

“...si las fotocomparenderas a las que usted hace alusión en su escrito, son dispositivos móviles que se pueden trasladar por parte de la autoridad de tránsito sin requerir soportes fijos e instalarse en las vías, podrán ser autorizados previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en la resolución 718 de 2018, como SAST móviles. Ahora bien, si la citada fotocomparendera es un dispositivo electrónico que opera manualmente el agente de tránsito en el sitio del evento (sic), el cual le permite registrar la evidencia de la presunta infracción de tránsito y la elaboración en el sitio de la orden de comparendo, estaremos

frente a un dispositivo móvil que apoya el control en la vía por parte del agente.”

Concepto MT-20201340028631 de 2020. *“... una cosa es la comparendera electrónica la cual es operada por el agente de tránsito cuando evidencia directamente la comisión de la infracción al tránsito y mediante dicho mecanismo es posible efectuar la captura, lectura y almacenamiento e impresión, de la información contenida en el formulario Orden de Comparendo Único Nacional y otra cosa son los sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, los cuales son dispositivos para la detección de presuntas infracciones de tránsito.”*

Legislación Complementaria: Ley 2161 de 2021

Artículo 10. Corregido Artículo 1 Decreto 998 de 2022. Medidas Antievasión. Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su prioridad circulen:

- a) Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, ²²¹
- b) Habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley, ²²²
- c) Por lugares y en horarios que estén permitidos, ²²³.

²²¹La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2022 decisión declarar EXEQUIBLE el literal a. del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, por los cargos analizados.

²²²La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2022 decisión declarar EXEQUIBLE el literal b. del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, por los cargos analizados.

²²³La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2022 decidió declarar EXEQUIBLE el literal c. del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, por los cargos analizados, bajo el entendido que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culpable, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT- : 20241340756041 de 2024: *“Es de resaltar que la Ley 2161 del 2021, tiene por objeto establecer medidas para luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat) mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial, por lo tanto, existen unas obligaciones en cabeza de los propietarios de velar porque el vehículo de su propiedad circule dando cumplimiento a las normas señaladas de tránsito, situación que fue abordada por Sentencia C-321 de 2022. Así las cosas, vale precisar que, existe la posibilidad de sancionar al propietario de un vehículo por incumplir su obligación de velar porque el vehículo de su propiedad circule (i) sin haber adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; (ii) sin haber realizado la revisión técnico mecánica en los plazos previstos por la ley; (iii) por lugares y en horarios que no estén permitidos; (iv) excediendo los límites de velocidad permitidos; (v) sin respetar la luz roja del semáforo”.*

“La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito. De conformidad con lo anterior, se advierte que, para la imposición de sanciones por infracciones a las normas de tránsito en ocasión al artículo citado, exige la prueba de la culpa del sujeto pasivo como propietario del vehículo, sea o no el conductor del mismo. Teniendo en cuenta lo expuesto en el marco normativo y marco jurisprudencial de este concepto, el uso de ayudas tecnológicas – Sast, constituye plena prueba dentro del proceso contravencional y le permitirá al juez a cargo del proceso, realizar el respectivo análisis de la responsabilidad del presunto contraventor, al mismo tiempo que éste podrá ejercer su derecho de contradicción y defensa”

d) Sin exceder los límites de velocidad permitidos, ²²⁴

e) Respetando la luz roja del semáforo. ²²⁵

La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el Artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2022

“D. Delimitación del alcance y contenido de la disposición demandada

²²⁴La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2022 decidió declarar EXEQUIBLE el literal d. del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, por los cargos analizados, bajo el entendido que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas.

²²⁵La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2022 decidió declarar EXEQUIBLE el literal e. del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, por los cargos analizados, bajo el entendido que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas.

121. El artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 se compone de tres apartados, respecto de los cuales se procederá efectuar un análisis sobre su alcance.

122. El primero crea (i) una obligación (ii) en cabeza de los “propietarios de los vehículos automotores” (iii) consistente en “velar porque los vehículos de su propiedad circulen” cumpliendo unas exigencias particulares.

123. Una obligación se compone por tres elementos: (a) una o varias personas, sujetos activos del vínculo jurídico, quienes se llaman acreedores —por ser los titulares del derecho de crédito—, y que, en el caso objeto de análisis serían los integrantes de la sociedad, bien sea como peatones, pasajeros o como conductores, pues a todos se les busca proteger mediante las normas de tránsito; (b) otra persona, sujeto pasivo del vínculo jurídico, denominada deudor, quien debe procurar a sus acreedores el beneficio del derecho. En el caso sub examine, el sujeto pasivo de la obligación son los propietarios de los vehículos automotores, es decir, aquellas personas naturales o jurídicas que ostentan un derecho subjetivo sobre determinado vehículo para gozar, explotar y disponer de él. Y (c) la prestación u objeto de la obligación que, según el artículo 1945 del Código Civil puede consistir en dar, hacer o no hacer alguna cosa.

124. En cuanto a la prestación, la disposición objeto de análisis señala que los propietarios de los vehículos automotores “deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen” dando cumplimiento a las normas de tránsito que se especifican en el inciso siguiente. La palabra “velar”, según la Real Academia Española (en adelante RAE), tiene múltiples acepciones. Las más apropiadas para el contexto de la disposición son: “observar atentamente algo”; o “cuidar solícitamente de algo”. Observar, significa “examinar atentamente” o “mirar con atención y recato”, y cuidar significa “poner diligencia, atención y solicitud en la ejecución de algo”. Conforme a lo anterior, puede concluirse que la obligación creada

por el primer inciso de la disposición es una obligación de hacer, pues exige una conducta positiva del propietario consistente en cuidar que el o los vehículos de su propiedad circulen dando cumplimiento a las cinco condiciones.

125. El segundo inciso de la disposición precisa las mencionadas condiciones que el propietario deberá velar por que se cumplan cuando su vehículo esté en circulación, esto es: (i) habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; (ii) habiendo realizado la revisión técnico-mecánica en los tiempos previstos por la ley; (iii) por lugares y en horarios que estén permitidos; (iv) sin exceder los límites de velocidad y (v) respetando la luz roja del semáforo.

126. Se advierte que dichas acciones corresponden al cumplimiento de normas de tránsito que tienen como finalidad reducir la evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y disminuir la accidentalidad, de manera que los vehículos automotores que transiten lo hagan de acuerdo con las exigencias mecánicas y de convivencia dispuestas por la ley para garantizar el bien común en el ejercicio de una actividad peligrosa como lo es la conducción de un vehículo. Lo cierto es que en algunos casos el cumplimiento de tales cargas impuestas al propietario puede depender directamente de este, pero en otras puede tratarse de eventos que no están directamente bajo su control si no es el conductor del vehículo. De modo que, en este punto, resulta oportuno recordar la diferencia entre las obligaciones de medio y de resultado, así como de las obligaciones propter rem.

127. Para definir si la obligación en cuestión es una obligación de medio o de resultado, debe considerarse que “en las obligaciones de medio el azar o el acaso es parte constitutiva de su contenido, y el resultado no depende directa y necesariamente de la actuación diligente del deudor, mientras que, por el contrario, en las obligaciones de resultado lo contingente está presente en una mínima proporción”, de manera que “la conducta del obligado debe ser suficiente para

obtener el logro esperado por el titular del derecho de crédito”. Así pues, para diferenciar uno y otro tipo de obligación se tiene en cuenta “la incidencia que en el concepto de cumplimiento pueda tener el que con la conducta debida se realice el interés primario del acreedor, es decir, que éste efectivamente obtenga el resultado útil o la finalidad práctica que espera lograr”.

128. En algunas obligaciones, el deudor “asume el compromiso de desarrollar una conducta determinada a favor del acreedor, con el propósito de satisfacer el resultado esperado por éste”. Sin embargo, si ese resultado “también depende de factores cuyo control es ajeno al comportamiento del deudor, v. gr. elementos aleatorios o contingentes la obligación, en dichos eventos, es de medio o de medios, y el deudor cumple su compromiso si obra con la diligencia que corresponda, aunque no se produzca la satisfacción del interés primario del acreedor”. Así pues, la obligación de medio exige que el deudor solamente ponga “la diligencia requerida para el logro de un resultado cuya realización él no garantiza”.

129. Por su parte, en las obligaciones de resultado el interés del acreedor “sí se puede obtener con el comportamiento o conducta debida, toda vez que en ellas la presencia del componente aleatorio o de azar es exigua, y por ende, el deudor sí puede garantizar que el acreedor obtenga el resultado o logro concreto que constituye dicho interés primario”. En consecuencia, la obligación es de resultado “cuando la obtención de este queda incluida en el objeto de aquella”.

130. A su turno, las obligaciones propter rem son las que se originan por el hecho de ser propietario o dueño de un bien mueble o inmueble. Son obligaciones que surgen por la existencia de un derecho real, por lo que se entienden como accesorias al derecho. Cuando el derecho real se transfiere, así mismo las obligaciones que se derivan de la titularidad del derecho pasan al nuevo titular. En el marco de este concepto, es admisible que la ley

establezca obligaciones en cabeza del sujeto titular de un derecho real, de las cuales se exija el cumplimiento de ciertas prestaciones o actuaciones por el hecho de contar con un derecho. Este concepto encuentra pleno sustento en el concepto de la función social de la propiedad, el cual será abordado más adelante en esta providencia.

131. Como se mencionó, el efectivo cumplimiento de las obligaciones especificadas en la disposición sub examine impuestas a los propietarios de los vehículos, en algunos casos están bajo el control directo de los propietarios y otras no. Veamos:

Contenido de la obligación	Acciones que se deben ejecutar para dar cumplimiento a la obligación	¿El propietario o del vehículo tiene el control del resultado?	Tipo de obligación
El propietario del vehículo debe velar porque este circule habiendo adquirido el SOAT	Comprar el SOAT y renovarlo periódicamente antes del vencimiento	Sí	Obligación de resultado y propter rem

<i>El propietario del vehículo debe velar porque este circule habiendo realizado la revisión técnico-mecánica en los plazos previstos por la ley</i>	<i>Asegurarse de que el vehículo haya aprobado la revisión técnico-mecánica, así como renovar el permiso en los planos que dispone la ley.</i>	<i>Sí</i>	<i>Obligación de resultado y propter rem</i>
<i>El propietario del vehículo debe velar porque este circule sin exceder los límites de velocidad permitidos</i>	<i>Si el vehículo se encuentra bajo la custodia del propietario: verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, y que responda por las infracciones de tránsito que este cometa.</i>	<i>Sí</i>	<i>Obligación de resultado y propter rem</i>
<i>El propietario del vehículo debe velar porque este circule por lugares y en horarios que estén permitidos</i>	<i>Si el vehículo esta fuera de la custodia del propietario: verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, y que responda por las infracciones de tránsito que este cometa.</i>	<i>No</i>	<i>Obligación de medio</i>

	<i>tránsito que este cometa.</i>		
<i>El propietario del vehículo debe velar porque este circule sin exceder los límites de velocidad permitidos</i>	<i>Si el vehículo se encuentra bajo la custodia del propietario: No exceder los límites de velocidad permitidos</i>	<i>Sí</i>	<i>Obligación de resultado y propter rem</i>
<i>El propietario del vehículo debe velar porque este circule sin exceder los límites de velocidad permitidos</i>	<i>Si el vehículo esta fuera de la custodia del propietario: verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, y que responda por las infracciones de tránsito que este cometa.</i>	<i>No</i>	<i>Obligación de medio</i>
<i>El propietario del vehículo debe velar porque este circule respetando la luz roja del semáforo</i>	<i>Si el vehículo se encuentra bajo la custodia del propietario Respetar la luz roja del semáforo</i>	<i>Sí</i>	<i>Obligación de resultado y propter rem</i>
<i>El propietario del vehículo debe velar porque este circule respetando la luz roja del semáforo</i>	<i>Si el vehículo esta fuera de la custodia del propietario: verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, y que responda por las infracciones de tránsito que este cometa.</i>	<i>No</i>	<i>Obligación de medio</i>

132. Así pues, la obligación en cabeza de los propietarios de velar porque el vehículo de su propiedad circule dando

cumplimiento a las normas señaladas de tránsito, es una obligación propter rem. En el caso de adquirir y mantener el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y de efectuar la revisión técnico-mecánica en el plazo estipulado en la ley, claramente se trata de una obligación de resultado que deberá cumplir el propietario por el solo hecho de ser el titular del derecho real del vehículo. Por su parte, en lo relativo a cumplir con las normas tránsito, es necesario distinguir dos escenarios; el primero, cuando el vehículo está bajo la custodia del propietario y el segundo, cuando el vehículo es conducido por un tercero. En el primer caso se puede considerar que también se trata de obligaciones que surgen por el solo hecho de ser el propietario y que, por ende, tienen una naturaleza de obligaciones de resultado. Empero, puede entenderse que razonablemente se trata de una obligación de medio, cuando el vehículo no está bajo la custodia del propietario (segundo evento), como cuando este voluntariamente lo presta a un tercero. En estos casos, el propietario cuenta con una serie de conductas a su alcance para “velar” porque el vehículo circule dando cumplimiento a esas condiciones, como exigir a quién conducirá el vehículo que se haga responsable por el cumplimiento de las normas de tránsito, y que responda ante la autoridad administrativa en caso de la comisión de una infracción, verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, y exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, entre otras cosas.

133. El tercer inciso de la disposición, contenido en el último inciso, señala que la “violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el Artículo 131 del Código Nacional de Tránsito (...) para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito”. El artículo 131 de la Ley 769 de 2002 regula las “multas” que podrán imponerse a los “infractores de las normas de tránsito”.

134. Ahora bien, se advierte, que este inciso aclara que la remisión se efectúa a los apartados del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002) que se relacionan con los comportamientos regulados en ese mismo artículo. Es decir, que la disposición remite, concretamente, a los numerales D.2., D.4, C.35 y C.14, C.29 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002. A continuación, se hará referencia al contenido específico de cada uno de estos numerales.

(...)

145. Así pues, los numerales a los cuales remite el último inciso del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 prevén la posibilidad de imponer multas y, algunas otras sanciones, como la inmovilización del vehículo, cuando se cometan las infracciones de tránsito en ellas descritas.

146. Cabe agregar que la norma demandada también señala que la imposición de cualquier sanción, en virtud de los numerales citados del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, deberá darse como consecuencia de un proceso administrativo contravencional de tránsito. Este trámite se encuentra regulado en los artículos 135 a 142 de la misma Ley 769.

147. En conclusión, la disposición acusada se divide en tres apartados. El primero crea (i) una obligación (ii) en cabeza de los “propietarios de los vehículos automotores” (iii) consistente en “velar porque los vehículos de su propiedad circulen” cumpliendo ciertas exigencias del tránsito. El segundo establece las 5 condiciones por las que el propietario debe velar que se cumplan mientras su vehículo está en circulación. Y, el tercero remite a los numerales D.2., D.4, C.35, C.14 y C.29 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, los cuales regulan las multas para las infracciones de tránsito que se materializan al (i) no adquirir o renovar oportunamente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; (ii) no efectuar la revisión técnico-mecánica en los plazos previstos en la ley; (iii) transitar por lugares y en horarios no permitidos; (iv) no respetar los

límites de velocidad; y (v) no respetar la luz roja del semáforo.

(...)

G. Análisis del segundo cargo contra el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 por la presunta vulneración de los artículos 6 y 29 de la Constitución Política, de los cuales se deriva el principio de imputación personal en materia sancionatoria y el derecho a la presunción de inocencia

(...)

a. La propiedad como derecho y deber

(...)

199. Los pronunciamientos de la Corte Constitucional y de la Corte Suprema de Justicia que se vienen de referenciar, evidencian que la propiedad en el Estado Social de Derecho colombiano implica no sólo las facultades de uso, goce y disfrute, sino que, en virtud de la función social que le es inherente, implica deberes y responsabilidades, entre los cuales, se encuentran los deberes de cuidado y vigilancia del bien. Este tipo de deberes y exigencias respecto del vehículo podrían variar dependiendo del tipo de transporte que se realice. Por tal razón, se procede a distinguir entre las características del transporte público y privado.

(...)

d. El proceso contravencional de tránsito.

(...)

223. En suma, el comparendo es la citación que realiza un agente de transporte y tránsito al presunto contraventor para que acuda ante las autoridades de tránsito competentes, para que de manera presencial o mediante el uso de las tecnologías de la información y la comunicación, rinda versión sobre lo ocurrido y ejerza sus derechos fundamentales de audiencia, defensa, contradicción, impugnación y, en general, el debido proceso, durante el cual podrá aceptar o rechazar la presunta comisión de

la infracción. Por su parte, la sanción o multa corresponde a la fijación de la tarifa o monto de dinero que deberá cancelar el responsable de una contravención, lo cual sólo puede decidirse por la autoridad administrativa luego de surtido el proceso administrativo contravencional.

e. El debido proceso administrativo

(...)

231. Así las cosas, las actuaciones sancionatorias emprendidas por la Administración se sujetan a las reglas básicas del debido proceso, esto es, a una serie de prerrogativas tendientes a proteger al individuo procesado y blindar la decisión que se adopte de cara al respeto por la dignidad humana; especialmente habrá de tenerse en cuenta en aquellos asuntos los principios de legalidad, tipicidad y culpabilidad, en el sentido de que los procesos y las sanciones a imponer deberán estar previamente consagrados en la normatividad pertinente y la responsabilidad no podrá derivarse exclusivamente de un análisis objetivo de la situación, sino que atenderá al criterio personalísimo del juicio de reproche, propio de los regímenes sancionatorios.

f. El principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria. Reiteración de jurisprudencia.

(...)

235. Ahora bien, la imputabilidad o responsabilidad personal que exige que la sanción se predique únicamente respecto de las acciones u omisiones propias del infractor “es una exigencia transversal que no admite excepciones ni modulaciones en materia administrativa sancionatoria” y, por lo tanto, es predicable tanto de los regímenes subjetivos de responsabilidad sancionatoria, como de los eventos en los que la responsabilidad objetiva resulta constitucional. Así, aunque en algunas ocasiones se ha utilizado como sinónimos la imputabilidad del hecho o responsabilidad personal del infractor y la culpabilidad, también se ha diferenciado entre ambas categorías. Al respecto, se ha reiterado que la imputación personal del

hecho es predicable tanto en regímenes subjetivos ordinarios y en los de presunción de dolo y culpa, como en los de responsabilidad objetiva.

g. El derecho a la presunción de inocencia. Reiteración de jurisprudencia.

(...)

239. En suma, la presunción de inocencia es una de las garantías constitucionales del derecho fundamental al debido proceso. Esta garantía es aplicable en los procesos administrativos en los cuales se investiga y se juzga la conducta y que pueden conducir a condenas o a sanciones administrativas, incluidas, entre otras, las sanciones por infracciones de tránsito. En consecuencia, en este tipo de procesos administrativos corresponde al Estado “la carga de probar los elementos de la responsabilidad y, por lo tanto, ante el incumplimiento de dicha carga, por ausencia, contradicción objetiva o insuficiencia de pruebas, la consecuencia natural de presumir la inocencia, consiste en que las dudas razonables deben resolverse en favor del investigado”.

h. Solución del segundo cargo contra el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 por la presunta vulneración del principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria

(...)

242. Al margen de lo anterior, según se explicó en el capítulo denominado “Delimitación del alcance y contenido de la disposición demandada”, de la lectura del texto se advierte que, por una parte, los incisos 1 y 2 de la disposición crean una obligación en cabeza de los “propietarios de los vehículos automotores” que consiste en “velar” porque los vehículos de su propiedad circulen cumpliendo ciertas normas de tránsito. Es decir que, la prestación que se exige al propietario (como sujeto pasivo de la obligación) corresponde, de manera general, a cuidar, vigilar u observar que las condiciones en las que el vehículo de su propiedad circula, es decir que este circule: (a) “[h]abiendo

adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito”; (b) “[h]abiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley”; (c) “[p]or lugares y en horarios que estén permitidos”; (d) “[s]in exceder los límites de velocidad permitidos”; (e) “[r]espetando la luz roja del semáforo”.

243. Por otra parte, el inciso 3 de la disposición señala que la “violación de las anteriores obligaciones (...) implicará la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito (...) para dichos comportamientos”. Así pues, según la disposición, la violación -por acción o por omisión- de la obligación del propietario de velar porque el vehículo de su propiedad circule cumpliendo las 5 condiciones señaladas podrá implicar la imposición de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, para lo cual debe surtir un proceso contravencional de tránsito, en el cual se cumplan las garantías propias del debido proceso.

244. En efecto, una lectura sistemática de la disposición y los mencionados numerales del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 a los que remite, tal y como lo señaló el demandante y la Secretaría de Movilidad de Medellín, razonablemente, permite concluir que la conducta que se le podría reprochar al propietario del vehículo es incumplir su obligación de velar porque el vehículo de su propiedad circule respetando las normas de tránsito, lo cual, implicaría la consecuencia de ser sancionado con multa de entre 15 y 30 salarios mínimos legales diarios vigentes, según el resultado del incumplimiento de esa obligación de cuidado, sea que el vehículo haya circulado (a) sin haber adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; (b) sin haber realizado la revisión técnico-mecánica en los plazos previstos por la ley; (c) por lugares y en horarios que no están permitidos; (d) excediendo los límites de velocidad permitidos; o, (e) sin respetar la luz roja del semáforo.

245. De conformidad con lo anterior, se advierte que la disposición no se refiere

a una responsabilidad objetiva, ni a una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, puesto que ambos tipos de responsabilidad se deducen de lo que de manera expresa señale la ley, lo cual no ocurre en este caso. Aquí, pues, se trata de un tipo de responsabilidad subjetiva, que exige la prueba de la culpa del sujeto pasivo como propietario del vehículo, sea o no el conductor del mismo. Además, se trata de una responsabilidad individual, pues no se refiere de manera expresa a una pluralidad de sujetos responsables, sino solamente al propietario en tanto se trata de obligaciones propter rem.

(...)

248. Una vez dilucidado el sentido de la disposición, la Corte Constitucional debe, entonces, resolver el segundo cargo. Este, se dirige contra el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, por presuntamente violar los artículos 6 y 29 de la Constitución Política, de los cuales, como se explicó anteriormente, se desprende el principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria y el derecho a la presunción de inocencia.

(...)

253. A partir de estos argumentos, la Sala Plena evidencia que (i) imponer una obligación al propietario del vehículo para que “vele” porque el vehículo de su propiedad circule (a) habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; (b) habiendo efectuado la revisión técnico-mecánica dentro del plazo establecido en la ley; (c) por lugares y en horarios que estén permitidos; (d) sin exceder los límites de velocidad permitidos; y (e) respetando la luz roja del semáforo, así como (ii) disponer la posibilidad de que el propietario del vehículo sea sancionado al interior de un proceso administrativo sancionatorio contravencional cuando esa obligación sea incumplida, se encuentra conforme al principio de responsabilidad personal y al derecho a la presunción de inocencia previstos en los artículos 6 y 29 de la Constitución. Además, desarrolla y

materializa la función social y ecológica que, en virtud del artículo 58 de la Constitución tiene la propiedad, y se encuentra dentro del amplio margen de configuración del Legislador en materia de tránsito y en materia sancionatoria.

254. Con todo, en lo relativo a los literales c), d) y e) (incluido los incisos 1 y 3 cuando se relacionen con la aplicación de los mencionados literales), la Sala Plena encuentra necesario aclarar que “el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa incurrió en las infracciones de tránsito analizadas”. Es decir, cuando resulte probado que el propietario incumplió, de manera culpable, su deber de velar porque el vehículo circule (c) por lugares y en horarios que estén permitidos; (d) sin exceder los límites de velocidad permitidos; y (e) respetando la luz roja del semáforo. Estas conclusiones se sustentan en los siguientes razonamientos.

255. El inciso 3 de la disposición demandada aclara que la responsabilidad del propietario por el incumplimiento de la obligación de velar por que el vehículo de su propiedad circule en cumplimiento de las condiciones señaladas en los literales a, b, c, d y e, se debe dar en el marco de un proceso administrativo contravencional de tránsito. Así pues, la responsabilidad del propietario no es objetiva u automática. Por el contrario, el propietario del vehículo que presuntamente haya incumplido las obligaciones objeto de análisis debe ser notificado del comparendo, tener la oportunidad de concurrir al proceso y contar con la posibilidad de ejercer entre otros sus derechos de audiencia, defensa, contradicción e impugnación, por lo que, en general, la administración debe respetarle las garantías propias del derecho fundamental al debido proceso.

256. En este punto, resulta relevante aclarar que el levantamiento de un comparendo “no puede asimilarse a la imposición de la sanción”. En efecto, como se explicó, el comparendo es entendido

como la “orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción”, (ver acápite denominado “El proceso contravencional de tránsito”). Así pues, el comparendo, tal y como su nombre lo indica, es una citación a comparecer o a presentarse durante los cinco (5) días hábiles siguientes ante la autoridad competente. En ese sentido, el comparendo “da inicio al trámite contravencional por infracciones de tránsito 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 podrá efectuar sus descargos y explicaciones”.

257. Por el contrario, la multa o sanción pecuniaria es la consecuencia jurídica que se le atribuye a quien se le ha comprobado en el proceso contravencional que ha incumplido, de manera culpable, una norma u obligación de tránsito, lo cual sólo puede decidirse por la autoridad administrativa luego de surtido el proceso administrativo contravencional de tránsito (ver el acápite denominado “El proceso contravencional de Tránsito”) conforme a las garantías del debido proceso y siempre que resulten probados los elementos propios de la responsabilidad (ver acápites “El debido proceso administrativo” y “El derecho a la presunción de inocencia”).

258. Así pues, se evidencia que la disposición objeto de análisis se encuentra conforme con el derecho a la presunción de inocencia, por cuanto, la sanción al propietario no podrá expedirse de manera automática y por el sólo hecho de que se hubiese expedido un comparendo. Por el contrario, la responsabilidad del propietario deberá probarse y establecerse al interior de un proceso administrativo contravencional, al que debe ser vinculado el propietario y que debe surtir en cumplimiento de las garantías propias del debido proceso. Así pues, solo cuando se prueben los elementos de la responsabilidad, conforme se explicará más adelante, y el

vinculado al proceso no logre desvirtuarlos, se podrá sancionar con la multa correspondiente al propietario del vehículo.

259. Por otra parte, se evidencia que la disposición se encuentra conforme al principio de responsabilidad personal, el cual dispone que “un sujeto únicamente puede ser sancionado por actos u omisiones propias”, (ver el acápite denominado “El principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria”). En el caso objeto de análisis, se tiene que la causa de la posible sanción es una omisión imputable al propietario del vehículo, a saber: que este incumpla, de manera culpable, con la obligación propter rem de velar porque el vehículo de su propiedad circule conforme a las condiciones previstas en los literales a, b, c, d, y e de la disposición. En ese sentido, la conducta reprochada consiste en una omisión imputable al propietario del vehículo, que se sintetiza en “no velar” o no satisfacer los deberes de cuidado y vigilancia respecto del bien de su propiedad. Esta omisión del propietario del vehículo puede materializarse de manera independiente y autónoma respecto de otras conductas ilegales o infracciones que pudieren concretarse durante la conducción. En ese sentido, no puede afirmarse que la norma pretenda imputarle al propietario las conductas de un tercero o de quien conduce el vehículo. Por el contrario, esta establece una obligación al propietario por el mismo hecho de serlo, y determina unas posibles consecuencias jurídicas por el incumplimiento de esa determinación.

260. Ahora bien, la anterior conclusión, en modo alguno exime al conductor de su responsabilidad de cumplir con las normas de tránsito. Aunque, las obligaciones del conductor son objeto de otras disposiciones normativas que exceden el presente análisis de constitucionalidad, resulta necesario establecer con claridad que la responsabilidad del propietario no excluye o elimina la del conductor, quien, conforme al artículo 131 de la Ley 769 de 2002 es titular de otras determinadas obligaciones en materia de tránsito y puede también ser destinatario de

sanciones proferidas en el marco de un proceso administrativo contravencional de tránsito.

261. Estas conclusiones que se vienen de exponer consideran también que, como se explicó en el acápite denominado “La propiedad como derecho y deber”, en virtud del artículo 58 de la Constitución Política, la propiedad entraña una función social y ecológica, lo que implica que los propietarios de los vehículos deben ejercer su titularidad para satisfacer sus necesidades individuales, pero también las de la colectividad, para lo cual pueden ser destinatarios de obligaciones que se deben cumplir en ejercicio del derecho de propiedad (*propter rem*). Así pues, el Legislador puede someter el derecho de propiedad a cargas, deberes, limitaciones y obligaciones en cabeza de los propietarios con el fin de garantizar que el ejercicio del derecho de propiedad esté conforme al interés general. Esto, siempre que se trate de medidas razonables y proporcionales.

262. En ese sentido, establecer la obligación al propietario de velar porque el vehículo de su propiedad circule dando cumplimiento a las condiciones señaladas concreta y materializa, respecto de los vehículos, la función social y ecológica de la propiedad, dispuesta en el artículo 58 de la Constitución Política, ya que garantiza que estos circulen en cumplimiento de las condiciones jurídicas, técnicas y fácticas necesarias para promover la protección del medio ambiente y la seguridad de los transeúntes, conductores y pasajeros.

263. Además, el hecho de que los vehículos por naturaleza estén destinados a desarrollar una actividad peligrosa, implica, por lo menos dos consecuencias:

Primero, que el Legislador tiene la facultad de regular de manera intensa la actividad de tránsito, lo que, incluye la posibilidad imponer obligaciones a quienes intervienen en ella, incluidos los propietarios de vehículos, con el fin de garantizar el orden público y proteger los derechos de las personas (ver acápite denominado “La regulación de la actividad de tránsito y la potestad administrativa

sancionadora”). Ese amplio margen de configuración, en este caso se suma a la “libertad de configuración legislativa en materia de regulación de sanciones y restricciones por la comisión de infracciones de las normas de tránsito”. En efecto, el Legislador se encuentra ampliamente facultado para “imponer aquellas restricciones necesarias en materia de tránsito para preservar la seguridad, la movilidad, la salubridad, la preservación de la malla vial o ambiental, entre otros aspectos”.

Segundo, el propietario, por ser quien tiene un vínculo jurídico con el vehículo debe ser el principal responsable de efectuar, de manera diligente, todas las actividades que estén a su alcance para cerciorarse de que el vehículo respecto del cual ejerce derecho de dominio cumpla con la función social y ecológica de la propiedad (ver acápite denominado “La propiedad como derecho y deber”). En particular, de que el vehículo se encuentre en condiciones técnicas y jurídicas óptimas para garantizar la seguridad de las personas y la protección del medio ambiente, así como que el uso que se le da a este se encuentra conforme a la ley. Dentro de ese margen de responsabilidad del propietario, sin duda, se encuentra cumplir con las obligaciones de adquirir y mantener vigente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, efectuar la revisión técnico-mecánica en los plazos establecidos en la ley; y cumplir con un deber de cuidado y diligencia para cerciorarse que el vehículo circule dando cumplimiento a las normas de tránsito, como circular por lugares y en horarios que estén permitidos; sin exceder los límites de velocidad permitidos; y respetando la luz roja del semáforo.

264. Así, pues, esa obligación en cabeza del propietario de velar porque el vehículo de su propiedad circule dando cumplimiento a las condiciones señaladas, así como la posibilidad de atribuirle una sanción al interior de un proceso administrativo contravencional de tránsito que se adelante en cumplimiento de las garantías del debido proceso, cuando quiera que este no cumpla con dicha obligación de cuidado y vigilancia, es

razonable y proporcional, pues no constituye una imposición que afecte o limite de manera grave el ejercicio del derecho de propiedad, sino que más bien consiste en una medida que tiende a la realización de la función social de la propiedad y al reconocimiento de la primacía del interés general sobre el particular. En ese sentido, la Sala Plena de la Corte Constitucional encuentra que los argumentos del demandante no están llamados a prosperar.

265. Sobre esta base, a continuación, la Sala Plena procederá a hacer algunas precisiones respecto de la constitucionalidad de la disposición. Para ello, iniciará por referirse a las conductas previstas en los literales a) y b) de la disposición. Luego, seguirá con el examen de los literales c), d) y e).

266. Precisiones respecto de los literales a) y b) del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, fue creado “bajo la filosofía de solidaridad, equidad y sostenibilidad” con el propósito de garantizar la “atención a los lesionados en accidentes de tránsito, con el fin de garantizar la atención oportuna y procurando preservar la vida del ser humano afectado sin importar su nivel socio-económico”. Dicho seguro tiene, en todo caso, una múltiple dimensión. Por un lado se constituye en una condición de seguridad vial en la medida que procura persuadir a los actores de la circulación de cumplir a cabalidad los reglamentos de tránsito, garantiza la atención a las víctimas de siniestros viales de manera inmediata como forma de aminorar o anular los efectos de los mismos, es una herramienta de aseguramiento de una actividad riesgosa y peligrosa y contribuye a la financiación de la atención de las víctimas de siniestros viales. En suma, el SOAT se constituye en una herramienta social para la atención de las víctimas de siniestros viales.

267. Esta multidimensionalidad trae consigo obligaciones para diferentes actores: (i) para los propietarios de vehículos, en la medida que con fundamento en la función social de la

propiedad, esta implica cargas tales como la de velar porque los bienes sean empleados con fines adecuados y sin generar daño a terceros cumpliendo con el ordenamiento jurídico; (ii) para los conductores de vehículos automotores porque al realizar una actividad peligrosa o riesgosa, deben hacerlo cumpliendo de manera estricta los reglamentos para no generar daño a terceros; (iii) las autoridades de tránsito y sus cuerpos operativos de control, porque ante el incumplimiento de los deberes y obligaciones previstos en el Código Nacional de Tránsito, deben desplegar los medios dispuestos por el ordenamiento jurídico para hacer cumplir las normas (inmovilización de vehículos, imposición de sanciones, cobro coactivo de las multas, entre otras); (iv) las compañías aseguradoras, porque al ser la actividad aseguradora una actividad de interés público y obtener una autorización del Estado para realizarla según lo señala el artículo 335 de la Constitución Política, tienen la obligación de prestar dicha actividad que al mismo tiempo constituye un servicio público de manera universal e ininterrumpida; (v) las Superintendencias, porque ante el incumplimiento por parte de las autoridades de tránsito de ejercer sus funciones o de las compañías aseguradoras en prestar el servicio en la expedición de la póliza de quienes están en el ramo, deben, en el marco del debido proceso, aplicar las medidas preventivas, conminatorias o sancionatorias previstas por la ley.

268. Sin embargo, en el primer semestre del año 2022, la Superintendencia Financiera de Colombia señaló que del “total del parque automotor registrado en el RUNT, cerca del 47% es decir 8.133.557 (...) no cuentan con el SOAT vigente”. Asimismo, evidenció que existen cobros y fraudes irregulares con cargo a los recursos del sistema del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

269. Por su parte, en las intervenciones de las autoridades de tránsito en este proceso, quedó demostrado que el fenómeno de la siniestralidad vial es un grave problema de

salud pública que afecta al país, razón por la cual consideran que deben emplearse todos los medios que el ordenamiento jurídico disponga para erradicarlo y tal como quedó consignado en el Plan Nacional de Seguridad Vial se transite hacia una visión de cero siniestralidad vial a través de la prevención y el control operativo, sin perjuicio de la concientización de cada uno de los actores viales.

270. En atención a esta circunstancia, el Legislador, al expedir la Ley 2161 de 2021 tuvo el propósito de “incrementar del aseguramiento en el país y, de esta manera, al fortalecimiento del sistema de Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito –SOAT–, como mecanismo de protección de los actores viales en Colombia”, así como “mejorar la seguridad vial”.

271. En ese marco, la Sala Plena de la Corte Constitucional evidencia que esa obligación impuesta al propietario del vehículo de velar porque este circule habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y habiendo efectuado la revisión técnico-mecánica dentro del plazo establecido en la ley, materializa el principio constitucional de solidaridad y el principio de seguridad vial y de protección a los usuarios que tiene gran importancia en materia de tránsito.

272. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en caso de que un vehículo este incurso en un accidente de tránsito, garantiza que los posibles afectados reciban atención médica oportunamente y que se cubran los gastos de transporte, por incapacidades, y, de ser el caso, los funerarios. Precisamente por ello, la Sentencia C-018 de 2004 explicó que “[c]onducir vehículos es una actividad peligrosa”, por lo que “quien usa un carro se expone no sólo a sí mismo, sino también a los transeúntes y al público en general por donde transita”. Por ese motivo, “la ley exige a los conductores contar con un seguro que cubra los eventuales perjuicios que se causen a terceros” y, está prohibido “conducir un

vehículo sin portar los seguros ordenados por la ley”.

273. Por otra parte, la mencionada Superintendencia Financiera corroboró que el cincuenta y seis (56%) de las revisiones técnico-mecánicas no están vigentes. Es decir, que más de la mitad de los vehículos que circulan en las vías —en su mayoría motos— no han sido revisados para garantizar que se encuentren en condiciones técnicas y mecánicas óptimas para circular. Ello, sin duda, también ha incidido en el incremento de la siniestralidad en las vías.

274. La obligación de efectuar la revisión técnico-mecánica en el plazo previsto en la ley promueve la seguridad vial y la protección de los usuarios, los cuales, “constituyen principios rectores de la regulación del tránsito terrestre y un fin constitucionalmente válido y relevante, de conformidad con el artículo 2 Superior”. En efecto, con la revisión técnico-mecánica se verifica el estado y funcionamiento de los frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles, del sistema de escape de gases, de las llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y que se cumpla con las normas de emisiones contaminantes. Así pues, esa revisión busca que los vehículos circulen en condiciones técnicas y mecánicas óptimas y, en consecuencia, promueve la seguridad de los conductores, pasajeros, y transeúntes.

275. Además, la adquisición y mantenimiento del Seguro de Accidentes de Tránsito y la realización de la revisión técnico-mecánica son conductas que implican una carga racional para el propietario. Actualmente, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito es ofrecido y comercializado en diferentes plataformas, virtuales y físicas, accesibles a los ciudadanos. Por su parte, la revisión técnico-mecánica puede efectuarse en cualquier Centro de Diagnóstico Automotor, los cuales son talleres autorizados por el Ministerio de Transporte para efectuar este tipo de certificaciones. Además, estas obligaciones, por lo general, se hacen

exigibles una vez al año, por lo que su cumplimiento no implica una carga irrazonable para los propietarios de vehículos, y exige un mínimo nivel de diligencia de su parte en virtud de la titularidad de ese derecho real.

276. Respecto de la obligación de efectuar la revisión técnico-mecánica en el plazo previsto en la ley, la Pontificia Universidad Bolivariana señaló que “solo quien conduce en forma efectiva el vehículo puede llevarlo a la revisión técnico-mecánica” por lo que “no es claro cómo podrían los propietarios velar por su cumplimiento, sobre todo cuando no cuentan con el control o la custodia material del vehículo”. Para la Corte, este argumento no es suficiente para desvincular al propietario de su responsabilidad de velar porque el vehículo de su propiedad circule en condiciones técnicas óptimas para garantizar la seguridad de las personas y el medio ambiente y, en consecuencia, llevar vehículo de su propiedad para que se le efectué la revisión técnico-mecánica en el plazo previsto en la ley. Esto, en tanto el hecho de que el vehículo se deba desplazar para efectuar la revisión técnico-mecánica no elimina la característica de ser una obligación de resultado, pues su cumplimiento sigue estando bajo el control del propietario, quien puede bien llevar el vehículo él mismo a cualquier Centro de Diagnóstico Automotor, o programar con suficiente diligencia y antelación que un tercero lo lleve en el plazo establecido en la ley. En ese sentido, efectuar la revisión técnico-mecánica en el plazo establecido en la ley, aunque implica el desplazamiento del vehículo, es una obligación de resultado a cargo del propietario.

277. La Sala Plena considera que le asiste razón al Ministerio Público al señalar en su intervención que “los literales a) y b)” del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 no son contrarios a la Constitución, porque “castigan situaciones que son parcialmente imputables al propietario del vehículo, pues no implican el acto de conducir”, si no que “se refieren al cumplimiento de obligaciones jurídicas”.

278. Siendo entonces obligaciones del propietario del vehículo adquirir y mantener vigente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y efectuar la revisión técnico-mecánica en el plazo dispuesto en la ley, resulta también razonable y proporcional que el Legislador haya previsto la posibilidad de sancionar al propietario del vehículo, con las multas previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito “para dichos comportamientos”, cuando quiera que este no cumpla con la obligación de velar por su cumplimiento, siempre que ello sea resultado de un proceso contravencional de tránsito que se adelante garantizando los derechos de audiencia, defensa, contradicción y, en general, el debido proceso.

279. Así, para efectos de establecer la responsabilidad del propietario, en el proceso administrativo sancionatorio, la Administración deberá probar dos circunstancias: (i) que el vinculado al proceso tiene la condición de ser propietario de un vehículo, y (ii) que este vehículo circuló por las vías sin que se hubiese adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito o sin haber efectuado la revisión técnico-mecánica en el plazo establecido en la ley.

280. Por su parte, el propietario podrá probar dos situaciones en el marco de dicho proceso para eximirse de responsabilidad: (i) que transfirió de manera efectiva el derecho de propiedad sobre el vehículo a un tercero antes de que se hubiera incumplido alguna la obligación, o que, (ii) aún siendo propietario del vehículo, adquirió oportunamente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y efectuó la revisión técnico-mecánica en tiempo.

281. Si en el curso del proceso administrativo contravencional de tránsito, el propietario no lograre desvirtuar su culpabilidad respecto del incumplimiento de las obligaciones objeto de análisis, sólo podrá ser destinatario de las sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito “para dichos comportamientos”, así:

Obligación incumplida	Sanción
Velar porque el vehículo de su propiedad circule habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.	El propietario del vehículo será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes y con la inmovilización del vehículo.
Velar porque el vehículo de su propiedad circule habiendo realizado la revisión técnico-mecánica en los plazos previstos por la ley.	El propietario del vehículo será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes.

282. Conforme a lo anterior, la Sala Plena de la Corte Constitucional declarará exequible el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 en lo relativo a los literales a) y b).

283. Precisiones respecto de los literales c), d) y e) del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021. El deber de diligencia y vigilancia que comporta la función social de la propiedad, implica, cuando menos, que el propietario del vehículo (i) use el vehículo dando cumplimiento a las normas de tránsito; (ii) tome todas las medidas necesarias para custodiar el vehículo cuando no está en uso; (iii) conozca la destinación que se le está dando al vehículo; y (iv) sepa, en caso de que el vehículo vaya a ser conducido por un tercero, si este tiene las habilidades y ha sido capacitado técnica y teóricamente para operar el vehículo, así como, si cuenta con las licencias y permisos exigidos por la ley para el efecto, entre otras verificaciones.

284. Así pues, resulta razonable y proporcional que el Legislador haya impuesto la obligación al propietario del vehículo de velar porque este circule dando cumplimiento a las normas de tránsito señaladas, pues con ello se promueve la seguridad vial y la protección de los usuarios, los cuales “constituyen principios rectores de la regulación del tránsito terrestre y un fin constitucionalmente válido y relevante, de conformidad con el artículo 2 Superior”. En efecto, “(...) si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal,

provocaría la accidentalidad constante de sus elementos (...)”. En ese sentido, resulta constitucionalmente legítimo que Legislador imponga a los propietarios de vehículos la obligación de velar porque estos circulen dando cumplimiento a las normas de tránsito objeto de análisis.

285. Esta conclusión, se refuerza al considerar que “más de 1,35 millones de vidas” se pierden al año en siniestros viales, lo que “ha posicionado la seguridad vial como un tema prioritario en la política pública mundial”. En Colombia, la Agencia de Seguridad Vial reportó que, durante el año 2021, fallecieron 3.934 personas por accidentes de tránsito, mientras que, en lo que va del año 2022 han fallecido 4.550 personas. El 58,66% de estos fallecimientos corresponde a usuarios de motos, seguido por peatones con un 22,15%. De acuerdo con Medicina Legal, “las principales causas de accidentes en las vías del país obedecen al exceso de velocidad (45%), desobedecer señales de tránsito (42%), embriaguez (4%) y conducir en contravía (3 %)”.

286. Un estudio realizado por Fasecolda estimó que “las colisiones de vehículos cuestan al menos un 1% del PIB del país, debido a los costos del tratamiento médico y la pérdida de productividad de quienes mueren o quedan discapacitados por su lesión”. Igualmente, identificó que “las lesiones por accidentes de tránsito son la principal causa de muerte en niños de 5 a 14 años y jóvenes de 15 a 29 años. Además, son la octava causa de muerte para todos los grupos de edad”. Empero, según el vicepresidente técnico de esa agremiación, en Colombia “solo el 16% de los usuarios de vehículo tienen en cuenta la seguridad en su decisión de compra”.

287. Al respecto, la Agencia de Seguridad Vial ha afirmado que “[l]a gestión de la seguridad vial en Colombia no ha logrado ser efectiva en alcanzar su objetivo fundamental de reducir la cantidad de siniestros viales, y sobre todo, las víctimas resultantes de este tipo de eventos”, considerando que, “la fatalidad vial [para el año 2019 había] crecido 15% con respecto al inicio de la década (año

2010)". Sin embargo, "el Observatorio Nacional de Seguridad Vial [ha estimado] que por cada 300 comparendos más que puedan llegar a imponerse, se puede salvar la vida de un usuario vial". Así, "el control de conductas riesgosas, sobre todo el exceso de velocidad y no saber conducir, son el tipo de infracciones sobre las cuales es necesario imponer más multas que efectivamente sean pagadas". Esto, porque "no basta con imponer el comparendo, pues el efecto será completo cuando se paga la multa, y lo cierto es que, [para el 2019] por cada 10 comparendos que se imponen en Colombia solo se pagan 3 multas".

288. Conforme a lo anterior, se tiene que la posibilidad de sancionar al propietario por no velar porque el vehículo de su propiedad circule conforme a las normas más básicas de tránsito, se encuentra conforme a la Constitución. No sólo porque esa regulación es propia del amplio margen de configuración del Legislador para establecer sanciones por infracciones a las normas de tránsito, sino porque estas persiguen fines constitucionalmente legítimos como promover la seguridad vial y la protección de los usuarios.

289. En cualquier caso, como se advirtió anteriormente, la responsabilidad del propietario deberá establecerse al interior de un proceso administrativo contravencional de tránsito, que deberá adelantarse garantizando derechos de audiencia, defensa, contradicción y, en general, las garantías propias del derecho fundamental al debido proceso.

290. En ese sentido, el propietario podrá presentar pruebas de que existen causas que le eximen de responsabilidad. Así, en el proceso administrativo sancionatorio el propietario podrá probar que pese haber obrado con diligencia, el vehículo fue sustraído del ámbito de su cuidado por la fuerza, mediante fraude o la comisión de un ilícito.

291. En efecto, puede ocurrir que el vehículo sea sustraído sin el permiso o consentimiento del propietario o que sea

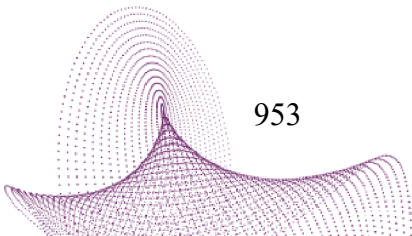
hurtado o tomado por la fuerza y que en esas circunstancias circule (c) por lugares y en horarios que no están permitidos; (d) excediendo los límites de velocidad permitidos; y/o (e) sin respetar la luz roja del semáforo. En ese caso, en el curso del proceso administrativo, el propietario del vehículo deberá probar que actuó con diligencia al depositar el vehículo en un lugar seguro o que circulaba con las puertas del vehículo aseguradas y en cumplimiento de las normas de tránsito, entre otras, pese a lo cual "el vehículo (...) [fue] hurtado o sustraído a su propietario".

292. Así pues, en el caso de los literales c), d) y e) de la disposición debe quedar probado que el propietario de manera culposa incurrió en el incumplimiento de esas obligaciones, en tanto, no existe ningún eximente de responsabilidad. En ese caso, el propietario del vehículo podrá ser sancionado, así:

Obligación incumplida	Sanción
Velar porque el vehículo de su propiedad circule por lugares y en horarios que estén permitidos.	El propietario del vehículo será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes. Además, el vehículo será inmovilizado.
Velar porque el vehículo de su propiedad circule sin exceder los límites de velocidad permitidos.	El propietario del vehículo será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes. Además, el vehículo será inmovilizado.
Velar porque el vehículo de su propiedad circule respetando la luz roja del semáforo.	El propietario del vehículo será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes y, en el caso de motocicletas, estas serán inmovilizadas.

293. De conformidad con lo anterior, el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, en lo relativo a los literales c), d) y e) será declarado exequible, bajo el entendido que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del proceso administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa incurrió en las infracciones de tránsito analizadas.

H. Síntesis de la decisión



294. La Corte Constitucional decidió una demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 que se fundamentaba en dos cargos. Primero, en la presunta violación del artículo 158 de la Constitución en el que se establece el principio de unidad de materia. Segundo, en la presunta violación de artículos 6 y 29 de la Constitución, de los que se deprenenden el principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria y el derecho a la presunción de inocencia.

295. Para solucionar el primer planteamiento, la Corte reiteró la jurisprudencia constitucional en torno al principio de unidad de materia y, luego, efectuó una revisión de los antecedentes legislativos de la Ley 2161 de 2021. A partir de esto, señaló que dentro del núcleo temático perseguido por el Legislador al proferir la Ley 2161 de 2021, se encontraba establecer medidas que promovieran la seguridad vial del país a través de prácticas y actitudes responsables durante la circulación en las vías que a su vez fomenten la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

296. Con fundamento en lo anterior, concluyó que el artículo demandado guardaba conexidad temática y teleológica con la Ley 2161 de 2021. En concreto, la conexidad temática en razón a que la norma acusada, objetiva y razonablemente, permite establecer que, si los propietarios de los vehículos velan porque estos circulen cumpliendo con las normas de tránsito, se disminuirá la accidentalidad en las vías, se garantizará que las víctimas de los accidentes de tránsito estén cubiertas con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y disminuirían las pólizas del SOAT siniestradas. Como corolario de lo anterior, más propietarios pueden buscar beneficiarse de la reducción en la tarifa del seguro establecida en la misma Ley y, por tanto, más propietarios se verán inclinados a renovarlo oportunamente, e, incluso, adquirirlo por primera vez. En relación con la conexidad teleológica, la disposición acusada se encuentra alineada con el

propósito del Legislador encaminado a incentivar a los propietarios de vehículos y conductores para que contribuyan con la seguridad vial del país mediante la implementación de prácticas y actitudes responsables durante la circulación en las vías.

297. Con el fin de solucionar la segunda cuestión, la Corte (a) se refirió a la propiedad como derecho y deber; (b) explicó la diferencia entre el transporte público y el transporte privado; (c) reiteró la jurisprudencia constitucional en torno a la regulación de las materias de tránsito y la potestad sancionatoria; (d) explicó las etapas del proceso contravencional de tránsito, (e) hizo referencia al debido proceso administrativo; (f) describió el principio de imputación personal; y (g) explicó el derecho a la presunción de inocencia.

298. Al respecto, concluyó que (i) imponer una obligación al propietario del vehículo para que “vele” porque el vehículo de su propiedad circule (a) habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; (b) habiendo efectuado la revisión técnico-mecánica dentro del plazo establecido en la ley; (c) por lugares y en horarios que estén permitidos; (d) sin exceder los límites de velocidad permitidos; y (e) respetando la luz roja del semáforo, así como (ii) disponer la posibilidad de que el propietario del vehículo sea sancionado al interior de un proceso administrativo contravencional cuando esa obligación sea incumplida, se encuentra conforme al principio de responsabilidad personal y al derecho a la presunción de inocencia que se desprenden de los artículos 6 y 29 de la Constitución. Además, desarrolla y materializa la función social y ecológica que, en virtud del artículo 58 de la Constitución tiene la propiedad.

299. Con todo, la Sala Plena señaló que, en lo que se relaciona con los literales c, d y e del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del proceso administrativo sancionatorio, resulte

probado que, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas.

300. La Corte señaló que la disposición objeto de análisis se encontraba conforme al derecho a la presunción de inocencia, porque la sanción al propietario no podrá imponerse de manera automática y por el sólo hecho de que se hubiese expedido un comparendo, sino que, la responsabilidad del propietario deberá probarse y establecerse al interior de un proceso administrativo contravencional, al que debe ser vinculado el propietario y que debe surtir en cumplimiento de las garantías propias del debido proceso. Asimismo, indicó que la disposición se encontraba conforme al principio de responsabilidad personal porque la causa de la posible sanción es una omisión imputable al propietario del vehículo que es que este incumpla, de manera culpable, con la obligación de velar porque el vehículo de su propiedad circule conforme

a las condiciones previstas en los literales a, b, c, d, y e de la disposición.

301. Adicionalmente, la Corte explicó que al establecer la obligación al propietario de velar porque el vehículo de su propiedad circule dando cumplimiento a las condiciones señaladas, concreta y materializa la función social y ecológica de la propiedad, de conformidad con lo consagrado en el artículo 58 de la Constitución Política, ya que garantiza que estos circulen en cumplimiento de las condiciones jurídicas, técnicas y fácticas necesarias para promover la protección del medio ambiente y la seguridad de los transeúntes, conductores y pasajeros

302. Además, frente al incumplimiento de los deberes que la ley impone, para que haya lugar a la sanción, deben respetarse las reglas propias del proceso administrativo sancionatorio, en el cual se garanticen los derechos fundamentales de audiencia, defensa, contradicción y, en general, del debido proceso.”

Instrucción Administrativa:

Circular MT-2024400000757 de 2024

“2 uso de mecanismos de detección

Es necesario recordar que la Corte Constitucional señaló en la sentencia C-321 de 2022 la responsabilidad expresa del propietario del vehículo en relación con la revisión técnico-mecánica y con el seguro obligatorio de accidentes de tránsito en el marco de la ley 2161 de 2022, con lo validó el uso de los sistemas automáticos y semiautomáticos autorizados por las autoridades nacionales. Al tiempo, es dable el uso de otros dispositivos técnicos y tecnológicos (otros dispositivos de video o de fotografía) en el marco del artículo 137 de la Ley 769 para el control de esas conductas y desde luego, el control con agentes de tránsito, siendo clara la obligación de los organismos y autoridades de contar con los cuerpos correspondientes.

3 instrucción

Los organismos de tránsito, en ejercicio del deber constitucional del control y vigilancia que les corresponde, deberán contribuir a la superación de los niveles de evasión de la revisión técnico-mecánica y de seguro obligatorio de accidentes de tránsito. El Ministerio de Transporte verificará directamente con el Registro de Infractores del RUNT, a partir del primero de diciembre de 2025, el reporte sobre infracciones detectadas en ambas conductas y el medio de imposición de comparendos (agentes de tránsito - sistemas automáticos o semi-automáticos autorizados o medios de control del artículo 137 de la Ley 769) y las comparará con el nivel de evasión específico de cada jurisdicción con el fin de evaluar las acciones tomadas y el avance del propósito nacional de reducción de la evasión”

Circular MT-2024400000877 de 2024

3.1. La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, en el término máximo de un (1) mes, definirá los instrumentos técnicos

y tecnológicos para que todos los Centros de Diagnóstico Automotor – CDA que cuenten con registro en el RUNT para su funcionamiento, verifiquen en tiempo real que todo vehículo sometido a revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes cuente con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT vigente y correctamente expedido.

3.2. Los Centros de Diagnóstico Automotor – CDA deben exigir para todo trámite de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, que el respectivo vehículo cuente con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT vigente, en línea a través del aplicativo dispuesto en el RUNT.

3.3. En caso de que el vehículo no cuente con el SOAT vigente y correctamente expedido, deberá reportarse inmediatamente al Organismo de Tránsito respectivo (el que figura en el RUNT o al de la jurisdicción del CDA), para que proceda a la imposición de la respectiva orden de comparendo.

3.4. La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV y la CONCESIÓN RUNT 2.0 deberán implementar las adecuaciones necesarias en los sistemas de información para que, en el término máximo de tres (3)

meses, el ingreso a Centros de Diagnóstico para revisión técnico-mecánica implique la consulta de cobertura de seguros obligatorios en línea, y que el reporte al Organismo de Tránsito respectivo, para la imposición inmediata de la respectiva orden de comparendo se haga con un formato automatizado.

3.5. Periódicamente esta Dirección, a nombre del Ministerio de Transporte, efectuará evaluaciones sobre cumplimiento y evasión de las condiciones técnico- mecánicas y de cobertura de seguros obligatorios en el Registro Único Nacional de Tránsito con el fin de estimar la efectividad de las medidas como mecanismo para reducir los factores de siniestralidad. La presente circular complementa la número 20244000000757 del 5 de noviembre de 2024 dirigida a organismos de tránsito, asumiendo que para la fecha límite indicada en esta última (1 de diciembre de 2025) se reflejen ya en el sistema integrado de multas y sanciones por infracciones de tránsito, las medidas sancionatorias ordenadas por la ley para quienes incumplen las obligaciones de efectuar la revisión técnico mecánica y mantener el vehículo en adecuadas condiciones técnico mecánicas, así como la de mantener vigente el seguro obligatorio de accidentes de tránsito.”

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241341653821 de 2024:
“Además, el vehículo será inmovilizado. De otro lado, el artículo 10 de la Ley 2161 del 2021, instruyó en los propietarios de los vehículos la obligación de velar porque el automotor de su propiedad circulen cumpliendo las condiciones señaladas en la norma, la inobservancia de estas condiciones: sea que el vehículo haya circulado (a) sin haber adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; (b) sin haber realizado la revisión técnico-mecánica en los plazos previstos

por la ley, implicaría la imposición de sanciones previstas en el artículo 131 de la Ley 769 del 2002 modificada por el artículo 21 de la ley 1383 del 2010, no obstante, debe surtirse un proceso contravencional de tránsito, en el cual se cumplan las garantías propias del debido proceso. De manera que será la autoridad de tránsito la que determine si hay lugar o no la imposición de la orden de comparendo inmovilizando el vehículo, conforme a la circunstancia presentadas en cada caso concreto y particular.”

CAPITULO II

Sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito

Artículo 130. Gradualidad. Las sanciones por infracciones a las normas de tránsito se aplicarán teniendo en cuenta la gravedad de la infracción. Para este efecto se tendrá en consideración el grado de peligro tanto para los peatones como para los automovilistas. En caso de fuga se duplicará la multa.

Comentario del Editor:

Teniendo en consideración que el Artículo 130 del CNT prevé los criterios para la imposición de las sanciones donde se establecen intervalos tales como (i) gravedad de la infracción, (ii) grado de peligro, (iii) fuga,

de acuerdo con lo dispuesto por el Artículo 47 del CPACA, no serían aplicables los criterios previstos en el Artículo 50 de dicha codificación.

Artículo 131. Modificado Artículo 21 Ley 1383 de 2010²²⁶. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-856 de 2009: 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**.

Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2022. “298. Al respecto, concluyó que (i) imponer una obligación al propietario del vehículo para que “vele” porque el vehículo de su propiedad circule (a) habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; (b) habiendo efectuado la revisión técnico-mecánica dentro del plazo establecido en la ley; (c) por lugares y en horarios que estén permitidos; (d) sin exceder los límites de velocidad permitidos; y (e) respetando la luz roja del semáforo, así como (ii) disponer la posibilidad de que el propietario del vehículo sea sancionado al interior de un proceso administrativo contravencional cuando esa obligación sea incumplida, se encuentra conforme al principio de responsabilidad personal y al derecho a la presunción de inocencia que se desprenden de los artículos 6 y 29 de la Constitución. Además, desarrolla y materializa la función social y ecológica que,

en virtud del artículo 58 de la Constitución tiene la propiedad.

299. Con todo, la Sala Plena señaló que, en lo que se relaciona con los literales c, d y e del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del proceso administrativo sancionatorio, resulte probado que, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas.

300. La Corte señaló que la disposición objeto de análisis se encontraba conforme al derecho a la presunción de inocencia, porque la sanción al propietario no podrá imponerse de manera automática y por el sólo hecho de que se hubiese expedido un comparendo, sino que, la responsabilidad del propietario deberá probarse y establecerse al interior de un proceso administrativo contravencional, al que debe ser vinculado el propietario y que debe surtir en cumplimiento de las garantías propias del debido proceso. Asimismo, indicó que la disposición se encontraba conforme al principio de responsabilidad personal porque la causa de la posible sanción es una omisión imputable al propietario del vehículo que es que este incumpla, de manera culpable, con la obligación de velar porque el vehículo de su propiedad circule conforme a las condiciones

²²⁶ 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 exequible

previstas en los literales a, b, c, d, y e de la disposición.

301. Adicionalmente, la Corte explicó que al establecer la obligación al propietario de velar porque el vehículo de su propiedad circule dando cumplimiento a las condiciones señaladas, concreta y materializa la función social y ecológica de la propiedad, de conformidad con lo consagrado en el artículo 58 de la Constitución Política, ya que garantiza que estos circulen en cumplimiento de las condiciones jurídicas, técnicas y fácticas necesarias para promover la protección del medio ambiente y la seguridad de los transeúntes, conductores y pasajeros.

302. Además, frente al incumplimiento de los deberes que la ley impone, para que haya lugar a la sanción, deben respetarse las reglas propias del proceso administrativo sancionatorio, en el cual se garanticen los derechos fundamentales de audiencia, defensa, contradicción y, en general, del debido proceso.”

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. Principio de Legalidad de Infracciones

“17.- Uno de los principales límites al ejercicio de la potestad punitiva por el Estado es el principio de legalidad, en virtud del cual “las conductas sancionables no sólo deben estar descritas en norma previa (tipicidad) sino que, además, deben tener un fundamento legal, por lo cual su definición no puede ser delegada en la autoridad administrativa”. Este principio implica también que la sanción debe estar predeterminada, ya que debe haber certidumbre normativa previa sobre la sanción a ser impuesta, pues las normas que consagran las faltas deben estatuir “también con carácter previo, los correctivos y sanciones aplicables a quienes incurran en aquéllas”. Así, las sanciones administrativas deben entonces estar fundamentadas en la ley, por lo cual, no puede transferirse al Gobierno o a otra autoridad administrativa una facultad abierta en esta materia.

18- La relevancia del principio de legalidad no puede entonces ser soslayada, pues como fue anotado en la sentencia C-710 de 2001 ostenta una doble condición: es el principio rector tanto del ejercicio del poder como del

derecho sancionador. Por tanto se relaciona con dos aspectos básicos y fundamentales del Estado de derecho: el principio de división de poderes y la relación entre el individuo y el Estado. La consecuencia que se deriva de este principio es que nadie podrá ser juzgado sino conforme a las leyes preexistentes al acto imputado (CP art. 29). Su posición central en la configuración del Estado de derecho como principio rector del ejercicio del poder y como principio rector del uso de las facultades tanto para legislar - definir lo permitido y lo prohibido- como para establecer las sanciones y las condiciones de su imposición, hacen del principio de legalidad una institución jurídica compleja conforme a la variedad de asuntos que adquieren relevancia jurídica y a la multiplicidad de formas de control que genera la institucionalidad.

19.- De conformidad con la jurisprudencia constitucional, los principios del derecho penal - como forma paradigmática de control de la potestad punitiva- se aplican, a todas las formas de actividad sancionadora del Estado. Y por ello el principio de legalidad se proyecta y limita también la actividad sancionadora de la administración. Al respecto ha señalado la Corte que en el derecho administrativo sancionador, “la definición de una infracción debe respetar los principios de legalidad y proporcionalidad que gobiernan la actividad sancionadora del Estado”. (...).

20- Uno de los principios esenciales en el derecho sancionador es el de la legalidad. Y esto implica que los comportamientos sancionables por la administración deben estar previamente definidos, y en forma suficientemente clara, por la ley. Sin embargo, esta Corporación ha también señalado que el principio de legalidad opera con menor rigor en el campo del derecho administrativo sancionador que en materia penal (C.P. art. 29). El derecho administrativo sancionatorio, a pesar de estar sujeto a las garantías propias de debido proceso, tiene matices en su aplicación y mal podría ser asimilado, sin mayores miramientos, al esquema del derecho penal. Como fue mencionado anteriormente, las exigencias propias del derecho penal no pueden aplicarse con la misma intensidad a este tipo de derecho sancionatorio. Además, incluso en el Derecho Penal ha sido aceptada, dentro de ciertos límites, la existencia de tipos penales en

blanco y el uso de conceptos jurídicos indeterminados, pues la determinación de conductas sólo es exigible hasta donde lo permite la naturaleza de las cosas. Ello implica que cuando la variada forma de conductas que presenta la realidad hace imposible la descripción detallada de comportamientos, no existe violación a este principio cuando el legislador señala únicamente los elementos básicos para delimitar la prohibición. De otro lado, el uso de esos conceptos indeterminados en el derecho administrativo sancionador es más admisible que en materia penal pues en este campo suelen existir más controles para evitar la

arbitrariedad —como las acciones contencioso administrativas— y las sanciones son menos invasivas de los derechos del procesado, pues no afectan su libertad personal. Por tanto los criterios encaminados a establecer si fue o no respetado el principio de legalidad se flexibilizan, sin que ello implique que desaparezcan.

Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009. “...no pueden coexistir, en un mismo texto normativo, dos sistemas sancionatorios por puntos diferentes, por cuanto ello dejaría al arbitrio del juzgador cuál aplicar.”

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Actualización a la Codificación de las Infracciones de Tránsito y Adopción del Manual de Infracciones

Artículo 8.5.1. 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 8.5.2. 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 8.5.3. 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.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 2 de octubre de 2018. “... el Gobierno Nacional no podía adjudicar a la autoridad de tránsito la competencia para que ésta disponga a su discreción si inmoviliza o no de forma preventiva un vehículo sin llevarlo a los patios oficiales, cuando la sanción de retención preventiva del vehículo es una modalidad de inmovilización que supone que, en los casos en que la infracción cometida conlleve a que el vehículo no pueda transitar según lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito, y siendo la causa

que dio origen a la inmovilización subsanable, no se envíe inmediatamente el vehículo a los patios oficiales sino que se subsane en el sitio en el que se cometió la infracción en el término allí establecido para ese efecto. [...]

De esta manera, el Despacho encuentra que la palabra “podrá” contenida en el artículo 3 de la Resolución nro. 003027 del 26 de julio de 2010, se refiere al tiempo futuro del verbo poder, el cual es definido por la Real Academia Española como “tener expedita la facultad o potencia de

hacer algo” , situación que no se desprende de la normativa que regula la sanción de inmovilización de los vehículos que incurren en infracciones al Código Nacional de Tránsito, como tampoco de las disposiciones que se refieren a la retención del vehículo; en otras palabras, la facultad otorgada a la autoridad de tránsito para que decida si inmoviliza o no de forma preventiva un vehículo sin llevarlo a patios oficiales no se desprende de las normas superiores transcritas, por lo que se concluye, de acuerdo a lo visto en este estado del proceso, que el Ministerio de Transporte no podía otorgar dicha facultad a la autoridad de tránsito. Así las cosas, la Sala Unitaria decretará la

suspensión provisional de la palabra “podrá” contenida en el artículo 3 de la Resolución nro. 003027 del 26 de julio de 2010 proferida por el Ministerio de Transporte, bajo el entendido que la autoridad de tránsito no está facultada para decidir discrecionalmente si inmoviliza o no de forma preventiva un vehículo sin llevarlo a patios, cuando es posible subsanar la causa que dio origen a la inmovilización en el sitio en que se detectó la infracción. En ese sentido, el infractor que, de acuerdo con la ley, pueda subsanar la causa, tendrá el plazo de 60 minutos allí previstos para ello, sin que pueda la autoridad, en ese término, ordenar la inmovilización.”

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 8.5.4. 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340028631 de 2020.

“...una cosa es la comparendera electrónica la cual es operada por el agente de tránsito cuando evidencia directamente la comisión de la infracción al tránsito y mediante dicho mecanismo es posible efectuar la captura, lectura y almacenamiento e impresión de la información contenida en el formulario Orden de Comparendo Único Nacional y otra cosa son los sistemas o equipos automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, los cuales son dispositivos para la detección de presuntas infracciones de tránsito (...).

Como quiera que la comparendera electrónica es usada cuando el agente de tránsito evidencia directamente la comisión de la infracción, el procedimiento para su notificación será el establecido en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, que señala (...).

Para el uso de las comparenderas por parte del agente de tránsito, no se requiere de autorización del Ministerio de Transporte, toda vez que esta no es sistema o equipo automático, semiautomático, que detecte la comisión de la infracción. De otro lado, en virtud del artículo 5 de la Resolución 718 de 2018, para la instalación y/u operación de los SAST de detección fija o móvil. previamente la autoridad de tránsito competente del lugar, deberá contar con la autorización de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte (...)

Las infracciones al tránsito contenidas en el literal y numeral 02 del artículo 1 de la Resolución 3027 de 2010, que trata de estacionar un vehículo en sitios prohibidos. Señala (...) Es de anotar, que dicha infracción (...) puede ser detectada directamente por el agente de tránsito para lo cual podrá hacer uso del medio técnico como la comprenderá (sic) electrónica, como también puede ser detectada por equipos automáticos, semiautomáticos y

otras medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito (SAST) que hayan cumplido con los criterios técnicos que para su instalación u operación exija la citada normatividad. Vate precisar, que el documento (tirilla) que arroje la comprenderá electrónica debe contener la misma información del formulario de comparendo único nacional de tránsito adoptado por la Resolución 3027 de 2010, del Ministerio de Transporte.”

Concepto MT-20221341150011 de 2022.

“Como quiera que la norma permite el uso de medios técnicos y tecnológicos que permitan la captura, lectura y almacenamiento de la información contenida en el formulario orden de comparendo único nacional, si la tirilla

expedida por un medio técnico o tecnológico, contiene la información señalada en el formulario orden de comparendo único nacional, no es necesario que vaya acompañada del mismo. En virtud del radicado del Consejo de Estado número 993, el 17 de septiembre 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.”

Artículo 8.5.5. Formato y elaboración del formulario de comparendo. Adóptese el “Formulario de Comparendo Único Nacional” del Anexo 70, que hace parte de la presente resolución, 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 el presente capítulo.

Parágrafo 1. Hasta tanto se agoten las existencias de formulario del Comparendo Único Nacional, se continuará utilizando la comparendera adoptada mediante la Resolución número 17777 de 2002 y en la casilla “Observaciones” se especificará el código de la infracción de acuerdo al presente capítulo.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340013011 de 2019.

“...mediante la Resolución 3027 de 2002, el Ministerio de Transporte definió las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, en este orden de ideas, el documento arrojado de manera electrónica “tirilla” debe reunir (sic) las misma información y características del formato adoptado por la

Resolución 3027 de 2002 del Ministerio de Transporte”.

Concepto MT-20191340053651 de 2019.

“...si la tirilla expedida por un medio técnico o tecnológico contiene la información señalada en el formulario de orden de comparendo único nacional, no es necesario que vaya acompañada del mismo.”

Artículo 8.5.6. 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 8.5.7. Manual de infracciones a las normas de tránsito. Adóptese el “Manual de Infracciones a las Normas de Tránsito” del Anexo 71, 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 8.5.8. Comparendos de Tránsito e Infracciones al Transporte y PPT. **Adicionado Resolución MT-20243040024575 de 2024.** Si ante la comisión de una contravención de tránsito o infracción al transporte, la autoridad de tránsito encuentra que el conductor cuenta con Permiso por Protección Temporal (PPT), la orden de comparendo o Informe Único de Infracciones al Transporte “IUIT”, según corresponda, deberá estar asociada a dicho número de identificación.

La orden de comparendo deberá ser diligenciada colocando en datos del infractor el número de documento de identidad, sin realizar ninguna marcación en los cuadros de tipo de documento, indicando en la casilla 17 observaciones del Agente de Tránsito que el tipo del documento corresponde a Permiso por Protección Temporal (PPT).

El Informe Único de Infracciones al Transporte “IUIT”, deberá ser diligenciado colocando en datos del conductor el número del Permiso por Protección Temporal (PPT), marcando la casilla documento de identidad e indicando en la casilla 17 de observaciones que el tipo del documento corresponde a Permiso por Protección Temporal (PPT).

Artículo 8.5.9. Control por parte de las Autoridades de Tránsito. **Adicionado Resolución MT-20243040024575 de 2024.** La Autoridad de Tránsito durante los controles en vía, además de los procedimientos determinados dentro de los mismos, deberá realizar la validación de vigencia del Permiso por Protección Temporal (PPT) a través de la página web de Migración Colombia <https://www.migracioncolombia.gov.co>.

Si se evidencia que el permiso se encuentra cancelado sin adelantar lo contemplado en la presente resolución, se deberá dar curso a la orden de comparencia por infracción a las normas de tránsito pertinentes según sea el caso particular.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340013011 de 2019.

“...mediante la Resolución 3027 de 2002, el Ministerio de Transporte definió las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, en este orden de ideas, el documento arrojado de manera electrónica “tirilla” debe reunir (sic) las misma información y características del formato adoptado por la

Resolución 3027 de 2002 del Ministerio de Transporte”.

Concepto MT-20191340053651 de 2019.

“... si la tirilla expedida por un medio técnico o tecnológico, contiene la información señalada en el formulario de orden de comparendo único nacional, no es necesario que vaya acompañada del mismo.”

A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones²²⁷:

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: "**Segundo.**

- Declarar **EXEQUIBLES**, por los cargos analizados, (...) y el literal A del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNT.

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.

A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.

A.5. No respetar las señales de tránsito.

A.6. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.

Manual de Infracciones:

Para lograr una mejor visibilidad en horas nocturnas, y alerta de su existencia a los demás usuarios de la vía se requiere que esta clase de vehículos transiten con dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja.

A.7. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.

Manual de Infracciones:

²²⁷ Disposición declarada exequible por violación a los Artículos 13, 24 y 82 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004.

Los vehículos no automotores deben estar provistos de elementos que permitan su parada inmediata, ya sean estos accionados a las ruedas del vehículo en el caso de bicicletas y similares o, por medio de riendas sujetadas a la embocadura o freno del caballo, las cuales se utilizan para gobernarlo.

A.8. Transitar por zonas prohibidas.

Manual de Infracciones:

Esta infracción se aplica cuando existiendo ciclo ruta o en días especiales se disponga de ciclo vía, los ciclistas o similares circulen vías diferentes a éstas. En el caso que no existan vías especialmente diseñadas, este tipo de vehículos transitarán 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.

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:

Corte Constitucional Sentencia C-981 de 2010. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-981 de 2010 decidió: “**Declarar la EXEQUIBILIDAD** del numeral 12 del literal A del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, bajo el entendido de que la

sanción allí prevista sólo será aplicable previa reglamentación, por las autoridades territoriales competentes, en la que se señalen las condiciones de tiempo, de modo y de lugar que originan la restricción allí establecida.”

B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlgv) 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 conducción²²⁸.

²²⁸ Disposición declarada exequible por violación a los Artículos 2, 4, 6, 24, 25, 29 y 58 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: "**Primero.** -

Declarar **EXEQUIBLES**, por los cargos analizados, los incisos 1, (...) del literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT. "

Comentario del Editor:

El contenido de esta infracción deberá ser interpretado en consonancia con lo previsto por el Parágrafo del Artículo 6 de la Ley 2251 de 2022, de acuerdo con el cual "Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por

cumplida la obligación de portar los documentos como: (...) licencia de tránsito (...) mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico".

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340830161 de 2023. "Al tenor literal de la definición de las anteriores conductas, se precisa que en la infracción B.1. y D.1 consiste en la acción de conducir o guiar un vehículo, entiéndase como sinónimos,

donde cabe resaltar que para guiar o conducir se requiere la licencia de conducción. Finalmente, la norma nacional de tránsito no realiza distinción respecto de los vehículos automotor y vehículos no automotores."

Instrucción Administrativa:

Circular MT-20221010000601 de 2022.

documento físico, así se ha señalado expresamente.

"2.3.2. Alcance del verbo "portar".

Una vez establecido que es obligación del ciudadano portar los documentos, se procede a establecer cómo se cumple con esa acción de "portar".

Al respecto, hay por lo menos cuatro argumentos que permiten concluir que se cumple con esa obligación portando y presentando los documentos en físico, o portando y presentando la información que reposa en el RUNT:

(i) En primer lugar, "portar" no es sinónimo de llevar en físico.

La palabra portar no se encuentra definida en la legislación, por lo cual debe interpretarse en su sentido natural y obvio (C. Civ., art. 28). En ese sentido, la Real Academia Española de la Lengua Española RAE indica que el verbo portar significa "tener algo consigo o sobre sí". Entonces, portar no significa que se lleve en físico.

(ii) En segundo lugar, cuando en la normatividad se ha querido que se lleve un

A modo de ejemplo, para la tarjeta de control para el servicio público de transporte en la modalidad individual se previó que se debe portar "en la parte trasera de la silla del copiloto la tarjeta de control debidamente laminada" (D. 1079/2015, art. 2.2.1.3.8.13). Aunque el anterior ejemplo se refiere a un documento de transporte, evidencia cómo en la normatividad se exige de forma expresa el porte en físico del documento cuando así se ha querido. Por el contrario, no se estableció en la normatividad de forma explícita que la licencia de conducción o la licencia de tránsito se deban portar en físico.

(iii) En tercer lugar, los mensajes de datos derivados de la consulta en línea y en tiempo real en el RUNT deben recibir el mismo tratamiento que un documento físico consignado en un papel y debe otorgársele la misma eficacia jurídica. Tanto el documento físico, como el mensaje de datos, son considerados originales frente a la ley.

Al respecto, el artículo 6 de la Ley 527 de 1999 estableció que "cuando cualquier norma requiera que la información conste por escrito, ese requisito quedará satisfecho con un

mensaje de datos, si la información que éste contiene es accesible para su posterior consulta. Lo dispuesto en este artículo se aplicará tanto si el requisito establecido en cualquier norma constituye una obligación, como si las normas prevén consecuencias en el caso de que la información no conste por escrito (...).

Lo anterior corresponde al principio de los equivalentes funcionales, conforme al cual “los documentos electrónicos están en capacidad de brindar similares niveles de seguridad que el papel y, en la mayoría de los casos, un mayor grado de confiabilidad y rapidez, especialmente con respecto a la identificación del origen y el contenido de los datos, siempre que se cumplan los requisitos técnicos y jurídicos plasmados en la ley” (C. Const., C-662/2000; C-831/2001).

Considerando que la información de los documentos del asunto se encuentra en los registros del Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT (L. 769/2002, art. 8), entonces cuando el conductor presente a la autoridad que lo requiera el documento (licencia de conducción o licencia de tránsito) con la información que reposa en el RUNT,

debe recibir el mismo tratamiento que cuando presente el documento en físico.

(iv) En cuarto lugar, la ley permite que para los procedimientos administrativos se haga uso de la información que reposa en la base de datos de otras entidades, como lo es la base de datos puesta en funcionamiento por el Ministerio de Transporte, a través del Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

La licencia de tránsito del vehículo y la licencia de conducción son documentos públicos (L. 769/2002, arts. 1, 53, par. 1). La información de esos documentos reposa en el RUNT. Por lo tanto, para el procedimiento administrativo se puede hacer uso de la información que reposa en esa base de datos, que ha sido puesta en funcionamiento por parte del Ministerio de Transporte (D. 19/2012, art. 9).

En cualquier caso, conforme a lo determinado en la normatividad de tránsito terrestre, la carga de portar y presentar la información es del conductor, siendo éste quien deberá evidenciar ante el agente de tránsito la existencia y vigencia de los documentos, bien sea acudiendo a la consulta en línea y en tiempo real de la información que reposa en el RUNT o con el documento en físico.”

B.2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida²²⁹.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: “**Primero.** -

Declarar **EXEQUIBLES**, por los cargos analizados, los incisos (...) 2 (...) del literal B (...) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

B.3. Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340100011 de 2019. “... teniendo en cuenta que la placa se encuentra definida como el documento público con validez en todo el territorio nacional, que identifica externa y privativamente un vehículo

y que conducir sin placas se enmarca dentro de la infracción de tránsito identificada como B3, es pertinente señalar que de no encontrarse en circulación el vehículo no será viable su inmovilización.”

Comentario del Editor:

²²⁹ Disposición declarada exequible por violación a los Artículos 2, 4, 6, 24, 25, 29 y 58 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004.

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.

El único documento que se permite para circular sin placas por las vías públicas o privadas abiertas al público en el territorio nacional es el permiso de circulación restringida.

B.4. Con placas adulteradas.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221341355931 de 2022.
“¿A que hace referencia la norma de tránsito en cuanto a la infracción de tránsito B.4 con placas adulteradas y la infracción B.6 con placas falsas?”. En atención a la normativa expuesta, es preciso señalar que la norma establece como infracción a las normas de tránsito conducir un vehículo con placas adulteradas, retocadas, alteradas o falsas, así por ejemplo, cuando los conductores utilizan cintas, marcadores u otros elementos para modificar los dígitos de la placa y poder circular en días con restricción, o cuando la placa es retocada por parte del propietario o conductor, por el deterioro sufrido por un accidente de tránsito o cuando esta se borra por el uso normal, no es permitido retocarla al libre albedrío, se estaría transgrediendo la infracción codificada como “B.04. Conducir un vehículo con placas adulteradas, retocadas o alteradas.”. Ahora bien, la infracción “B.06. Conducir un vehículo con placas falsas., hace referencia a la utilización de un documento público que identifica externa y privativamente un vehículo, que no corresponde con el asignado por parte del organismo de tránsito y el registrado en la licencia de tránsito, no obstante, al alterar o cambiar la placa de un vehículo por una falsa, además de las sanciones establecidas en el Código Nacional de Tránsito, se estaría incurriendo en el delito

de falsedad en documento público, establecido en el artículo 287 del Código Penal que establece una pena de 5 años de prisión.

“¿Los Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito (SAST) cuentan con algún método tecnológico o técnico que permita corroborar la autenticidad o la no adulteración de la placa de un vehículo automotor?”, es preciso manifestar que la Ley 1843 de 2017: “Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones” determinan que los sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura, permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor, estos deberán contar con condiciones de operación, calibración y fijación que permitan la detección de las infracciones al tránsito, razón por la cual, cuando se evidencia por parte de los SAST, que un vehículo transita sin el cumplimiento de las condiciones establecidas en la Ley, será sancionado conforme lo señalado anteriormente.”

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 20223040045295 de 2022.

B.6. Con placas falsas.

En estos casos los vehículos serán inmovilizados.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: "**Primero.** -

Declarar **EXEQUIBLES**, por los cargos analizados, los incisos 1, (...) del literal B del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT. "

Manual de Infracciones:

Todos los casos anteriores están encaminados a salvaguardar la esencia de la placa, la cual es un documento público, que identifica privativa y externamente un vehículo, por lo tanto, ningún vehículo puede portar la placa en condiciones que impidan su plena identificación en forma total o parcial, ya sea oculta, doblada, sucia, borrada por uso, retocada o repintada, llevarla dentro de la cabina, o en sitio o posición diferente que impida su correcta y normal visibilidad, porque si se portara en estas condiciones, no se estaría cumpliendo con el objeto para lo cual fue creada.

Así las cosas, cuando un vehículo sufre un accidente de tránsito y la placa se deteriora o cuando ésta se haya borrado por su uso, no se deberá retocar a libre albedrío del conductor o propietario, sino que deberá solicitarse un duplicado de la placa.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340843741 de 2021. "...los casos contenidos en la Resolución 3027 de 2010, relacionados con el porte de placa, están encaminados a salvaguardar la esencia de la placa, la cual es un documento público, que identifica privativa y externamente un vehículo, por lo tanto, ningún vehículo puede portar la placa en condiciones que impidan su plena identificación en forma total o parcial, ya sea oculta, doblada, sucia, borrada por uso, retocada o repintada, llevarla dentro de la cabina, o en sitio o posición diferente que impida su correcta y normal visibilidad, porque

si se portara en estas condiciones, no se estaría cumpliendo con el objeto para lo cual fue creada. En ese sentido, si el deterioro o mal estado de la placa impide la plena identificación del vehículo, el conductor de este puede ser sujeto de sanción por la infracción contenida en el literal B.03, del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, y el artículo 1 de la Resolución 3027 de 2010, vale precisar en este punto que la placa es un documento público, que identifica privativa y externamente un vehículo, por tal razón debe portarse en las condiciones para el cumplimiento de dicho fin."

B.7. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado²³⁰.

Instrucción Administrativa:

Circular MT-20234000000767 de 2023 (con Fe de Erratas Circular 20234000000797 de 2023)

"1. CONTEXTO:

La definición del color como un atributo de identificación y la consagración de la norma que sanciona a quien no la atiende obedece a

²³⁰ Disposición declarada exequible por violación a los Artículos 2, 4, 6, 24, 25, 29 y 58 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004.

la necesidad de contar con una completa descripción de las características de los vehículos, de manera que tanto para la comunidad (en su giro normal de actividades) como para las autoridades administrativas encargadas del registro automotor (organismos de tránsito) y para las dedicadas al control y vigilancia, existan mecanismos para la identificación y distinción del vehículo. Desde el punto de vista del avance de la automoción, en su inicio la gama de colores externos se ceñía a colores básicos (blanco, negro, amarillo, azul, rojo) y a mezclas de dos de ellos (marrón, naranja, verde), por lo que la paleta era escasa. Sin embargo, las estrategias comerciales de los fabricantes y los avances en la química de los componentes llevaron a las mezclas y con ellas a la aparición de colores que pueden percibirse de manera diversa por las personas. Así, los colores presentan regularmente un color base y una tendencia o tonalidad específica (v.gr. Azul universo, beige pimienta, rojo fuego, gris platino, blanco glacial etc.) colores que el Registro Nacional Automotor incorpora en la forma en que el fabricante los describe, pero no se exige una codificación del color estandarizada (código pantone), con lo que las tonalidades son generales, no específicas. El color del vehículo no supe solo funciones estéticas, sino que la pintura tiene funciones de protección y conservación frente a los efectos del medio ambiente en las partes externas del vehículo (Carrocería en vehículos cerrados) o de los carenados e incluso de la estructura en chasises y marcos de motocicletas, por citar solo un ejemplo). Obsérvese que los chasises carecen de discriminación de color, pero poseen pintura, para proteger los largueros, travesaños y refuerzos, pero pueden circular hasta que son matriculados y carrozados, sin que deba registrarse el color del chasis, pues quedará oculto luego. Un vehículo podría estar desprovisto de pintura y sus componentes de carrocería ser visibles en el material que el fabricante hubiese escogido (aluminio, latón, acero) y registrarse como color aluminio, acero o latón, ocre (cuando se vierte una capa para proteger un metal de la corrosión), o gris (si se dejase con una base de ese color como pintura). En las

motocicletas, por ejemplo, el color registrado corresponde al de la cubierta del tanque de combustible, carenados diversos (laterales, frontales, de bordes de radiador si los hay) y puede encontrarse también en la cubierta de elementos mecánicos (esta última no siempre disponible), aclarando que, dependiendo de la configuración, el marco estructural puede ser también visible y podría llevar color para proteger el material de la estructura o simplemente por razones estéticas. En las motonetas, la cubierta del conjunto motriz lleva un color identificable también y se carena incluso el área frontal del vehículo. No llevó nunca a confusión que los paragolpes, parachoques o bómper presentaran un color metálico diferente a la carrocería hasta la adopción de plásticos de color gris, luego pintados en el color de la carrocería (costumbre actual dado el tamaño de esos componentes externos y su integración al resto de los paneles de la carrocería). Los vehículos de servicio público llevan conjuntos de colores, pues a los colores registrados en la licencia de tránsito pueden unirse los distintivos y números o códigos de identificación de las empresas, sus nombres, marcas y enseñas comerciales, etc.; sin que pueda entenderse que los distintivos deban registrarse como color de carrocería, pues no contrastarían frente a los colores externos del vehículo y no se facilitaría su identificación por los usuarios o por las autoridades. Igual situación ocurre con los vehículos de emergencia y con los de fuerzas policiales (cuerpo civil armado) y de fuerzas armadas. No existen disposiciones sobre instalación de adhesivos, con excepción de los que instalados en los vidrios del vehículo puedan llegar a impedir la visibilidad (hacia dentro y hacia afuera de los mismos). En resumen, los vehículos pueden llevar varios colores registrados, por efecto de que el fabricante los haya entregado de esa forma o porque algún propietario haya registrado más de uno, sin que sea obligatorio señalar en el registro cuál es el color predominante y sin que haya un límite al número de colores que puede llevar. Esta última condición (la falta de exigencia expresa sobre la predominancia de un color) orientará el sentido de la interpretación de esa falta en el presente documento.”

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la

Sentencia C-018 de 2004 decidió: “**Primero.** - Declarar **EXEQUIBLES**, por los cargos

analizados, los incisos (...) 7 del literal B (...) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

Manual de Infracciones:

Cualquier modificación o cambio en las características que identifican un vehículo automotor, está supeditado obligatoriamente a la **autorización previa** del organismo de tránsito correspondiente, la cual quedará reflejada en la respectiva licencia de tránsito.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340027021 de 2019.

“...el furgón no es un accesorio del vehículo, es un tipo de carrocería que hace parte del vehículo automotor. (...) la licencia de tránsito debe contener las características de identificación del vehículo, entre las cuales se encuentra el color del automotor. (...) En virtud de lo anterior y de acuerdo con la ficha técnica para la elaboración de la licencia de tránsito, el espacio para colocar el color (sic) debe ir el color predominante del vehículo.”

Concepto MT-20241340142821 de 2024.

“(...) el hecho que los vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros, cuenten con blandeo o stickers que identifiquen la marca o la empresa a la cual pertenece, no es fundamento para imponer un orden de comparendo por la infracción

codificada con B7, por cuanto la norma permite la imposición de dichos distintivos siempre que se registren al momento de la solicitud de su habilitación. Así, teniendo en cuenta que los distintivos no se deben registrar como color de la carrocería, no es procedente imponer una orden de comparendo, toda vez que dicho blandeo o logos, debieron ser registrados en la habilitación de la empresa, tal como lo establece la norma ya citada en el presente escrito. No obstante, si se realiza un cambio en los distintivos que afecten el color de la carrocería, se deberá proceder al trámite respectivo, para el cambio de color descrito en el marco normativo del presente concepto, conforme a lo dispuesto en la Circular Externa 20234000000767 del 05 de diciembre de 2023.”

B.8. No pagar el peaje en los sitios establecidos.

Legislación Complementaria: Ley 105 de 1993

Artículo 21. Modificado Ley 787 de 2002, artículo 1 Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;

b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;

c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;

d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;

e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

Parágrafo 1. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

Parágrafo 2. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

Parágrafo 3. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.

Parágrafo 4. Se entiende también las vías “Concesionadas.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340655791 de 2020.
“...la normatividad no excluye para el pago de la tarifa de peaje a los vehículos clase motocarros, sin embargo tampoco los contempla para efectos de fijarles una categoría para el cobro de la respectiva tarifa, es (sic) ese sentido, vale precisar que los

vehículos clase motocarro no deben pagar tarifa por concepto de peaje por no encontrarse señalada su categoría.”

Concepto MT-20211340684131 de 2021.
“...si bien el vehículo tipo motocicleta spyder se matricula como motocicleta, esta no reúne las condiciones técnicas para ser considerada

una motocicleta de acuerdo a la definición contenida en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, por tal razón desde el punto de vista normativo no estaría exenta del pago por concepto del valor de la tarifa de peaje.”

Concepto MT-2024134105561 de 2024. “El artículo 21 de la Ley 105 de 1993, establece que para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, deberán cobrarse a todos los usuarios con excepción de las motocicletas y bicicletas, maquinas extintoras de incendios del cuerpo de bomberos voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las

Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial. A su vez, el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 preceptúa dentro de las definiciones que el motocarro es un vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, por lo que de acuerdo a las enunciaciones previstas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre el artículo 2.2.1.5.10.2, los motocarros son una tipología diferente”

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.

Manual de Infracciones:

Se entiende por vidrio polarizado, entintado u oscurecido, aquel que mediante un proceso físico o químico ha perdido su estado incoloro, impidiendo parcial o totalmente la visibilidad desde el exterior hacia el interior del vehículo. Todos los vehículos de servicio público colectivo urbano deben llevar todos sus vidrios completamente transparentes.

No necesitaran permiso aquellos vehículos que posean vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, que cumplan las siguientes características, de acuerdo con la ubicación de los vidrios en el automotor, así:

- ☐ Vidrios para parabrisas laminados, algunos ventileles 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%).

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340020711 de 2024.

“Podrán circular por las vías del territorio nacional sin requerir autorización alguna, aquellos vehículos que posean vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, que cumplan con las características, de acuerdo con la ubicación de los vidrios en el automotor. Vale la pena precisar, que las conductas que dan lugar a la imposición de comparendos se encuentran en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, dentro de los cuales se encuentra la señalada en el código B-10 que expresa: “(…)” Es así, como será sancionado con multa equivalente a ocho salarios mínimos legales diarios vigentes el conductor y/o propietario de un automotor que conduzca un vehículo con vidrios polarizados,

entintados u oscurecidos sin portar el permiso respectivo. Frente al control del tránsito, no cabe duda, que serán las autoridades de tránsito en cada una de sus jurisdicciones, los encargados de regular y vigilar el comportamiento y debida atención de las condiciones de circulación de los actores viales, sin embargo, la función de los grupos de control vial es la imposición de la orden comparendo ante la evidencia de la comisión de la infracción y la inmovilización del vehículo, si procede, y será la autoridad de tránsito en el proceso contravencional la que tome la decisión frente al caso, ya sea, imponiendo la respectiva sanción o archivando la actuación.”

B.11. Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-109941 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 tecnomecánica.”*

Concepto MT-20231340210341 de 2023. *“Los vehículos cuentan con algunos componentes considerados elementos de seguridad activa y pasiva, entre ellos, encontramos el vidrio frontal o parabrisas, diseñado para respaldar la estructura del vehículo y proteger a sus ocupantes de elementos externos, como lluvia, viento, entre*

otros, por lo tanto, dichos elementos deben encontrarse en buen estado que permitan condiciones óptimas de operación y seguridad, no pudiendo el propietario de un vehículo sustraerse de las obligaciones que implica el ejercicio de la conducción. - Entre tanto, existen dos supuestos a tratar en el caso de marras: uno es las infracciones B.11 y C.35 tipificadas en el artículo 131 de la Ley 769 del 2002 modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010 y otra la obligación que le asiste a los propietarios y conductores de los vehículos que circulen en el territorio nacional de garantizar un estado adecuado de los componentes del vehículo, como lo es, el conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, a la luz del artículo 28 del Código Nacional de Tránsito modificado por el artículo 8 de la Ley 1383 de 2010.”

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Publicidad Exterior Visual, Vallas, Letreros o Avisos en Vehículos Automotores Destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor

Artículo 8.8.1. Los alcaldes municipales, distritales, o las autoridades en quienes ellos hayan delegado tal función, o los consejos de gobierno respectivos, o la autoridad que haga sus veces en las entidades territoriales indígenas, deberán expedir los nuevos registros que autoricen el porte de vallas, letreros o avisos en vehículos automotores registrados en el Servicio Público de

Transporte Terrestre Automotor, previo el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la Ley 140 de 1994.

Parágrafo. En todo caso las empresas prestadoras del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor, están obligadas a garantizar que todos los vehículos que conforman su capacidad transportadora autorizada, ya sean propios o vinculados, porten los colores y distintivos registrados y los señalados por las disposiciones legales vigentes según la modalidad de servicio, so pena de ser sancionadas de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 3366 de 2003 o en la norma que lo modifique o sustituya.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341291851 de 2023.

“...la Ley 140 de 1994 señala que serán los entes territoriales quienes podrán determinar los lugares en donde se permite y, así mismo, donde se prohíbe la publicidad exterior, cuya colocación debe ser registrada ante ellos. Así las cosas, siempre que se verifique la exhibición de un aviso publicitario igual o superior a 8m², ya sea que éste cuente o no, con autorización, se causa el impuesto Publicidad Exterior Visual, siendo el sujeto activo la entidad territorial donde se cause el Impuesto de PEV y para ello cada Concejo Municipal establecerá los mecanismos y los entes reguladores para su administración y recaudo. Aunado a lo anterior, en el artículo 14 de la Ley 140 de 1994, se autorizó a los concejos municipales, distritales y de las entidades territoriales indígenas que se crean, para adecuar el impuesto autorizado por las Leyes 97 de 1913 y 84 de 1915, al cual se refieren la Ley 14 de 1983, el Decreto ley 1333 de 1986 y la Ley 75 de 1986 de suerte que también cubra la colocación de toda Publicidad Exterior Visual, definida de conformidad con la presente Ley. Finalmente, la viabilidad de colocar publicidad exterior en un vehículo es competencia de los entes territoriales y, de ser viable, la misma debe ser registrada ante ellos.”

Concepto MT-20231340260101 de 2023.

“...la infracción B.11 se configura por la acción de conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen el campo de visión del conductor, siendo esta la porción de espacio, tanto horizontal como vertical, medida en grados que se percibe manteniendo fijos la cabeza y los ojos, entre tanto, la infracción C.35 se concreta

cuando no se realiza la revisión técnico-mecánica o cuando el vehículo no se encuentre en condiciones técnico-mecánicas óptimas que impliquen un peligro o riesgo inminente para la seguridad del vehículo, ocupantes y peatones; cuyas sanciones por estas conductas se encuentran tipificadas en la Ley, en este sentido, las autoridades de tránsito y transporte se encuentran facultadas de verificar el cumplimiento normas de tránsito, atendiendo las disposiciones y los procedimientos contenidos en la Ley 769 de 2002 y demás reglamentos vigentes sobre la materia. - De cara al segundo supuesto: existe una obligación de velar porque el automotor circule cumpliendo las condiciones señaladas en la norma, entre ellas, la garantía de demostrar un estado adecuado del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos, por lo tanto, el propietario y el conductor, debe propender por las conductas a su alcance para que el vehículo circule bajo condiciones óptimas operación y de seguridad. - Por último, respecto al ejercicio del derecho de libertad de locomoción existen unos límites razonables, sustentado en el hecho que la actividad de conducir tiene un carácter inminentemente riesgoso, justificándose entonces que dicha 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 la protección de los bienes. De este modo, resulta razonable que los vehículos que transiten por las vías del país deban propender porque sus componentes se encuentren en buen estado y como lo hemos mencionado que circulen bajo condiciones óptimas de operación y seguridad, al respecto, la corte

Constitucional mediante sentencia C-468/112, indico: “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...”

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 estas 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:

Esta infracción debe interpretarse en consonancia con el pronunciamiento de la Corte Constitucional en la Sentencia C-469 de 2011 de acuerdo con el cual en este tipo de vehículos si es posible llevar animales

domésticos, siempre y cuando sean tenidos y transportados en condiciones de salubridad, seguridad, comodidad y tranquilidad según las reglas aplicables.

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.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado Sección Primera Sentencia del 25 de septiembre de 1997 Radicado 4543. "...las autoridades de tránsito tienen la facultad de establecer prohibiciones para el estacionamiento de vehículos y que la potestad de reglamentar las

zonas y las horas para el estacionamiento de vehículos para cargue y descargue implica la de determinación acerca de las zonas en donde si puede hacerse y en qué horas y las zonas en que está prohibido o no puede hacerse tal estacionamiento..."

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.

B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corripitbles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas.

Reglamentación: Resolución MT-2505 de 2004

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 corripitbles, 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 2-5.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-33384 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 (sic) 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 circulación, no obstante, debe su contenido acompañarse con las nuevas tecnologías de los vehículos que tienen dispuestos estos tipos de equipos para apoyar la conducción y direccionamiento del vehículo, por lo tanto, si estos equipos están dispuestos originalmente en el vehículo, no sería aplicable dicha

infracción dado que en virtud del principio de confianza legítima, al autorizarle por parte del ordenamiento jurídico y las normas técnicas la importación, ensamblaje y comercialización de los vehículos con estas nuevas tecnologías, no puede someterse al propietario o conductor del vehículo a una sanción, cuyo origen fue una confianza en el mercado.

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

C.1. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo²³¹.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: "**Primero.** - Declarar **EXEQUIBLES**, por los cargos analizados (...) los incisos 1 (...) del literal C (...) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

Corte Constitucional Sentencia C-1081 de 2002. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1081 de 2002 había declarado Exequible, por los cargos formulados²³², el numeral 1 del Artículo 181 del anterior Código Nacional de Tránsito –Decreto 1344 de 1970-²³³ que sancionaba pecuniariamente también esta conducta.

Corte Constitucional Sentencia T-687 de 2004. "*En el caso concreto, un conductor le enseñó a un agente de tránsito dos licencias de conducción. En una de ellas figuraba un número que no coincidía con aquel que aparecía en la cédula de ciudadanía de aquél. Siendo fácilmente presumible que se trataba*

de una falsificación, el mencionado servidor público, en cumplimiento de sus deberes legales, procedió a retenerla, colocándola a disposición de la Secretaría de Tránsito de Medellín, Entidad que procedió a remitirla a la Fiscalía General de la Nación para lo de su competencia. La Sala considera que el comportamiento del agente de tránsito se ajustó a la normatividad vigente, como pasa a explicarse.

Ahora bien, los agentes de tránsito no sólo cumplen, en virtud de la ley, funciones de policía judicial, sino que, además, como cualquier persona, y en especial los servidores públicos, están ante el deber de denunciar ante las autoridades penales competentes, la ocurrencia de cualquier ilícito del cual tengan conocimiento. En efecto, el artículo 27 del Código Penal dispone lo siguiente (...)

En este orden de ideas, ante la notoriedad de encontrarse ante un documento público falsificado, el agente de tránsito se

²³¹ Disposición declarada exequible por violación a los Artículos 2, 4, 6, 24, 25, 29 y 58 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004. Adicionalmente, la Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1081 de 2002 había declarado Exequible el numeral 1 del Artículo 181 del anterior Código Nacional de Tránsito –Decreto 1344 de 1970- que sancionaba pecuniariamente también esta conducta.

²³² Los cargos contra la norma planteaban que con la imposición de la sanción pecuniaria al conductor de un vehículo que presente licencia de conducción adulterada, falsificada o ajena, se vulnera la unidad de la Nación, por cuanto se tipifica como contravención a las normas de tránsito conductas que son constitutivas de delitos, con lo cual se viola de paso el derecho al debido proceso del presunto infractor al no permitirle el derecho de contradicción y de defensa en un proceso amplio, el principio del non bis in idem al condenarse al conductor dos veces por un mismo hecho, y el Artículo 116 de la Constitución, a permitirse que las autoridades administrativas ejerzan la función de instruir y juzgar el delito de falsedad documental.

²³³ 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".

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.

Comentario del Editor:

Esta infracción debe interpretarse teniendo en cuenta, además de los elementos que entrega

el Manual de Infracciones, el contenido de los artículos 1 y 2 de la Ley 2252 de 2022.

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 a 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340281861 de 2023.
“(…)la norma establece como infracción a las normas de tránsito el bloqueo de una calzada o intersección con un vehículo – infracción codificada como C.03, así por ejemplo, en una calzada que contiene dos carriles se estaciona un vehículo, esto ocasionaría congestión en la vía, lo mismo ocurre cuando un vehículo obstruye una intersección, aun si el semáforo está en verde, se debe detener el vehículo para evitar quedar obstruyendo el paso de los otros vehículos cuando el semáforo cambie, con el fin de evitar congestiones y represamientos en la movilidad y así contribuir con el normal flujo vehicular de las diferentes vías.”

Concepto MT-20251340907201 de 2025:
“En atención a los preceptos normativos

citados, bloquear u obstaculizar una vía se refiere a cualquier acción que impida, obstruya, dificulte o restrinja el tránsito, salvo que la misma sea como consecuencia de un accidente de tránsito, sin embargo, el estacionamiento en sitios prohibidos, no siempre implica que con esta acción se esté bloqueando u obstaculizando la vía pública. En ese orden, los dos hechos constituyen la comisión de una infracción a las normas de tránsito, que debe ser considerada en cada caso en particular, la primera, bloquear u obstaculizar, como ya se indicó, que con dicha acción se impida, dificulte o restrinja el tránsito y la segunda, el estacionamiento, porque a pesar de existir la respectiva señalización de prohibición se estaciona el vehículo o bien porque así lo determina la ley.”

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 teniendo en cuenta 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 en un efecto nudo, donde ningún vehículo puede pasar.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221341220991 de 2022.
“(…) tratándose de la infracción codificada como C.3 “Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito”, cuando es detectada a través de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, la evidencia de la comisión de la infracción debe demostrar que ésta obedece a un hecho

imputable al conductor del vehículo que genera la obstrucción del tránsito y no a situaciones ajenas al mismo.”

Concepto MT-20241340039271 de 2024.
“...si las partes o una de las partes no retiran los vehículos colisionados, el Agente de Tránsito debe proceder al retiro de los vehículos e imponer una orden de comparendo por bloquear la calzada o

intersección (Código de Infracción C13), salvo en los casos en que sea materialmente imposible su retiro en razón de las condiciones tecnicomecánicas, evento en el cual se procederá a su retiro y traslado, sin que por estos hechos haya lugar a la imposición del comparendo por bloqueo de calzada o intersección. Lo anterior, sin perjuicio de aquellos accidentes de tránsito en los que además de los daños materiales, presuntamente involucra personas en estado de embriaguez, en los que cualquiera de las partes podrá negarse al retiro de los vehículos hasta que los funcionarios del Cuerpo de Agentes de Tránsito hacen presencia en el lugar de los hechos y procedan en consecuencia frente a la presunta infracción, o en aquellos eventos que como consecuencia del accidente involucra víctimas. Se debe resaltar que los daños ocasionados a bienes privados en un accidente de tránsito es una controversia entre particulares, en los que no tiene injerencia las autoridades de tránsito, razón por la que para dirimir la controversia las partes pueden optar por llegar a un acuerdo en el lugar de los hechos o acudir a un centro de conciliación y finalmente, como última instancia, a la jurisdicción civil, pues es ésta,

la competente para conocer y dirimir el asunto. De llegar a esta última instancia, es pertinente indicar que en los procesos de responsabilidad civil son admisibles todos los medios de prueba, pues no existe disposición legal que establezca una tarifa legal o prueba tasada para estos procesos en el que se determine el valor de la prueba y que le imponga al juez la obligación de aplicarla, razón por la cual ni con la legislación anterior, ni en vigencia de la Ley 2261 de 2022, modificatoria del artículo 143 de la Ley 769 de 2002, el IPAT es el único medio de prueba en los referidos procesos o que este sea el medio de prueba que le permita al Juez confirmar o desvirtuar las pretensiones del demandante.”

Concepto MT-20241340319131 de 2024. “El estacionamiento de un vehículo en vía pública que no bloquee u obstaculice el tránsito normal de vehículos o que lo llegue a causar, no constituye la comisión de la infracción de la infracción que refiere el código de infracción C3, siempre que no esté expresamente prohibido por la autoridad de tránsito mediante la respectiva señalización vial, o que se trate de aquellos lugares indicados en el artículo 76 de la Ley 769 de 2002.”

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.

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 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340290301 de 2023. “(...) teniendo en cuenta que las motocicletas son vehículos con especificaciones técnicas y mecánicas particulares, lo cual las hace diferente de los demás vehículos con estabilidad propia, es materialmente imposible el porte del equipo de prevención y seguridad en los términos establecidos en la ley, por consiguiente, se considera inviable que las autoridades de control operativo lo hagan exigible a esta clase de vehículos. Lo anterior, sin perjuicio de la obligación que por disposición legal tienen todos los conductores de transitar con vehículos en óptimas condiciones mecánicas, ambientales (emisiones contaminantes) y de seguridad como lo establece el artículo 50 del Código Nacional de Tránsito Terrestre. En efecto,

no pretende este Ministerio desconocer las condiciones riesgosas que rodean la actividad de conducción acorde con la jurisprudencia y la normatividad vigente, para esta clase de vehículos, dado que, se reitera las motocicletas poseen unas características técnicas diferenciadas a otros vehículos. A su turno, frente a la aplicación de la imposición de la orden de comparendo y la sanción prevista en el literal C.11 del artículo 131 de la Ley 769 del 2002 modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, las autoridades de tránsito y transporte ejercerán el control conforme a las disposiciones vigentes. No obstante, es su deber atender las circunstancias especiales que rodean la conducción de esta tipología vehicular.”

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. 12A. **Adicionado Artículo 20 Ley 2454 de 2025.** No apagar el motor del vehículo para la inspección canina.

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 inmovilizado²³⁴.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: “**Primero.** - Declarar **EXEQUIBLES**, por los cargos analizados (...) los incisos (...) y 14 del literal C (...) del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

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 igualdad 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.”

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.”

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-20191340125001 de 2019; 20191340195651 de 2019. “... las autoridades de control operativo, sin perjuicio de la imposición de la orden de comparendo, deben permitir a los presuntos contraventores, subsanar la causa que dio

origen a la comisión de la infracción, entre estas la establecida en el Código de infracción C-14 (C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado), en los casos que proceda.”

²³⁴ Disposición declarada exequible por violación a los Artículos 2, 4, 6, 24, 25, 29 y 58 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004.

Concepto MT-20191340192221 de 2019.

“...para gozar de la exención de pico y placa destinada a los vehículos que transporten personas con discapacidad, es necesario como se dijo anteriormente, que el beneficiario haga uso del vehículo registrado para ello.”

Concepto MT-20231340111671 de 2023.

“(...) la excepción a la restricción de movilidad

de pico y placa es aplicable a los vehículos automotores que habitualmente transporten o sean conducidos por personas con discapacidad, en esa medida se entendería que si el conductor del vehículo automotor beneficiario de la excepción, se dirige a recoger a la persona en condición de discapacidad en un determinado lugar no podría ser sujeto de sanción por parte de la autoridad de tránsito.”

Legislación Complementaria: Ley 1618 de 2013.

Artículo 15²³⁵. Derecho al transporte.

6. Los vehículos que transporten una persona con discapacidad de manera habitual, estarán exentos de las restricciones de movilidad que establezcan los departamentos y municipios (pico y placa), para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará dentro de los 6 meses siguientes estas excepciones.

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Exención de Restricciones de Movilidad para Vehículos Conducidos por Personas con Discapacidad

Artículo 8.4.1. Las restricciones de movilidad expedidas por las autoridades de tránsito deberán contener expresamente la exención de su aplicación para los vehículos que habitualmente transporten o sean conducidos por personas con discapacidad, cuya condición motora, sensorial o mental, limite su movilidad.

Artículo 8.4.2. Como requisito previo e indispensable para expedir restricciones de movilidad (pico y placa) las autoridades de tránsito deberán implementar una base de datos local que contenga la información de las personas con discapacidad.

Para ser incluido en la base de datos y, por tanto, ser beneficiario de la exención de la medida de pico y placa, se deberá acreditar ante la autoridad de tránsito o en quien se delegue esta atribución lo siguiente:

1. Copia de la inscripción en el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad del Ministerio de Salud.
2. Copia de la licencia de tránsito del vehículo.
3. Certificado de revisión técnico-mecánico vigente.
4. SOAT vigente.
5. El vehículo deberá estar registrado en el Organismo de Tránsito con cobertura en la Jurisdicción del lugar en donde se solicitó la exención de las medidas de restricción vehicular.

Artículo 8.4.3. La exención anterior se aplicará siguiendo las siguientes reglas:

1. Se registrará un vehículo por cada beneficiario.

²³⁵ La Corte Constitucional mediante Sentencia C-765 de 2012 efectuó la revisión de constitucionalidad del Proyecto de Ley Estatutaria número 092 de 2011 Cámara - 167 de 2011 Senado, “por medio de la cual se establecen disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de los derechos de las personas con discapacidad” y declaró Exequible el contenido de este artículo.

2. La exención sólo será aplicable cuando el beneficiario haga uso del vehículo.
3. Tendrá una vigencia de 1 año.
4. El vehículo registrado para uso del beneficiario deberá portar tanto en la parte frontal, como en la posterior, la respectiva señal demostrativa de ser destinado para el transporte de discapacitados.

Parágrafo. Los municipios, distritos o áreas metropolitanas que tengan un listado de vehículos exentos de la medida de pico y placa, deberán incluir en el mismo los vehículos que habitualmente transporten o sean conducidos por personas con discapacidad.

Artículo 8.4.4. La autoridad de tránsito y las secretarías de salud departamental y municipal, deberán establecer canales de comunicación que permitan verificar el registro del beneficiario ante el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad del Ministerio de Salud.

En aquellos municipios conurbados, colindantes o áreas metropolitanas, deberán implementarse estrategias que permitan facilitar el cruce de información y el reconocimiento de sus registros de movilización de personas con discapacidad, de tal forma que el beneficiario obtenga la exención en las jurisdicciones correspondientes.

Artículo 8.4.5. El conductor beneficiario de la medida adoptada a través del presente capítulo, deberá cumplir con las restricciones determinadas en su licencia de conducción.

Artículo 8.4.6. Todas las autoridades locales de tránsito que pretendan establecer restricciones de movilidad (pico y placa), deberán incluir dentro de sus planes de movilidad, un capítulo especial en donde se determine:

1. La ubicación de las zonas en donde reside la población discapacitada.
2. Parqueaderos o zonas de parqueo especiales.
3. Centros médicos u hospitalarios.
4. Centros comerciales.
5. Centros de educación con programas dirigidos a la población discapacitada o que presten servicios a esta población.

Parágrafo. Si no existe plan de movilidad, se deberá adelantar un estudio que contenga los aspectos anteriormente señalados.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221341289591 de 2022.

“¿En qué momentos es aplicable exención prevista en el numeral 6 del artículo 15 de la ley 1618 de 2013 respecto del transporte de personas con discapacidad?”: En primer lugar es relevante mencionar que dicha exención aplica una vez la autoridad de tránsito local expida la restricción de movilidad (pico y placa) para los vehículos que habitualmente transporten o sean conducidos por personas con discapacidad motora, sensorial o mental que limite su movilidad. En segundo lugar las autoridades de tránsito previo a la expedición de restricciones de movilidad deberán implementar una base de datos local que contenga la información de las

personas con discapacidad. En tercer lugar, para ser beneficiario de la exención de la medida de pico y placa, deberá acreditar ante la autoridad de tránsito lo siguiente: 1. Copia de la inscripción en el Registro para la Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad del Ministerio de Salud. 2. Copia de la licencia de tránsito del vehículo. 3. Certificado de revisión técnico-mecánica vigente. 4. SOAT vigente. 5. El vehículo deberá estar registrado en el Organismo de Tránsito con cobertura en la Jurisdicción del lugar en donde se solicitó la exención de las medidas de restricción vehicular. Por último, se registra un vehículo por cada beneficiario, solo podrá

ser aplicable cuando el beneficiario haga uso del vehículo, tendrá vigencia de 1 año, el vehículo deberá portar en la parte frontal como en la posterior señal demostrativa de ser destinado al transporte de discapacitados”

Concepto MT-20231341434631 de 2023. “(...) la Norma Técnica Colombiana NTC 4139 establece el símbolo internacional de accesibilidad, norma en la cual, frente al tamaño del uso de este símbolo, señala que cuatro dimensiones en la figura 2, sin embargo, por tratarse de símbolos adoptados en el marco de un diseño universal, estos deberán mantener su tamaño, diseño y requisitos.”

Concepto MT- 20241341472231: “Los vehículos automotores que habitualmente transporten o sean conducidos por personas con discapacidad están exceptuados de la restricción de movilidad de pico y placa. Sin embargo, son las autoridades territoriales locales (alcaldes) quienes tienen la función específica de aplicar las normas en su jurisdicción. Son esas autoridades quienes deben aplicar las reglas para poder establecer la exención en cada caso particular. Por lo tanto, serán las alcaldías de Tunja y de Sogamoso quienes deben informarle los requisitos respecto al caso particular.”

Legislación Complementaria: Ley 1964 de 2019

Artículo 6. Restricción a la circulación vehicular. Los vehículos eléctricos y de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.

Legislación Complementaria: Ley 2128 de 2021

Artículo 10. Circulación vehicular. Los vehículos dedicados a gas combustible estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de las modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-275881 de 2010: "...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 o dificulte 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 ciclorrutas 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 hubiere, 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.

- 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221341160391 de 2022.

“¿Puede una autoridad de tránsito local o nacional aplicar un comparendo por no portar la prenda o chaleco reflectivo en el horario de 6:00am a 6:00pm?, el literal C del artículo 131 de la norma ibidem, señala que será sancionado multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que conduzca una motocicleta sin observar las normas del Código de Tránsito, así como las establecidas en las codificaciones C.24 literales b) y g) de la Resolución Única Compilatoria en Materia de Tránsito del Ministerio de Transporte, en consecuencia, es preciso reiterar que los conductores de motocicletas y los acompañantes, se encuentran obligados a portar chalecos o prendas reflectivas entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, por lo que la realización de la citada conducta habilita la respectiva imposición del comparendo, de conformidad con el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, que señala el procedimiento a seguir por parte de la

autoridad de tránsito cuando evidencie la comisión de una infracción a las normas de tránsito.

Concepto MT-20231340359571 de 2023.

“(…)tratándose de vehículos clase motocicletas y conforme a la definición de los mismos en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, son vehículos destinados para el transporte del conductor y un acompañante, razón por la que no pueden ser destinados para el transporte de carga toda vez que no han sido diseñados, fabricados y homologados para tal fin, sin embargo y aunque no existe normatividad al respecto, en éstos, el conductor puede transportar equipajes, elementos o cosas, siempre y cuando con los mismos no se afecte la maniobrabilidad del vehículo, incomoden al conductor o acompañante, afecten el campo de visión de los retrovisores, conforme a lo dispuesto en el Manual de Infracciones al Tránsito adoptado mediante Resolución 3027 de 2010 - compilada en la Resolución 20223040045295

de 2022 del Ministerio de Transporte - en el Código de Infracción C.24, literales c), e) y f.

Lo anterior sin perjuicio de lo establecido en normas que reglamentan las condiciones de transporte de determinadas mercancías, como alimentos, animales, medicamentos o mercancías peligrosas, entre otras.

En ese orden, las mercancías peligrosas se deben transportar en vehículos de carga, es decir, con automotores que cuenten con homologación para esta clase de servicio, ya sea público o particular, en los que el habitáculo del conductor está separado del habitáculo donde ésta se transporta, de tal forma que se minimicen riesgos, se garantice seguridad y se proteja la vida y el medio ambiente, razón por la cual esta clase de mercancías no se puede transportar en motocicletas. En cuanto al transporte de medicamentos, no existe reglamentación específica en materia de transporte, no obstante, se debe indicar que el Ministerio de Protección Social expidió la Resolución 1403 de 2007 “Por la cual se determina el Modelo de Gestión del Servicio Farmacéutico, se

adopta el Manual de Condiciones Esenciales y Procedimientos y se dictan otras disposiciones.”, modificada por la Resolución 4026 del mismo año, en la que se establece entre otros aspectos, las condiciones de transporte de medicamentos y dispositivos médicos. Es de resaltar, que no existe disposición legal o reglamentaria en materia de tránsito y transporte que restrinja o prohíba el transporte de medicamentos en motocicletas, sin embargo, de ser procedente realizar dicha actividad en motocicletas, se deberá realizar en las condiciones establecidas sobre el particular por la autoridad competente, toda vez, muchos medicamentos requieren condiciones especiales de manipulación, embalaje, transporte, recepción y almacenamiento. En cuanto, al uso de maleteros, alforjas, parrillas, se debe indicar que no existe normatividad que reglamente el uso de las mismas en las motocicletas, sin embargo, se debe señalar que actualmente, se importan éstos con algunos de estos aditamentos, los cuales tienen homologación automática, por tratarse de vehículos de servicio particular.”

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, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.

C.29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.

C.30 No atender una señal de ceda el paso.

C.31 No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.

C.32 No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.

C.33 Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.

C.34 Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código.

C.35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.²³⁶

Jurisprudencia:

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”**²³⁷

Corte Constitucional Sentencia C-214 de 1994. “El Código de Transporte Terrestre condiciona la movilización de los automotores por las vías públicas, al cumplimiento de unas condiciones mecánicas mínimas (...), que se controlan, como es apenas obvio, con la revisión técnica y mecánica del vehículo por centros de diagnóstico especializados, que certifican o dan fe sobre el estado general del vehículo y el funcionamiento de los sistemas esenciales. Dicha revisión, avala, en principio, la certeza de que los vehículos sometidos a la misma no constituyen peligro para la vida, la integridad y salud de las personas, ni generarán consecuencias nocivas para el entorno ecológico.

Al consagrar la norma demandada una contravención y deducir una multa para quienes incumplan el deber de efectuar la revisión técnico-mecánica del vehículo en la oportunidad (...), no hace más que apoyar, por un medio coercitivo, el cumplimiento del deber impuesto, sin que con ello se consagre o autorice una desviación o abuso de la potestad sancionadora de la administración.

El deber impuesto por el Código a los propietarios de vehículos, constituye simplemente una obligación de hacer, que se resuelve en la ejecución de un hecho por el obligado. Cumplida la obligación desaparece el fundamento que condiciona la existencia de la infracción. Pero de igual modo, si no se lleva a cabo la revisión del automotor en la oportunidad del caso, se incurre en una omisión o hecho negativo que genera la infracción, y el infractor se hace merecedor, en principio, a la sanción subsecuente. Se dice, en principio, porque es posible alegar la existencia de una fuerza mayor o un caso fortuito que imposibilite la revisión del vehículo, en cuyo caso, no sería viable la

²³⁶ 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.

²³⁷ El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Idem.

sanción.

Advierte la Corte que el objetivo de la sanción no es la sanción por sí misma; por consiguiente, no es posible sustituir el

cumplimiento del deber por la multa, sino que por el contrario, la sanción constituye un instrumento de coacción ideado para lograr el cumplimiento de la obligación, esto es, la revisión del vehículo. "

Doctrina Administrativa:

Concepto 259921 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".

Concepto MT-20211340564061 de 2021. "... si a través de las llamadas cámaras salvavidas y si estas hacen parte de parte de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito –SAST, la autoridad de tránsito competente para la instalación solicitó la aprobación del código de infracción "C.35 "No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.", este podrá aplicarla en las denominadas cámaras salva vidas, en caso contrario no."

Concepto MT-20231341349021 de 2023. "(...)cuando un conductor es sorprendido transitando sin el certificado de revisión técnico mecánica vigente, además de la imposición de la orden de comparendo, el vehículo será inmovilizado, sin embargo, si la infracción es detectada mediante detección electrónica, al no haber intervención de funcionarios de control operativo, el vehículo no es inmovilizado, pero al continuar transitando queda expuesto a que posteriormente sea detectado nuevamente en la comisión de la infracción o sea requerido por la autoridad de tránsito, pues aunque se trate de la misma conducta, la imposición de la orden de comparendo, no lo habilita para continuar infringiendo la norma."

Concepto MT-20231341371731 de 2023. "(...) las deficiencias en las llantas que constituyen una violación a las normas de tránsito incluyen: · Profundidad de labrado

inferior a la señalada en la Norma Técnica Colombiana NTC-5385. · Despegue o rotura en las bandas laterales de las llantas.

Es importante destacar que el tránsito de vehículos que utilizan llantas lisas o sin labrado no es la única acción que constituye una infracción a las normas de tránsito. Esto sucede cuando los componentes del vehículo no cumplen con las condiciones técnicas requeridas. En este contexto, los conductores de automóviles que circulan con llantas cuya profundidad de labrado en la zona de mayor desgaste sea inferior a 1,6 mm o menor a las marcas de desgaste, o los conductores de motocicletas cuyo desgaste sea inferior a 1 mm o menor a las marcas de desgaste especificadas por el fabricante, cometen una infracción a las normas de tránsito. (...) Por lo anterior, la Norma Técnica Colombiana NTC-5375 indica que tanto para la inspección sensorial, como para la inspección con ayuda de un medidor de profundidad se valorará la profundidad de labrado en el área de mayor desgaste de cualquiera de las llantas de servicio, siendo esto aplicable para todo tipo de vehículos, entre estas las motocicletas. (...)Es preciso manifestar que no existe regulación sobre el tema, ahora bien, aunque uno de los elementos técnicos que son asignados a algunos agentes de tránsito para medir el labrado de las llantas es el denominado "profundímetro", éstos pueden hacer inspecciones sensoriales con las que se puede determinar que una o más llantas no cuentan con labrado o que éste, es inferior a las marcas de desgaste especificadas por el fabricante, que existe despegue o rotura en las bandas laterales, protuberancias, deformaciones, despegue o rotura en la banda de rodamiento, para lo cual, pueden aportar videos o registros fotográficos con los que se pueda evidenciar la comisión de la infracción. Es pertinente resaltar, que cuando se impone una orden de comparendo por la comisión de una infracción en vía por control operativo por parte del cuerpo de agentes de tránsito o porque esta se detectada a través

de medios tecnológicos, es una notificación de su imposición y a la vez, una orden formal al presunto contraventor de comparecer ante la autoridad de tránsito, razón por lo que no es un medio de prueba o documento idóneo para demostrar la ocurrencia de los hechos, ni mucho menos constituye por sí solo una sanción, salvo que el presunto infractor opte por aceptar la comisión de la infracción y proceda a realizar el pago de la multa en los términos establecidos en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, ya sea, pagando el cien por ciento (100%) o acogiéndose a los descuentos dentro de los términos que en la misma norma se establece y adicionalmente realice un curso sobre normas de tránsito. En ese orden, será en el proceso contravencional (Artículo 136 de 769 de 2002) en el que los presuntos contraventores, tienen la oportunidad procesal de ejercer su derecho de defensa y contradicción, presentando descargos, las pruebas que pretendan hacer valer y solicitar la práctica de las que consideren pertinentes, entre estas, el dictamen pericial, y hacer uso de los recursos de ley, con el fin de desvirtuar su responsabilidad en la comisión de la infracción y eventualmente pedir la vinculación al proceso de un tercero como responsable de la misma, pues es imperativo para las autoridades administrativas respetar el debido proceso. (...) no hay regulación en la cual se estipule el tipo de llanta que se debe usar en los diferentes terrenos; sin embargo, conforme a lo descrito anteriormente, el estado de las llantas debe estar dentro del estándar técnico adecuado descrito por el fabricante y no evidenciar en las mismas los defectos descritos en la Norma Técnica Colombiana NTC-5375 por los cuales pueda incurrir en comparendo.”

Concepto MT-20241340020711 de 2024.

“(...) las deficiencias en las llantas que constituyen una violación a las normas de tránsito incluyen: · Profundidad de labrado inferior a la señalada en la Norma Técnica Colombiana NTC-5385. · Despegue o rotura en las bandas laterales de las llantas. · Protuberancias, deformaciones, despegue o rotura en la banda de rodamiento de una o más llantas. · En cualquiera de las llantas con banda de rodamiento regreadas, a excepción cuando es permitido por el fabricante. Es importante destacar que el tránsito de vehículos que utilizan llantas lisas

o sin labrado no es la única acción que constituye una infracción a las normas de tránsito. Esto sucede cuando los componentes del vehículo no cumplen con las condiciones técnicas requeridas. En este contexto, los conductores de automóviles que circulan con llantas cuya profundidad de labrado en la zona de mayor desgaste sea inferior a 1,6 mm o menor a las marcas de desgaste, cometen una infracción a las normas de tránsito. Por lo anterior, la Norma Técnica Colombiana NTC-5375 indica que tanto para la inspección sensorial, como para la inspección con ayuda de un medidor de profundidad se valorará la profundidad de labrado en el área de mayor desgaste de cualquiera de las llantas de servicio. Es preciso manifestar que no existe regulación sobre el instrumento específico para la medición de la profundidad del labrado, aunque uno de los elementos técnicos que son asignados a algunos agentes de tránsito para este fin es el denominado “profundímetro”. No obstante, los agentes de control en vía pueden hacer inspecciones sensoriales con las que se puede determinar que una o más llantas no cuentan con labrado o que éste, es inferior a las marcas de desgaste especificadas por el fabricante, que existe despegue o rotura en las bandas laterales, protuberancias, deformaciones, despegue o rotura en la banda de rodamiento, para lo cual, pueden aportar videos o registros fotográficos con los que se pueda evidenciar la comisión de la infracción. Además, se precisa que el conductor que transite cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, se hará merecedor de la sanción correspondiente a la falta C. 35 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, la cual incluye una multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) y la inmovilización del vehículo.”

Concepto MT-20241340093511 de 2024.

“...aunque se tenga el certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes vigente, esto no es óbice, para que un que agente de tránsito ante la evidencia que un vehículo no se encuentra en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, imponga una orden de comparendo con fundamento en el

Código de Infracción C.35 y además proceda con la inmovilización del vehículo”

Concepto MT-20241341653821 de 2024:
“Respecto a la sanción por C.35 del artículo 131 de la Ley 769 del 2002, modificada por el artículo 21 de la Ley 1383 del 2010, se impone cuando no se realiza la revisión técnico-

mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.”

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.

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, trátase de furgón o plataforma de estacas.

C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

Manual de Infracciones:

Se debe entender que para cometer esta infracción no se requiere que la persona vaya hablando por celular, como normalmente se podría entender, ya que basta con sólo utilizarlo sin manos libres, esto incluye la lectura de mensajes de texto, en razón a que no sólo es un elemento distractor, sino también que inutiliza una mano para su manipulación, convirtiéndose en un alto riesgo para la conducción de vehículos.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340756891 de 2024. “La infracción contenida en la codificación C.38 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, establece que será sancionado el conductor de un vehículo por “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”. En ese sentido, se entendería que la actividad de

conducción se debe efectuar sin la manipulación de sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos, excepto si se utilizan con elementos que permitan tener las manos libres, así las cosas, el conductor que se encuentra realizando una parada momentánea o ralenti en un semáforo, puede hacer uso del teléfono móvil siempre y cuando tenga sus manos libres, de lo contrario podrá ser sujeto de infracción por la referida codificación”.

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 está 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.

D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlgv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción²³⁸.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: “**Primero.** -

Declarar **EXEQUIBLES**, por los cargos analizados (...) los incisos 1 (...) del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

Manual de Infracciones:

²³⁸ Disposición declarada exequible por violación a los Artículos 2, 4, 6, 24, 25, 29 y 58 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340830161 de 2023. “Al tenor literal de la definición de las anteriores conductas, se precisa que en la infracción B.1. y D.1 consiste en la acción de conducir o guiar un vehículo, entiéndase como sinónimos,

donde cabe resaltar que para guiar o conducir se requiere la licencia de conducción. Finalmente, la norma nacional de tránsito no realiza distinción respecto de los vehículos automotor y vehículos no automotores.”

D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado²³⁹.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: “**Primero.** - Declarar **EXEQUIBLES**, por los cargos

analizados (...) los incisos (...) 2 (...) del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241341653821 de 2024: “Frente a la sanción tipificada en el literal D.2. de la Ley en cita, la norma expresamente

preceptúa que será aplicable cuando se conduzca sin portar los seguros ordenados por la ley.”

D.3. **Modificado Artículo 2º Ley 2435 de 2024.** Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.²⁴⁰

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió: “Declarar **EXEQUIBLES** las expresiones acusadas en los literales D3, D4, D5, D6 y D7 del artículo

131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, tal como fue modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, por los cargos analizados en la presente sentencia.

²³⁹ Disposición declarada exequible por violación a los Artículos 2, 4, 6, 24, 25, 29 y 58 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004.

²⁴⁰ Este numeral había sido modificado por la Ley 1383 de 2010 para establecer que “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”.

D.4. Modificado Artículo 2º Ley 2435 de 2024. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo.²⁴¹

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió: “Declarar **EXEQUIBLES** las expresiones acusadas en los literales D3, D4, D5, D6 y D7 del artículo

131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, tal como fue modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, por los cargos analizados en la presente sentencia.”

D.5. Modificado Artículo 2º Ley 2435 de 2024. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.²⁴²

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió: “Declarar **EXEQUIBLES** las expresiones acusadas en los literales D3, D4, D5, D6 y D7 del artículo

131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, tal como fue modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, por los cargos analizados en la presente sentencia.”

D.6. Modificado Artículo 2º Ley 2435 de 2024. 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.²⁴³

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió: “Declarar **EXEQUIBLES** las expresiones acusadas en los literales D3, D4, D5, D6 y D7 del artículo

131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, tal como fue modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, por los cargos analizados en la presente sentencia.”

D.7. Modificado Artículo 2º Ley 2435 de 2024. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.²⁴⁴

Jurisprudencia:

²⁴¹ Este numeral había sido modificado por la Ley 1383 de 2010 para establecer que “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”.

²⁴² Este numeral había sido modificado por la Ley 1383 de 2010 para establecer que “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”.

²⁴³ Este numeral había sido modificado por la Ley 1383 de 2010 para establecer que “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”.

²⁴⁴ Este numeral había sido modificado por la Ley 1383 de 2010 para establecer que “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”.

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. Este numeral D7 fue declarado exequible 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.**

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003 y C-885 de 2010. 1. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió declarar condicionalmente exequible esta disposición en el entendido que las maniobras peligrosas (i) coinciden con conductas que constituyen una infracción de tránsito y que (ii) demuestren un comportamiento extremadamente irresponsable, temerario o incluso doloso del agente infractor, quien (iii) pone en peligro concreto a las personas o a las cosas. 2. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-885 de 2010 decidió: "Declarar **EXEQUIBLES** las expresiones acusadas en los literales D3, D4, D5, D6 y D7 del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, tal como fue modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, por los cargos analizados en la presente sentencia."

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. "Esta norma usa entonces un concepto indeterminado, pues hace referencia a la realización de "maniobras peligrosas e irresponsables". La pregunta constitucional que surge es entonces si ese concepto indeterminado es admisible, teniendo en cuenta la flexibilización que tienen el principio de legalidad en el derecho administrativo sancionador.

22- Para responder ese interrogante, la Corte considera que el uso de los conceptos indeterminados es admisible en una infracción administrativa y no desconoce el principio de igualdad, pero siempre y cuando dichos conceptos sean determinables en forma razonable, esto es, que sea posible concretar su alcance, en virtud de remisiones normativas o de criterios técnicos, lógicos, empíricos, o de otra índole, que permitan prever, con suficiente precisión, el alcance de los comportamientos prohibidos y sancionados. Por el contrario, si el concepto es a tal punto abierto, que no puede ser

concretado en forma razonable, entonces dichos conceptos desconocen el principio de legalidad, pues la definición del comportamiento prohibido queda abandonada a la discrecionalidad de las autoridades administrativas, que valoran y sancionan libremente la conducta sin referentes normativos precisos.

23- Ahora bien, el concepto "maniobras peligrosas e irresponsables" puede ser interpretado de dos formas: uno puede considerar que esa expresión hace referencia a maniobras que no estén prohibidas y sancionadas por otras normas del código de tránsito, pero que son peligrosas e irresponsables, y por ello ameritan una sanción. Según esa interpretación, el aparte demandado establece una infracción de tránsito residual. Por el contrario, según otra interpretación, la expresión acusada hace referencia a conductas que, además de infringir las reglas de tránsito, son a tal punto peligrosas e irresponsables que ponen en peligro a las personas o las cosas. Según esta segunda hermenéutica, ese aparte no señala una nueva infracción de tránsito, sino que agrava la sanción de otras infracciones, que ya están definidas en el mismo código. Entra pues la Corte a analizar si ambas interpretaciones se ajustan o no al principio de legalidad.

24- El concepto aislado de "maniobras peligrosas e irresponsables" no hace referencia a una conducta suficientemente determinada, pues está compuesto de ideas esencialmente valorativas (peligroso e irresponsable) y por ello carece de un mínimo referente empírico que permita concretar cuál es el comportamiento sancionado. Así, es posible que una autoridad de tránsito pueda, de conformidad con las circunstancias de un caso particular, considerar que una maniobra es peligrosa e irresponsable, mientras que esa misma situación puede ser valorada en forma distinta por otra autoridad de tránsito. La descripción resulta entonces vaga y no cuenta con la certeza propia de los textos que describen conductas sancionables.

Por ello la Corte concluye que si este aparte acusado es interpretado como una infracción de tránsito residual, que se aplica a comportamientos peligrosos e irresponsables pero que no han desconocido ninguna regla

específica de tránsito, entonces el aparte resulta inconstitucional, por violar el principio de legalidad, pues se trata de una descripción tan abierta, que confiere un margen de discrecionalidad de las autoridades de tránsito tan amplio, que no es constitucionalmente admisible. Esta hermenéutica deberá entonces ser expulsada del ordenamiento, pues la descripción de las conductas y las sanciones deben estar determinadas previamente de manera comprensible para los destinatarios de las normas.

25- Entra la Corte a examinar la segunda hermenéutica, según la cual, las maniobras altamente peligrosas se refieren a conductas que constituyen infracciones de tránsito, como por ejemplo no respetar las señales de tránsito. Esta hermenéutica parece ajustarse a los principios de legalidad y tipicidad, propios del derecho sancionador, puesto que el concepto de maniobras peligrosas e irresponsables remite a otros comportamientos, que están descritos en la propia ley.

26- Sin embargo, surge el interrogante sobre la eficacia específica de la norma, pues si ésta reitera la sanción para conductas que de cualquier forma serían sancionadas, la disposición parecería no tener ningún sentido y podría incluso violar el non bis in idem, pues la persona resultaría doblemente sancionada por un mismo comportamiento. Pero la eficacia específica de la disposición se refiere a que las infracciones de tránsito son normas de peligro abstracto, mientras que el artículo acusado regula la sanción hacia una conducta que configura un peligro concreto para las personas o las cosas.

Sobre las normas de peligro abstracto, esta Corte se pronunció en la sentencia C-939 de 2002 en los siguientes términos:

“En los delitos de peligro abstracto, el legislador, a priori, considera peligrosa una determinada actividad. Por ende, el eje central de su construcción, generalmente gira en torno a la infracción de normas administrativas. Por esta razón, otra de sus características es el diseño de una administración centralizada de los riesgos, en el sentido que el tipo señala la infracción de determinadas reglas técnicas (v.gr la

infracción de la prohibición de manejar embriagado) como constitutivas de una conducta punible. Esto implica que, en vez de acudir al clásico derecho de policía, señalando sanciones para el caso del incumplimiento de las normas administrativas, hay una huida hacia el derecho penal para responder a esta clase de comportamientos.”

Aunque lo dicho anteriormente se refiere a normas de derecho penal, la Corte lo considera aplicable - con algunos matices- a la regulación de las infracciones de tránsito. Y esa distinción entre normas de peligro abstracto y normas de peligro concreto es útil para conferir un efecto hermenéutico específico a la expresión acusada, que sea compatible con el principio de legalidad, como se verá a continuación.

27- En general, las infracciones de tránsito establecen prohibiciones de peligro abstracto, y por ello la persona es sancionada por infringirlas, aunque su comportamiento no haya ocasionado ningún peligro específico a ninguna persona o a ningún bien. Por ejemplo, el artículo 131, literal a) sanciona al conductor que transite por contravía, o por un andén, aunque esa maniobra no haya ocasionado ningún peligro en un caso concreto.

La base constitucional de esas prohibiciones es el carácter peligroso del tráfico automotor, que obliga a que exista una gran disciplina de los conductores, y por ello es legítimo sancionar comportamientos que vulneren esas reglas que aseguran la eficacia y seguridad del tránsito.

Ahora bien, la expresión acusada es distinta, por cuanto sanciona un comportamiento que no es de peligro abstracto sino de peligro concreto, pues es necesario que la maniobra irresponsable ponga en peligro concreto a los bienes o a las personas. Y en ese sentido, la disposición no es inocua, pues agrava la sanción, precisamente porque la infracción de la norma de tránsito, al ser gravemente imprudente o dolosa, ocasiona además un riesgo concreto a los bienes y personas. Así, si una persona transita por un andén, pero no ocasiona ningún riesgo a las personas o las cosas, es sancionado con multa de 4 salarios mínimos diarios, de conformidad con el literal a) del artículo 131 del Código de Tránsito.

Pero, si su comportamiento es gravemente imprudente o doloso, y ocasiona un peligro concreto a las personas o cosas, entonces la sanción se incrementa a 30 salarios mínimos diarios, conforme a esta segunda interpretación de la disposición acusada.

28- Nótese entonces que con esta segunda interpretación, el texto acusado tiene una eficacia específica y no desconoce el principio de legalidad, pues remite a la violación de normas de tránsito, que describen comportamientos específicos. Además, cabe aclarar que no se presenta una doble sanción frente a la misma conducta, pues en este tipo de casos ocurre la consunción, en forma similar a como opera en el derecho penal, y por tanto la norma de mayor riqueza descriptiva (que es la acusada) es la utilizada para sancionar. Por ende, si la persona, además de violar una norma de tránsito, se comporta en forma particularmente irresponsable y pone en peligro concreto a las personas o las cosas, entonces recibe la sanción agravada. Y es que ante la imprudencia temeraria o incluso el dolo en la conducta del infractor el legislador previó una sanción mayor, pues en estos casos la sanción es de treinta salarios mínimos legales diarios vigentes. Esto es una aplicación clara de los principios de proporcionalidad y gradualidad en las sanciones (CP art. 29), concordantes con el debido proceso e incluidos expresamente en el código de tránsito (artículo 130).

Por tanto, la norma acusada deberá ser declarada exequible en el entendido de que las maniobras peligrosas coinciden con conductas que constituyen una infracción de tránsito y que demuestran un comportamiento extremadamente irresponsable, temerario o incluso doloso del agente infractor, quien pone en peligro concreto a las personas o a las cosas.”

Corte Constitucional Sentencia C-885 de 2010. “Así pues, la medida legal cuestionada consiste en imponer una multa significativa a los conductores de motocicletas (30 salarios mínimos legales diarios vigentes) en caso de cometer alguna de las graves infracciones contempladas en los literales D.3. a D.7., de la norma acusada en la demanda, indicando que (i) hasta tanto no se pague el valor de la multa o (ii) la autoridad competente decida

sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito, entonces se procederá a la inmovilización de la moto. Para la Sala, esta medida restringe razonablemente la libertad de locomoción y el derecho al trabajo, como se pasa a explicar a continuación.

La medida está orientada a un fin importante, cual es el de proteger la vida y la integridad personal de las personas; tanto la de las que ocupan la motocicleta como la de las personas que estén en otro vehículo o sean peatones. De hecho, esta finalidad no sólo es importante, es imperiosa. Ahora bien, el medio elegido por el legislador en este caso, a saber, inmovilizar la motocicleta, no es un medio que, prima facie, esté prohibido y no pueda ser empleado por el Legislador.

Finalmente, el medio elegido es conducente para alcanzar el fin propuesto. Inmovilizar la motocicleta, si no se pagan las multas por haber cometido las graves infracciones ya señaladas, impone una restricción tal en las personas, que la fuerza a cumplir con la sanción económica impuesta. Adicionalmente, al saber los conductores de motocicletas que es inevitable el pago de las severas sanciones económicas que se les imponen por cometer las contravenciones contempladas en los literales D3 a D7, del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por la Ley 1383 de 2010, artículo 21, se disuade a los conductores de motos aún más, de cometer dichos actos. La certeza de la sanción pecuniaria, ante la severidad de la restricción por la inmovilización en caso de no pago, lleva a las personas a evitar incurrir en las contravenciones indicadas. Se trata, ante todo, de compeler al conductor desobediente, al recto cumplimiento de los deberes y responsabilidades que conlleva realizar una actividad peligrosa como la de conducir motocicleta. El conductor de motocicleta que incurre en las contravenciones mencionadas, desconoce la ley. Pero si además decide no cumplir con el pago de la multa y seguir utilizando su vehículo, está demostrando el grave irrespeto que profesa hacia las reglas establecidas democráticamente en la nación para que se le permita a una persona conducir una motocicletas.

Las estadísticas con las que actualmente cuenta el Ministerio de Transporte sobre la accidentalidad terrestre evidencian, como lo reconoce el propio demandante, la alta probabilidad de que ocurra el riesgo de afectación de la vida que genera el uso de las motocicletas; especialmente, por supuesto, si se hace omitiendo y desconociendo las reglas más básicas de tránsito. Esto ha sido cierto tanto para los años 200 y 2008 como 2009

La medida de protección a propósito de las motocicletas es especialmente razonable si se tiene en cuenta que no sólo se encuentra en juego la vida y la integridad personal de quien conduce, sino también –se insiste– de quienes sean peatones o pasajeros, especialmente, en aquellos casos en los que la motocicleta es usada como medio de transporte público.

Adicionalmente, la Sala considera que las restricciones impuestas no son desproporcionadas. Por una parte, la libertad de locomoción es restringida sólo en función de un vehículo. Las personas pueden seguir desplazándose por el territorio nacional, incluso mediante el uso de vehículos. No se impide en forma alguna la libre circulación, salvo hacerlo mediante la motocicleta que fue 'inmovilizada'. Por otra parte, el derecho al trabajo tampoco se ve desproporcionalmente afectado, puesto que la persona puede seguir trabajando en cualquier actividad, incluso la de conducir algún vehículo. En todo caso, se trata de una restricción temporal, que termina en el momento en que la persona decide cumplir con el pago de la multa, que se generó por la comisión de una contravención. Por último, cabe recordar que como ya lo sostuvo esta Corte en otra oportunidad, es el propio conductor, al no haber cumplido su obligación de respetar las normas de tránsito, en especial aquellas que prohíben cometer graves contravenciones, y al no haber pagado la multa que se generó, quien se pone en una situación que afecta el goce efectivo de ciertas libertades y derechos de los que es titular. Especialmente grave es el proceder de un conductor de motocicleta que allá incurrido en tales comportamientos, sobre todo si se trata de una persona que usa el vehículo como medio autorizado de servicio de transporte público.

En resumen, inmovilizar la motocicleta, si no se pagan las multas por haber cometido las graves infracciones contempladas en los literales D3 a D7, del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, es un medio que no está prohibido, y es conducente para alcanzar el fin propuesto [a saber: proteger la vida y la integridad de las personas.], el cual, además de importante, es imperioso en un estado social y democrático de derecho fundado en el respeto a la dignidad humana.

(...)

Para la Sala Plena de la Corte Constitucional, la decisión del Legislador de imponer una sanción más grave a las motocicletas que al resto de automóviles es razonable constitucionalmente. No constituye un trato injustificado y, por tanto, discriminatorio.

La igualdad en este caso se predica de dos grupos. Por una parte el de los conductores de motocicletas y, por el otro, el de los conductores de otro tipo de vehículos. El trato diferente entre los dos grupos se da con relación a la interposición de la 'inmovilización' del vehículo. Mientras que a los conductores de motocicletas que cometan las infracciones contempladas en los literales D3 a D7, del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, se les inmoviliza la motocicleta en el caso de no pago de la multa, para el resto de vehículos ello no es así. Así pues, el criterio con base en el cual se establece el trato diferente es si el tipo de vehículo es una motocicleta o no. Corresponde pues a la Corte, analizar la razonabilidad del criterio con base en el cual se establece el trato diferente. En otras palabras, la cuestión que enfrenta la Sala, es si es razonable imponer una sanción de inmovilización por el no pago de multas por comisión de contravenciones graves, a las motocicletas pero no a los demás tipos de vehículos.

Para la Sala, como se dijo, la respuesta a esta cuestión es afirmativa, es decir, el trato diferente es razonable.

En primer lugar, es preciso señalar que no se trata de un criterio sospechoso. Las normas en cuestión emplean como criterio de diferenciación el tipo de vehículo, si se es o no una motocicleta. Este criterio no se basa en alguna de las categorías de distinción

señaladas por el artículo 13 de la Constitución Política como sospechosas de discriminación. Esto es, no se trata del uso por parte del Legislador de alguna de las clasificaciones sociales que tradicionalmente ha sido empleada por mayorías sociales, para imponer restricciones y limitaciones injustificadas en el ejercicio de sus derechos, a minorías y grupos sociales excluidos o marginados. Además, como se dijo, los derechos fundamentales involucrados (libertad de locomoción y derecho al trabajo) no están gravemente afectados. De tal suerte que para la Sala, el juicio de igualdad al que se ha de someter los textos legales acusados ha de ser leve. Deferente con el margen de configuración que el legislador cuenta en esta materia que, en gran medida es de carácter técnico.

El fin por el que propende el trato diferente es proteger la vida de las personas. Tal como lo indicó el propio demandante en su acción de inconstitucionalidad, se considera que se protegen las vidas si se consagra una mayor sanción a las motocicletas, por cuanto representan un mayor riesgo y un mayor peligro que los demás vehículos. Así pues, no sólo se trata de un fin legítimo sino, como se dijo anteriormente, un fin imperioso. La protección a la vida de las personas es un mandato de ineludible cumplimiento, sobre todo si se trata de minimizar el impacto de las actividades sociales riesgosas como, por ejemplo, conducir motocicleta.

El medio empleado en el presente caso no está prohibido. Decidir que, en ejercicio de la facultad con que cuenta el Legislador para configurar el ordenamiento jurídico, se va a dar un trato sancionatorio diferente a los conductores de un tipo de vehículo que a los conductores de los demás tipos de vehículos, es un medio legal que, prima facie, no está prohibido y excluido del ordenamiento.

Por último, la Sala considera que el medio elegido, es decir, el trato diferente consignado por la ley, es adecuado para alcanzar el fin propuesto. En otras palabras, tratar diferente a los conductores de motocicletas respecto a los de otro tipo de vehículos, siendo más severo con aquellos que con éstos permite llegar al fin que se busca, a saber, proteger la vida de las personas.

A primera vista, se puede presumir que la probabilidad del riesgo de perder la vida o sufrir más graves lesiones en una motocicleta que en otro tipo de vehículo terrestre, debido a su forma y su diseño; su capacidad de cometer más y más riesgosas contravenciones es notoria. En efecto, si se piensa en las condiciones de una motocicleta; en su tamaño, en su forma, en su diseño, en su funcionamiento; es claro que las posibilidades de incurrir en las infracciones contempladas en las reglas acusadas son mayores y más variadas. Para una motocicleta es más fácil transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril (D3); no detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de 'PARE' o un semáforo intermitente en rojo (D4). Una motocicleta, con muchísima más facilidad puede conducirse sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados (D5). Así también, adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique (D6); y conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas (D7). La movilidad y maniobrabilidad de las motocicletas les permite transitar por lugares que los demás tipos de vehículos, por su forma y tamaño, difícilmente pueden ir.

Ahora bien, las estadísticas acerca de los accidentes de tránsito con las que actualmente cuenta el Ministerio de Transporte sobre la accidentalidad terrestre evidencian la diferencia de riesgos que implican las motocicletas frente al resto de vehículos. Esto fue cierto en el año 2007 en el 200 y en el 2009 El riesgo de las motocicletas es superior y por lo tanto, su control se hace más necesario e imperioso. De hecho, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses señaló al respecto en el informe del año 2009,

“Se entiende por vehículo involucrado aquellos en los cuales se transportaba la víctima, es notorio, casi obvio, que los vehículos de mayor vulnerabilidad son las motos [39,23%], seguidas por los automóviles [11,18%], los primeros caracterizados por su

inestabilidad y la exigencia de importantes habilidades para su maniobra, las cuales pocas veces son corroboradas por las autoridades de control. [...]

Para la Sala, por tanto, imponer la sanción de inmovilización ante falta de pago de multas

graves a las motocicletas y no al resto de automóviles, es un trato diferente que busca un fin legítimo, por un medio no prohibido y que es adecuado para alcanzar el fin propuesto, a saber: proteger la vida y la integridad de las personas. De tal forma que no constituye un trato discriminatorio.”

D.8. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces²⁴⁵.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: “**Primero.** - Declarar **EXEQUIBLES**, por los cargos

analizados (...) los incisos (...) 9 (...) del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

Manual de Infracciones:

Los supuestos de hecho en que se tipifica esta infracción son:

- a) No tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas o en los horarios de excepción que fijen, las autoridades de tránsito.
- b) No tener encendidas, dentro del perímetro urbano la luz media, y hacer uso de luces exploradoras sin estar orientadas sólo hacia la superficie de la vía, cuando éstas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo.
- c) Usar la luz plena o alta, fuera del perímetro urbano, cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.
- d) No utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. En caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales no utilizar señales manuales.
- e) No utilizar la señal luminosa intermitente que corresponda, al detener su vehículo en la vía pública, no orillarse al lado derecho de la vía y efectuar maniobras que pongan en peligro a las personas o a otros vehículos.

Todos los vehículos deben estar provistos de luces y dispositivos luminosos para facilitar la ubicación y posición de los mismos, las señales luminosas son obligatorias portarlas e utilizarlas en los eventos señalados en las normas de tránsito. No portar las luces, no utilizarlas, hacer uso indebido estos dispositivos pone en peligro a vida de los usuarios de las vías y de quien conduce el vehículo y sus acompañantes y/o pasajeros.

De otro lado, cuando se transita con las luces plenas, se impide la buena visibilidad del conductor, tanto del que antecede como del que viene de frente o, en el peor de los casos se causan deslumbramientos que pueden durar 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.

²⁴⁵ Disposición declarada exequible por violación a los Artículos 2, 4, 6, 24, 25, 29 y 58 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340163681 de 2021. “... quien haga uso de las luces exploradoras sin estar orientadas solamente hacia la superficie de la vía – cuando estas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de las luces frontales

del vehículo- deberá cancelar una multa correspondiente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes. Adicionalmente, si el conductor porta este tipo de luces (exploradoras) en la parte posterior del vehículo, será inmovilizado de manera preventiva hasta que sean retiradas.”

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.

D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.

D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.

D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340302351 de 2021. “... en el evento de comprobarse por el agente de tránsito que el contrato de arrendamiento se efectuó con conductor, o si el arrendatario usa el vehículo para prestar servicios de transporte a terceros o el contrato de arrendamiento no se encuentra suscrito con un establecimiento de arrendamiento de vehículos legalmente constituidos y que tengan por objeto el desarrollo de tal actividad, puede imponer la sanción contenida en la codificación D12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, e igualmente ordenar la inmovilización del automotor.”

Concepto MT-20231340317541 de 2023. “- Corresponde a los agentes de tránsito y

transporte en el marco de la función preventiva, el deber de verificar minuciosamente la identificación del presunto infractor y diligenciar correctamente la orden de comparendo, para posteriormente entregar al funcionario competente, las actuaciones realizadas dentro de las doce (12) horas siguientes, so pena de incurrir en causal de mala conducta. - Ahora bien, el contexto de las actuaciones desplegadas por el agente de control operativo de tránsito, no hay disposición en la normatividad de tránsito que estipule como conductas sujetas a sanción el hecho de entrevistar a los conductores y/o acompañantes, siempre y cuando se atiendan las garantías constitucionales del debido proceso al momento de su realización a fin de

constituir indicios al momento de establecer la veracidad de los hechos que se pretendan probar, una vez se vaya a ejercer los derechos de audiencia, defensa, aporte y controversia de pruebas dentro del marco del proceso contravencional. - En esta oportunidad, es válido invocar la máxima del derecho procesal a la presunción de inocencia, que es una garantía integrante del derecho fundamental al debido proceso contenida en el artículo 29 de la Constitución Política de Colombia, al tenor del cual “toda persona se presume inocente mientras no se le haya declarado judicialmente culpable”, así entonces, la norma superior es clara en enfatizar que la forma de desvirtuar la presunción de inocencia, es a través de un procedimiento desatado con respeto a las normas propias del juicio, que en derecho haya dado como resultado la responsabilidad del inculpado. - A la luz de las normas y la jurisprudencia existe una actuación procesal dentro del proceso contravencional para recaudar el material probatorio y practicar las pruebas de oficio o a solicitud de parte que fueren conducentes para esclarecer los hechos, denominada “Audiencia de pruebas y alegatos”. Una vez practicadas las pruebas decretadas, el funcionario competente valorará el material probatorio recopilado en el proceso, con el fin de dictar una resolución motivada sobre la responsabilidad contravencional del inculpado, imponiendo las sanciones a que haya lugar, al respecto la

Corte Constitucional mediante Sentencia T-616 de 20061, indicó: “iii) Audiencia de pruebas y alegatos. De acuerdo con lo expresado, una vez se presenta el inculpado ante la autoridad competente, atendiendo la orden de comparendo impuesta, haciendo manifiesta su oposición a los hechos que se le imputan, se fijará fecha y hora para la celebración de la audiencia de pruebas y alegatos, decisión que debe ser debidamente notificada en estrados, para darle a aquel la oportunidad de ejercer su derecho de defensa, participando en su desarrollo con sus consideraciones del caso y con la solicitud de las pruebas que les sirven de sustento. Es ésta, también, la oportunidad para que el inspector de la causa decreta oficiosamente la práctica de las pruebas conducentes para establecer, con certeza, los hechos relevantes de la litis y la configuración, o no, a partir de éstos, de la infracción que se investiga.” - En este orden de ideas, la autoridad encargada de imponer las sanciones por ocasión de la comisión de la infracción contenida en el literal D.12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, correspondiente a multa e inmovilización del vehículo, es la autoridad de tránsito dentro de su jurisdicción quien deberá garantizar el debido proceso y derecho de contradicción de acuerdo con las particularidades de cada caso.”

D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.

D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones²⁴⁶.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: “**Primero. - Declarar EXEQUIBLES**, por los cargos

analizados (...) los incisos (...) 14 (...) del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito

²⁴⁶ Disposición declarada exequible por violación a los Artículos 2, 4, 6, 24, 25, 29 y 58 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004.

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 tránsito²⁴⁷.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-018 de 2004 decidió: "**Primero.** -

Declarar **EXEQUIBLES**, por los cargos analizados (...) los incisos (...) 17 del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

E. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlgv) 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.3.²⁴⁸

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 MT-2394 de 2009

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 las sanciones previstas por esta disposición.

Parágrafo 2. **Adicionado Artículo 1 Resolución MT-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

²⁴⁷ Disposición declarada exequible por violación a los Artículos 2, 4, 6, 24, 25, 29 y 58 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-018 de 2004.

²⁴⁸ Este ordinal fue derogado expresamente por el Artículo 4 de la Ley 1696 de 2013.

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 párrafo 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.

F. Adicionado Artículo 4 Ley 1696 de 2013. Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta conducta será sancionada con las multas establecidas en el artículo 152 de este Código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez o alcoholemia el vehículo será inmovilizado.

El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Reglamentación: Resolución 414 de 2002 INMLCF

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340680111 de 2020. "... el alcohosensor desde los primeros seis meses después de nuevo debe ser calibrado para generar confiabilidad en los resultados y su certificado de calibración debe reposar en la hoja de vida del analizador. Puede pasar

que un alcohosensor tenga solo una calibración debido a que sea nuevo es decir que no lleve más de seis meses, pero si lleva más cada una de las calibraciones debe reposar en la mencionada hoja de vida.

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 por

Ver adicionalmente Resolución 1844 de 2015 (por la cual se adopta la segunda versión de la “Guía para la Medición Indirecta de Alcoholemia a Través de Aire Espirado”), Resolución 712 de 2016 (por la cual se adopta la segunda versión de la “Guía para la Determinación Clínica Forense del Estado de Embriaguez Aguda”) y Resolución 1206 de 2016 (por la cual se adopta el aplicativo de “Ingreso y Consulta de Información de Personas Capacitadas en el Manejo de Alcohosensores”).

G. Adicionado Artículo 4 Ley 2486 de 2025. Será sancionado con multa equivalente a seis (6) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

G.1. Transportar a más de una persona de manera simultánea en un vehículo eléctrico liviano de movilidad personal urbana que no esté expresamente diseñado

para tal fin, o sin cumplir con las condiciones definidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación correspondiente.

G.2. Circular por la Red Vial Nacional, salvo en los tramos que cuenten con ciclo-infraestructura, siempre que esta no haya sido restringida expresamente por la autoridad competente. Esta infracción no se aplicará a las bicicletas eléctricas, las cuales podrán circular por la Red Vial Nacional en los términos definidos para las bicicletas.

G.3. Circular sobre aceras, andenes, lugares destinados al tránsito de peatones o por vías en las que la autoridad competente haya prohibido expresamente su circulación.

G.4. No circular por la ciclo-infraestructura habilitada en el tramo vial correspondiente, cuando esta cuente con condiciones adecuadas de seguridad y transitabilidad y no haya sido restringida expresamente por la autoridad competente.

G.5. Circular por la vía permitida utilizando carriles distintos al derecho sin que sea necesario para adelantar o para girar a la izquierda; o circular en sentido contrario al de la vía, o por vías preferenciales o exclusivas del sistema de transporte público.

G.6. Superar los límites de velocidad establecidos para la ciclo-infraestructura o para las vías permitidas por las que circule, o exceder los máximos de 25 km/h en ciclo-infraestructura y 40 km/h en vías permitidas cuando dichos límites sean superiores.

G.7. Adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles.

G.8. Realizar una maniobra de giro o de adelantamiento sin utilizar señales direccionales.

G.9. No respetar las señales o normas de tránsito aplicables en la cicloinfraestructura o en las vías permitidas.

G.10. Circular sin utilizar casco de seguridad que cumpla con las características definidas por el Ministerio de Transporte. Esta infracción dará lugar, además, a la inmovilización del vehículo.

G.11. Circular entre las 18:00 y las 6:00 horas sin vestir prendas retrorreflectivas de identificación que cumplan con las características definidas por el Ministerio de Transporte.

G.12. Circular sin que el vehículo cuente con dispositivos luminosos que proyecten luz blanca en la parte delantera y luz roja en la parte trasera.

G.13. Transportar objetos que disminuyan la visibilidad, incomoden la conducción o constituyan un peligro para los demás actores de la vía.

G.14. Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta infracción dará lugar, además, a la inmovilización del vehículo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340100001 de 2019.

“...durante el desarrollo de la audiencia pública dentro del proceso contravencional por infracciones a las normas de tránsito, el inculpado podrá ejercer su derecho de defensa, aportando las pruebas que le sirvan de sustento, entendiendo que si él considera que la prueba de alcoholemia le fue mal practicada, pueda demostrarlo ante la autoridad de tránsito competente, para que de esta manera dicha autoridad tome su decisión y emita el fallo al que haya lugar, resaltando que si el conductor no está de acuerdo con la manera en que el agente de tránsito lleva a cabo la prueba de alcoholemia, podrá solicitar que se le realicen los exámenes clínicos a los que haya lugar, aportándolos como prueba en la mencionada audiencia.”

Concepto MT-20211340423011 de 2021. *“... la prueba clínica no es una prueba subsidiaria en caso de no poderse realizar con alcohosensor mediante la medición indirecta, puede realizarse o la una o la otra, la de la medición indirecta a través de aire aspirado se realizará conforme a lo señalado por la Resolución No.1844 de 2015 “Por la cual se adopta la segunda versión de la Guía para la Medición Indirecta de Alcoholemia a Través de Aire Aspirado” al paso que la clínica se realiza conforme a la guía para la determinación clínica forense del estado de embriaguez aguda. (...) Conforme a las normas en cita, el agente de tránsito tiene funciones de policía judicial, educativa, preventiva, solidaria y de vigilancia cívica por ende los procedimientos pueden ser grabados por cualquier medio tecnológico tanto por la ciudadanía como por la autoridad para el caso los agentes de tránsito policiales o no pues tienen función de policía judicial.”*

Concepto MT-20211340497191 de 2021.

“...frente a la toma de la prueba de alcohol a un menor de edad vale señalar que no existe norma especial que determine que la prueba por aire expirado deba tener la autorización

del padre del menor, en ese sentido, vale precisar que cuando la autoridad de tránsito requiera a un menor de edad para la práctica de la prueba de alcohol por aire expirado, agotando los protocolos ya establecidos y citados en precedencia, no se necesita el consentimiento del padre, lo anterior considerando que dicha prueba no representa un riesgo para el menor, siempre y cuando se reitera que la misma se realice con el pleno de las garantías señaladas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses a través de la Resolución 1844 de 2015 y lo dispuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-633 del 3 de septiembre de 2014. No obstante, lo anterior, cabe mencionar que el menor se puede negar a la práctica de la misma con las consecuencias que ello conlleva. (...) Así mismo, es importante indicar que la práctica de prueba de alcohol al menor que sea por toma de laboratorio y que se requiera en virtud de un accidente de tránsito donde hay heridos o muertos en donde el menor de edad se encuentre involucrado, este procedimiento ya hace parte de la jurisdicción penal, en ese sentido, para determinar los aspectos relacionados con el consentimiento de la práctica de la prueba del menor de edad por parte de los padres y/o sus consecuencias dentro del proceso penal será competencia de los estamentos que adelanten dicha actuación.”

Concepto MT-20231341227981 de 2023.

“(...)por regla general las autoridades de tránsito podrán adelantar pruebas de embriaguez por alcohol a quienes conduzcan un vehículo automotor en las vías públicas dentro el territorio nacional; de otra parte, el estado de embriaguez por alcohol se determinará por medio de prueba que no cause lesión y que sea establecida por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Por su parte, cabe señalar que la norma precedente es alusiva al procedimiento de las autoridades de tránsito para efectuar la prueba de alcoholemia, de conformidad a lo dispuesto en las Leyes 769 de 2002, 1696 de 2013 y demás normas concordantes, en donde se indica que las pruebas de alcoholemia podrán ser realizadas por la autoridad de tránsito competente o entidades contratadas para el efecto, siempre que tengan el equipo destinado para tal fin y cumplan el procedimiento establecido por el Instituto Nacional de Medicina legal y Ciencias Forenses expuesto en la Resolución 1844 de 2015 “Por la cual se adopta la segunda versión de la ‘Guía para la Medición Indirecta de Alcoholemia a Través de Aire Espirado’ y demás reglamentaciones vigentes.

Por su parte, es preciso manifestar que en virtud del artículo 1 del Decreto 87 de 2011 “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”, el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura, no obstante, sus decisiones no son oponibles a las de autoridades de tránsito, dado que son entes autónomos e independientes, perteneciendo a la jurisdicción de las Alcaldías y Gobernaciones, según lo dispone el artículo 3 (modificado por el artículo 2 de la Ley 1383/2010) del Código Nacional de Tránsito Terrestre. Por lo tanto, es pertinente resaltar que esta Cartera Ministerial, no funge como superior jerárquico de los organismos de tránsito, por tal razón, no somos la autoridad competente para pronunciarnos sobre los procedimientos realizados por las autoridades de tránsito municipal, departamental y/o distritales, quienes en el marco de su autonomía determinan sus contratos o convenios.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340535151 de 2023, “...el artículo 10 de la Ley 2161 del 2021, instruyó en los propietarios de los vehículos la obligación de velar porque el automotor de su propiedad circule cumpliendo las condiciones

No obstante, si no existe contrato de las autoridades de tránsito con clínicas y hospitales para realizar la prueba de embriaguez, que permita determinar si un conductor se encuentra bajo efectos producidos por el alcohol o drogas, sustancias estupefacientes, alucinógenas o hipnóticas, los agentes de tránsito podrán acudir a las sedes de Medicina Legal o a los Centros Integrales de Atención, pues por expresa disposición legal, se tendrá una dependencia para practicar las pruebas mencionadas.”

Concepto MT-20251340470191 de 2025:

“(...)haremos referencia al procedimiento que se debe realizar para determinar la presencia de alcohol en sangre, mediante una prueba de alcoholemia por el análisis del aire espirado. Este comienza con la obtención de la muestra, que debe provenir de una espiración profunda y no debe ser tomada hasta pasados 15 minutos si el examinado ha consumido alcohol, vomitado o usado enjuagues bucales. El equipo utilizado debe cumplir con ciertos requisitos establecidos por las autoridades regulatorias, como la calibración vigente y el cumplimiento de las resoluciones de la Superintendencia de Industria y Comercio. A su vez, el dispositivo debe contar con el factor de conversión 2100:1 y estar en condiciones óptimas de funcionamiento. Durante la fase analítica, se debe usar una boquilla desechable y nueva para cada medición, seguir las instrucciones del fabricante del equipo, realizar un “blanco” antes de cada medición y garantizar la correcta manipulación higiénica de los elementos. El examinado debe ser instruido para soplar de manera sostenida hasta que el dispositivo indique que la muestra ha sido tomada. Si el primer resultado es igual o mayor a 20 mg/100 mL (0,2 g/L), se debe realizar una segunda medición dentro de un intervalo de tiempo de 2 a 10 minutos. Finalmente, se debe mostrar e imprimir el resultado al examinado, así como completar y entregar los formularios requeridos junto con las copias de los resultados impresos.”

señaladas en la norma, la inobservancia de estas condiciones: sea que el vehículo haya circulado (a) sin haber adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; (b) sin haber realizado la revisión técnico-mecánica

en los plazos previstos por la ley; (c) por lugares y en horarios que no están permitidos; (d) excediendo los límites de velocidad permitidos; o, (e) sin respetar la luz roja del semáforo, implicaría la imposición de sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, no obstante, debe surtirse un proceso contravencional de tránsito, en el cual se cumplan las garantías propias del debido proceso. De conformidad con lo anterior, se advierte, que para la imposición de sanciones por infracciones a las normas de tránsito en ocasión al artículo citado, exige la prueba de la culpa del sujeto pasivo como propietario del vehículo, sea o no el conductor del mismo, en tanto como ha dicho la jurisprudencia en el análisis de constitucionalidad, el propietario cuenta con una serie de conductas a su alcance para “velar” porque el vehículo circule dando cumplimiento a las condiciones preceptuados por la norma de tránsito.”

Concepto MT-20231340402761 de 2023.

“(…)la orden de comparendo es una orden formal de comparecencia al proceso contravencional, de este modo las sanciones por infracciones a la norma de tránsito independientemente si fueron captadas a través de SAST, son resultado de un procedimiento instruido en el Código Nacional de Tránsito y en todo caso, se debe respetar el derecho a la defensa que será materializado por la autoridad de tránsito, en donde se constituyan medios probatorios para que en audiencia pública estos permitan sancionar o absolver al inculcado bajo claros principios de oportunidad, transparencia y equidad, en este sentido se precisa lo siguiente: - La notificación de la orden de comparendo por infracciones a las normas de tránsito detectadas mediante el sistema de ayudas tecnológicas, se encuentra regulada en la Ley 1843 del 2020, en lo que respecta al procedimiento administrativo sancionatorio es preciso acudir a lo regulado en el Código Nacional de Tránsito y en lo no regulado por esta, a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. - Es de anotar, que los términos establecidos en la referida norma son para que el presunto infractor de las normas de tránsito se hagan parte dentro del proceso contravencional de infracciones al tránsito y será en la audiencia pública realizada ante la autoridad de tránsito

competente, en donde se presentaran los respectivos descargos y se decretan y practican las pruebas que sean conducentes para determinar la verdad de los hechos. - Por su parte, la Corte Constitucional en sentencia C-321 de 20222, señaló las etapas a desarrollar dentro del proceso contravencional de infracciones al tránsito, (i) la orden de comparendo o de comparecer, (ii) la presentación de la persona citada a comparecer ante la autoridad respectiva en los términos dispuestos por la ley, (iii) la audiencia de pruebas y alegatos y (iv) la audiencia de fallo. A continuación, de manera breve y a título de enunciación, se mencionará en que consiste cada una de estas fases, así: “La orden de comparecer o comparendo. La orden de comparecer contenida en el comparendo da inicio al trámite contravencional de tránsito. Este, se encuentra definido en el artículo 2 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. Así pues, la orden de comparecer o comparendo no consiste en la imposición de una sanción, sino que ella tiene por objeto citar al presunto infractor para que se presente ante la autoridad de tránsito competente. Una vez surtida la orden de comparendo es admisible que el propio citado ponga fin al proceso contravencional en su contra, aceptando la voluntariamente la comisión de la infracción y “cancelando voluntariamente la sanción que corresponda a la infracción que se le atribuye. Audiencia de presentación del inculcado. La ley le otorga al citado el término para presentarse de manera presencial o mediante el uso de las tecnologías de la información y la comunicación, ante las autoridades de tránsito. Este término debe ser anunciado en la respectiva orden de comparendo. En el caso de que el citado presunto infractor no se presente en el tiempo previsto, el Código Nacional de Tránsito concede un término de 30 días calendario después de ocurrida la presunta infracción, tras el cual la autoridad de tránsito podrá (i) continuar el proceso contravencional, en el cual se entenderá como vinculado al citado en la orden de comparendo; (ii) fallar en audiencia pública; y, (iii) notificar la decisión en estrados. Ahora bien, en caso de presentarse, puede aceptar la comisión de la infracción y pagar la respectiva sanción, o, negar los hechos,

evento en el cual, se tendrá que fijar fecha y hora para la audiencia pública. Audiencia de pruebas y alegatos. De acuerdo con lo expresado, cuando el citado comparece ante la autoridad administrativa en virtud de la orden de comparendo y niega los hechos, se debe fijar fecha y hora para la celebración de la audiencia de pruebas y de alegatos. En esta, se le debe conceder al citado presunto infractor quien goza de la presunción de inocencia, la oportunidad de ejercer sus derechos fundamentales de audiencia, de defensa y contradicción y en tal virtud puede presentar sus argumentos, controvertir las pruebas que existan en su contra y solicitar pruebas. Además, la autoridad administrativa de la causa podrá decretar de oficio las pruebas pertinentes y conducentes y disponer el término para la práctica de las mismas y el recaudo del material probatorio. Audiencia de fallo. Una vez practicadas las pruebas decretadas, la autoridad administrativa de la causa deberá “celebrar una nueva audiencia pública para, con base en la valoración del material probatorio recopilado en el proceso, dictar una resolución motivada sobre la responsabilidad contravencional del inculcado, imponiendo las sanciones a que haya lugar” de conformidad con lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito. En esta etapa, el citado presunto infractor podrá interponer los recursos procedentes, los cuales deberá formular y sustentar oralmente antes de finalizada la audiencia.”. - Por lo tanto, el presunto infractor se encuentra facultado para acudir al proceso contravencional por infracciones de tránsito y desvirtuar las conductas endilgadas, solicitando las prácticas de pruebas que haya lugar o interponer los recursos procedentes dentro la actuación administrativa. De otra parte, es de resaltar que la Ley 2161 del 2021, tiene por objeto establecer medidas para luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Es así como, la Corte Constitucional mediante sentencia C-321 de 20223 , examino el artículo 10 de la precipitada Ley y si este contraría el principio de responsabilidad personal y el derecho a la presunción de inocencia en materia sancionatoria, consagrados en los artículos 6 y 29 de la Constitución, al establecer la posibilidad de sancionar al propietario por

incumplir su obligación de velar porque el vehículo de su propiedad circule (i) sin haber adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; (ii) sin haber realizado la revisión técnico mecánica en los plazos previstos por la ley; (iii) por lugares y en horarios que no estén permitidos; (iv) excediendo los límites de velocidad permitidos; (v) sin respetar la luz roja del semáforo?, en unos de sus apartes refiere: “Así pues, la obligación en cabeza de los propietarios de velar porque el vehículo de su propiedad circule dando cumplimiento a las normas señaladas de tránsito, es una obligación propter rem. En el caso de adquirir y mantener el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, y de efectuar la revisión técnico- mecánica en el plazo estipulado en la ley, claramente se trata de una obligación de resultado que deberá cumplir el propietario por el solo hecho de ser el titular del derecho real del vehículo. Por su parte, en lo relativo a cumplir con las normas tránsito, es necesario distinguir dos escenarios; el primero, cuando el vehículo está bajo la custodia del propietario y el segundo, cuando el vehículo es conducido por un tercero. En el primer caso se puede considerar que también se trata de obligaciones que surgen por el solo hecho de ser el propietario y que, por ende, tienen una naturaleza de obligaciones de resultado. Empero, puede entenderse que razonablemente se trata de una obligación de medio, cuando el vehículo no está bajo la custodia del propietario (segundo evento), como cuando este voluntariamente lo presta a un tercero. En estos casos, el propietario cuenta con una serie de conductas a su alcance para “velar” porque el vehículo circule dando cumplimiento a esas condiciones, como exigir a quién conducirá el vehículo que se haga responsable por el cumplimiento de las normas de tránsito, y que responda ante la autoridad administrativa en caso de la comisión de una infracción, verificar que el conductor cuente con las capacidades técnicas y teóricas, así como con los permisos exigidos por la ley para conducir, y exigir al conductor que circule con el vehículo por lugares y en horarios que están permitidos, entre otras cosas”.

En síntesis, el artículo 10 de la Ley 2161 del 2021, instruyó en los propietarios de los vehículos la obligación de velar porque el automotor de su propiedad circule cumpliendo

las condiciones señaladas en la norma, la inobservancia de estas condiciones: sea que el vehículo haya circulado (a) sin haber adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito; (b) sin haber realizado la revisión técnico-mecánica en los plazos previstos por la ley; (c) por lugares y en horarios que no están permitidos; (d) excediendo los límites de velocidad permitidos; o, (e) sin respetar la luz roja del semáforo, implicaría la imposición de sanciones previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, no obstante, debe surtir un proceso contravencional de tránsito, en el cual se cumplan las garantías propias del debido proceso. De conformidad con lo anterior, se advierte, que para la imposición de sanciones por infracciones a

las normas de tránsito en ocasión al artículo citado, exige la prueba de la culpa del sujeto pasivo como propietario del vehículo, sea o no el conductor del mismo, en tanto como ha dicho la jurisprudencia en el análisis de constitucionalidad, el propietario cuenta con una serie de conductas a su alcance para “velar” porque el vehículo circule dando cumplimiento a las condiciones preceptuados por la norma de tránsito. Por último y en virtud del párrafo 3 del artículo 3 de la Ley 769 de 2002, las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por La Superintendencia de Transporte.”

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:

Corte Constitucional Sentencia C-1090 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1090 de 2003 decidió: “PRIMERO. Declarar **EXEQUIBLE** el primer inciso del artículo 132 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado²⁴⁹ en esta providencia. “

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 párrafo 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 que sea sorprendido fumando mientras conduce se hará acreedor a una sanción de diez (10) salarios mínimos legales diarios vigentes²⁵⁰.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-1090 de 2003. Declara inexecutable la expresión “de

servicio público de transporte de pasajeros” contenida en este parágrafo

²⁴⁹ Violación al Artículo 13 de la Constitución Política.

²⁵⁰ Parágrafo declarado exequible por violación al Artículo 13 de la Constitución Política, Corte Constitucional Sentencia C-1090 de 2003.

Corte Constitucional Sentencia C-1090 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-1090 de 2003 decidió: "SEGUNDO. Declarar **EXEQUIBLE** el párrafo del artículo 132 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado en salvo la expresión tachada, que será declarada **INEXEQUIBLE**."

Corte Constitucional Sentencia C-1090 de 2003. "El trato diferente dado por el legislador al conductor de servicio público de transporte de pasajeros que sea sorprendido fumando mientras conduce y al conductor de transporte particular que sea sorprendido en la misma circunstancia viola el Artículo 13 de la Constitución"... "... la actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada de vieja data por la jurisprudencia nacional²⁵¹ y por la doctrina extranjera²⁵² 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"²⁵³ "...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 reproachable 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."

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-48490 de 2008: "...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.

²⁵¹ 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).

²⁵² Fernando Reglero Campos, "Los sistemas de responsabilidad civil", Tratado de Responsabilidad Civil, Madrid, Aranzadi, 2003, p. 176.

²⁵³ 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.

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.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. Declara Inexequible la expresión “La inasistencia al curso será sancionada con arresto de uno (1) a seis (6) días” contenida en esta disposición²⁵⁴

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 inconstitucionalidad la medida de arresto contemplada en el anterior Código Nacional de Tránsito.

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. “...la Carta y los tratados de derechos

humanos atribuyen exclusivamente a los jueces la posibilidad de imponer ciertas sanciones. La Constitución (CP. art. 28) y la jurisprudencia han señalado inequívocamente que sólo los funcionarios judiciales pueden decretar sanciones privativas de la libertad. Es obvio entonces que no puede la ley definir el arresto como una sanción administrativa, a fin de atribuir a una autoridad administrativa la posibilidad de decretar esa medida, pues desconocería claramente la estricta reserva judicial que, en materia de libertad personal, establece la Constitución. Esta previsión desarrolla la idea de que la gravedad de esos castigos hace que sólo puedan ser impuestos por un funcionario que goce de la imparcialidad e independencia de los jueces.”

CAPITULO III Competencia Normas de comportamiento

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20251340491951 de 2025:

“(...)«El Código Nacional de Tránsito no establece de forma expresa las etapas procesales que se deben surtir dentro de la audiencia pública en que se da desarrollo al proceso contravencional, no obstante, la Corte Constitucional en Sentencia T-616 de 2006, se pronunció sobre el particular, enunciando las etapas en que este se surte, así: i) Orden de Comparendo ii) Audiencia de presentación del inculcado iii) Audiencia de pruebas y alegatos iv) Audiencia de fallo»(...)

En materia de tránsito, no existe disposición legal o reglamentaria que establezca un sistema de reparto de los procesos contravencionales, ya que la norma no

establece dicha actuación como un requisito dentro del procedimiento, resaltando que el artículo 134 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.”, establece que, los organismos de tránsito conocerán de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción a través de los inspectores de tránsito o quien haga sus veces, en ese sentido serán dichas entidades las que forma autónoma establezcan las condiciones de asignación o distribución de los referidos procesos.

(...)

(...) Por su parte el artículo 7º ibídem, establece que las autoridades de tránsito

²⁵⁴ Una norma similar contenida en el anterior Código Nacional de Tránsito también había sido declarada inexequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-189 de 1999.

dentro de su jurisdicción velarán por el cumplimiento del régimen normativo sobre la materia a través del Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito y que sus funciones son de carácter regulatorio y sancionatorio. Es así, como el cuerpo de control operativo de los organismos de tránsito, ante la evidencia de la comisión de una infracción a las normas de tránsito, deben imponer la orden de comparendo o comparendos con fundamento en el código de infracción que tipifica la conducta a sancionar. Ahora bien, cuando se impone una orden de comparendo por la comisión de una infracción en vía por el funcionario de control vial (Artículos 129 o 135 de la Ley 769 de 2002, o porque esta se detectada a través de medios tecnológicos (Ley 1843 de 2017), éste documento es una notificación de su imposición y a la vez, una orden formal al presunto contraventor de comparecer ante la autoridad de tránsito, razón por lo que no es un medio de prueba o documento idóneo para demostrar la ocurrencia de los hechos, ni mucho menos constituye por sí solo una sanción, salvo que el presunto infractor opte por aceptar la comisión de la infracción y proceda a realizar el pago de la multa en los términos establecidos en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, ya sea, pagando el cien por ciento (100%) o acogiéndose a los descuentos dentro de los términos que en la misma norma se establece y adicionalmente realice un curso sobre normas de tránsito. Igualmente el artículo 136, en cita, señala que si el presunto contraventor no comparece 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, dará continuidad al proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, el cual se fallará en la audiencia y se notificará en estrados, razón por cual, no es procedente hacer mención a fallos automáticos, pues aunque el presunto infractor haya optado por no comparecer, la autoridad de tránsito debe agotar la audiencia pública que da desarrollo al proceso contravencional, agotando cada una de las etapas procesales, resaltando que la norma no hace mención a que en este evento se deba declarar al presunto infractor como no compareciente para poder dar continuidad al proceso. Es de señalar, que tratándose de órdenes de comparendo

impuestos mediante sistemas automáticos y semiautomáticos y otros medios tecnológicos, el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 “Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones.”, establece que el envío de la orden de comparendo con sus respectivos soportes de la comisión de la infracción se hará por correo y/o correo electrónico, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; en este último caso cuando se trate de un vehículo de servicio público, y que la orden de comparendo le ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo de esa comunicación para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito. En ese orden, será en el proceso contravencional (Artículo 136 y ss de 769 de 2002) en el que los presuntos contraventores, tienen la oportunidad procesal de ejercer su derecho de defensa y contradicción, presentando descargos, las pruebas que pretendan hacer valer y solicitar la práctica de las que consideren pertinentes, entre estas, el dictamen pericial, y hacer uso de los recursos de ley, con el fin de desvirtuar su responsabilidad o no en la comisión de la infracción y eventualmente pedir la vinculación al proceso de un tercero como responsable de la misma, para que finalmente la autoridad de tránsito tome una decisión frente al caso, pues es imperativo para las autoridades administrativas respetar el debido proceso, conforme al pronunciamiento de la Corte Constitucional, mediante Sentencia C-89 de 2011. (...)»

(...)

(...)el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 “Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones.”, establece que, ante la comisión de una infracción detectada a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos -SAST-, la

autoridad de tránsito dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo, enviará por correo y/o correo electrónico, copia de ese documento con los respectivos soportes de la comisión de la infracción al propietario del vehículo a la última dirección registrada en el RUNT y a la empresa a la cual se encuentra vinculado, en este último caso, cuando en la comisión de la infracción involucra un vehículo de servicio público y que en el evento que no sea posible identificar al propietario del vehículo en esa dirección, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo. Por su parte, el artículo 7 de la misma Ley, por el cual se adiciona el parágrafo 2 al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, establece que cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada a través de los SAST, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación o de la debida notificación del comparendo. De lo expuesto se infiere, que lo establecido en el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, respecto del envío de la orden de comparendo y los soportes de la comisión de la infracción, es la notificación de la imposición del mismo.

(...)

Si bien, el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, establece que la orden de comparendo y los soportes de evidencia de la comisión de la infracción se enviarán al último propietario del vehículo registrado en el RUNT, por correo y/o correo electrónico, debemos indicar, que el legislador con la inclusión del término y/o en la norma, le otorgó la opción a los organismos de tránsito de enviar ese documento por los dos medios, esto es, correo físico y correo electrónico, o escoger una de los dos alternativas, razón por la cual, serán las autoridades de tránsito en cada caso en particular las que determine la opción a seguir, si las dos o una de estas, resaltando que el mismo artículo establece que de no ser posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo; norma en la que no se hace referencia a comunicar la imposición de la orden de comparendo vía celular o telefónica.

(...)

«La validación de la orden de comparendo de que trata el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, literal p) del artículo 7.8.3 y artículo 7.8.1.3.3 de la Resolución 20223040045295 de 2022, es competencia de los agentes de tránsito, y por su parte el “Formulario de Comparendo Único Nacional”, en la casilla 15, cuenta con celdas para señalar los datos del agente de tránsito, como son, apellidos, nombres, placa y entidad a la que pertenece, y posterior a la casilla 18 y final, cuenta con el espacio para que el agente de tránsito coloque su firma, en ese orden, aunque se trate de órdenes de comparendos, impuestos por la detección infracciones a las normas de tránsito a través sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, deberán cumplir con los requisitos de información y firma de los agentes de tránsito, que en cada caso en particular validan las órdenes de comparendo.».

(...)

El Manual de Infracciones a las Normas de Tránsito adoptado por el artículo 8.5.7 de la Resolución 202230400045295 de 2002 “Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte.”, Anexo 71, “TÍTULO II. AUTORIDADES DE TRÁNSITO”, Capítulo 4. Obligaciones y Responsabilidades de los Miembros de Cuerpos de Control Operativo”, establece entre otras “Comparecer ante la autoridad que lo solicite, para la ratificación de la orden de comparendo o aclaración de tiempo, modo y lugar que dio origen a la imposición del mismo”, de lo que se infiere que la comparecencia de los agentes de tránsito a los procesos contravencionales, sólo es obligatoria cuando así lo disponga el inspector de tránsito o quien haga sus veces.

(...)

Conforme al artículo 2 y 135 de la Ley 769 de 2002 y artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, y lo señalado por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-321 de 2022 (Entre otras), la imposición de órdenes de comparendos por la comisión de infracciones a las normas de tránsito procede por control operativo en vía o

por la detección de estas a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos. Tratándose de control operativo en vía, una vez cometida la infracción de una norma de tránsito, se constituye en un deber de la autoridad de tránsito seguir el procedimiento previsto en el artículo 135 del Código de Tránsito y Transporte – Ley 769 de 2002 - ordenando detener la marcha del vehículo y extendiendo 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. Por su parte, ante la comisión de una infracción detectada a través sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, la autoridad de tránsito debe surtir el procedimiento señalado en el artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, esto es, que dentro de los tres (3) días siguientes a la validación de la orden de comparendo y que sería su respectiva imposición, se envíe copia del mismo con los respectivos soportes (Imágenes o videos) que evidencian la presunta infracción al último propietario del vehículo registrado en el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT-, por correo y/o correo electrónico, y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, cuando la comisión de la infracción se comete con un vehículo de servicio público. Se reitera, que cuando se impone una orden de comparendo por la comisión de una infracción, éste documento es una notificación de su imposición y a la vez, una orden formal al presunto contraventor de comparecer ante la autoridad de tránsito, razón por lo que no es un medio de prueba o documento idóneo para demostrar la ocurrencia de los hechos, ni mucho menos constituye por sí solo una sanción, salvo que el presunto infractor opte por aceptar la comisión de la infracción y proceda a realizar el pago de la multa en los términos establecidos en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002. Si el presunto contraventor, opta por comparecer se dará continuidad al proceso contravencional en audiencia pública, en el que éste tendrá la oportunidad de ejercer su derecho de defensa y contradicción, participando en su desarrollo con las consideraciones del caso, presentando descargos, las pruebas que pretendan hacer valer, solicitar la práctica de aquellas que consideren pertinentes, entre estas, el dictamen pericial, presentar recursos, con el fin de demostrar que no son

responsables de la comisión de la infracción, para que finalmente la autoridad de tránsito tome la decisión frente al caso y la notifique en estrados, pues es imperativo para las autoridades administrativas respetar el debido proceso, permitiendo a los presuntos infractores el derecho de defensa y contradicción, como lo señala la Corte Constitucional, en Sentencia C-089 de 2011. De lo expuesto se infiere, esto es, la normatividad y jurisprudencia en cita, que el proceso administrativo contravencional por la comisión de infracciones a las normas de tránsito, surge exclusivamente por la imposición de una orden de comparendo, ya sea por control operativo en vía o por detección electrónica. En todo caso, se considera pertinente recordar que en virtud de lo dispuesto por los artículos 4° y 6° de la Constitución Política, es deber de los nacionales, entre ellos, las autoridades y servidores públicos acatar la Constitución y la ley, para el caso, la Ley 769 de 2002, 1843 de 2017, y aquellas que la subroguen, adicionen o complementen, así como las disposiciones reglamentarias sobre la materia.

(...)

Como ya se indicó, será en el proceso contravencional en cada caso en particular en que el inspector de tránsito o quien haga sus veces, en el que tome la decisión frente al caso, una vez, agotada cada una de las etapas procesales, entre estas, la práctica de pruebas. Es de resaltar en este punto que, de conformidad con el artículo 1 del Decreto 087 del 17 de enero de 2011, el objetivo primordial del Ministerio de Transporte es la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo, sin embargo, no tiene competencia para pronunciarse sobre la legalidad de las actuaciones y decisiones de las autoridades de tránsito o sus funcionarios, como en el caso objeto de su consulta, máxime si se considera que éstas son autónomas e independientes en el cumplimiento de sus funciones y que esta cartera ministerial no es superior jerárquico de

las mismas, como se le indicó mediante oficio MT No. 20241341572481 de 2024.

(...)

El legislador dispuso en el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, que en el evento que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo y por su parte, el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, dispone que si el presunto contraventor no compareciere sin justa causa, la autoridad de tránsito, después de treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, dará continuidad al proceso, entendiéndose que aquel queda vinculado al mismo, y se fallará en audiencia pública y notificará en estrados. En ese orden, dar continuidad al proceso contravencional después de 30 días por parte de la autoridad de tránsito si el presunto contraventor no comparece, es una acción que se cumple por expreso mandato legal. Interrogante 18, 32 y 37: "DIECIOCHO. Por favor dígame si de conformidad con lo establecido en la ley 769 de 2002, los organismos de tránsito están en la imperiosa obligación de notificar de manera personal los fallos emitidos por conducir en estado de embriaguez o alcoholemia de conformidad con lo establecido en la ley 1696 de 2013.

(...)

«En cuanto a la notificación de las providencias que se dicten dentro del proceso, el artículo 139 de la Ley 769 de 2002, establece que se hará en estrados, salvo que se trate del recurso contra decisión que pone fin a los procesos de única instancia, o del del recurso de apelación los procesos con segunda instancia, en que la autoridad de tránsito cuenta con un año (1) para resolverlos a partir de su debida y oportuna interposición, conforme a lo dispuesto en el artículo 160 ibidem, pues en este evento, se considera que no requiere que su notificación sea en estrados.»

(...)

El parágrafo 3° del artículo 152 del Código Nacional de Tránsito ha dispuesto que el conductor del vehículo automotor, que con

plenitud de sus garantías no permita la realización las pruebas físicas o clínicas de embriaguez o se dé a la fuga, se le cancelará la licencia y se le impondrá multa correspondiente a mil cuatrocientos cuarenta (1.440) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv), y además, procederá la inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles. Por su parte, la Resolución 1844 del 15 de diciembre de 2015 "Por la cual se adopta la segunda versión de la "Guía para la Medición de Alcoholemia a través de Aire Espirado", en la referida guía, establece que como garantía a las actividades de control de tránsito, las autoridades de tránsito deben informar al conductor de forma precisa y clara:

- 1. La naturaleza y objeto de la prueba,*
- 2. el tipo de pruebas disponibles, las diferencias entre ellas y la forma de controvertirlas,*
- 3. los efectos que se desprenden de su realización,*
- 4. las consecuencias que se siguen de la decisión de no permitir su práctica,*
- 5. el trámite administrativo que debe surtir con posterioridad a la práctica de la prueba o a la decisión de no someterse a ella, y,*
- 6. las posibilidades de participar y defenderse en el proceso administrativo que se inicia con la orden de comparendo y todas las demás circunstancias que aseguren completa información por parte del conductor requerido, antes de asumir una determinada conducta al respecto.*

(...)

Como se indica en respuesta al interrogante 18, la notificación de las providencias que se dicten dentro del proceso, se hará en estrados, indistintamente de la infracción que dio lugar al proceso contravencional, resaltado que el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso administrativo establece en el artículo 67 que la notificación en estrados se hará verbalmente y se debe dejar precisa constancia de las decisión adoptada y de la circunstancia de que dichas decisión queda notificada.

(...)

La Ley 769 de 2002, establece en el artículo 42, para poder transitar en las vías del territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito –SOAT-, vigente,

razón por la cual, el incumplimiento de esta obligación legal constituye una infracción a las normas de tránsito, resaltando que, a la fecha, cualquier ciudadano puede ingresar al Registro Único Nacional de Tránsito y verificar la información correspondiente a sus vehículos, entre esta, que efectivamente la compañía de seguros le reportó la adquisición del SOAT, y por su parte, que los CDA, reportaron la información de aprobación de la revisión tecnicomecánica y emisiones contaminantes y así evitar, incurrir en infracciones como lo refiere en su pregunta, siendo en cada caso en particular.

(...)

Se reitera que, el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, establece que las órdenes de comparendo impuestos por la comisión de infracciones a las normas de tránsito se notifican al último propietario del vehículo registrado en el RUNT, sin embargo, este solo será declarado contraventor y se le impondrá la respectiva sanción, si se demuestra dentro del proceso contravencional que la conducta que dio lugar a la infracción le es imputable y que, además, es responsable en su comisión, como lo señala la Corte Constitucional mediante Sentencias C-038 de 2020 y C-321 de 2022.

(...)

Frente a este interrogante y en atención al artículo 134 y 142 de la Ley 769 de 2002, y conforme a su cita de la Sentencia T-616 de 2016, la Corte Constitucional se pronunció sobre el particular de forma expresa y clara, así:

“En esta etapa, el inculpado podrá interponer los recursos procedentes contra lo dispuesto en su contra, los cuales deberá formular y sustentar oralmente antes de finalizada la audiencia, así: Si se trata de una sanción de multa hasta de veinte (20) salarios mínimos legales diarios, procede únicamente el recurso de reposición, del cual conoce el inspector de la causa; si en cambio, se trata de una sanción de multa superior a veinte (20) salarios mínimos legales diarios, o de suspensión o cancelación de la licencia para conducir, procede de forma directa el recurso de apelación, siendo la segunda instancia el

respectivo superior jerárquico (artículos 134 y 142 del C.N.T.T.).”

(...)

En cuanto la prohibición de estacionamiento, con la modificación del artículo 112 de la Ley 769 de 2002, por el artículo 2 de la Ley 2252 de 2022, se establece que toda zona de prohibición deberá estar señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente y que estas no pueden ser de carácter permanente, salvo por razones de seguridad debidamente justificadas y que, en todos los demás eventos, la señalización deberá indicar los días y horas en los cuales aplica la prohibición, lo anterior sin perjuicio de las prohibiciones de estacionamiento expresamente señaladas en el artículo 76 ibídem. En ese orden, frente a su interrogante se reitera, que será en el proceso contravencional que el presunto infractor tiene la oportunidad procesal de ejercer su derecho de defensa y contradicción

(...)

(...)si después de treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, no comparece el presunto infractor, la autoridad de tránsito dará continuidad al proceso, entendiéndose que aquel queda vinculado al mismo, el cual se fallará en la audiencia y se notificará en estrados, razón por cual, no es procedente hacer mención a fallos automáticos, pues aunque el presunto infractor haya optado por no comparecer, la autoridad de tránsito debe adelantar la audiencia pública que da desarrollo al proceso contravencional, agotando cada una de las etapas procesales. Interrogante 36:

(...)

Con la adición del artículo 93-1 a la Ley 769 de 2002, por el artículo 18 de la Ley 1383 de 2010, el legislador dispuso que son 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. Artículo declarado exequible por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-089 de 2011, en la que, entre

otros aspectos, señala: “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, 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.” (NFT). En ese orden, la solidaridad por parte del propietario en el pago de las multas impuestas por la comisión de infracciones a las normas de tránsito con vehículos de servicio público, de que trata el artículo 93-1 de la Ley 769 de 2002, solo aplica en el evento que dentro del proceso

contravencional se haya demostrado que comisión o la infracción le es imputable.

(...)

El Formulario de Comparendo Único Nacional vigente a la fecha fue adoptado por el artículo 5 de la Resolución 3027 de 2010; acto administrativo compilado en la Resolución 20223040045295 de 2022, a partir del artículo 8.5.1 y subsiguientes.

(...)

La Ley 1066 de 2006 “Por la cual se dictan normas para la normalización de la cartera pública y se dictan otras disposiciones.”, establece en el artículo 2, que es obligación de las entidades públicas que tengan cartera a su favor, entre otras, establecer mediante normatividad de carácter general, el Reglamento Interno del Recaudo de Cartera, con sujeción a lo dispuesto en la presente ley, el cual deberá incluir las condiciones relativas a la celebración de acuerdos de pago y por su parte el artículo 5, les otorga a dichas entidades la facultad de cobro coactivo, en ese orden, dependerá de cada caso en particular de lo dispuesto en el referido reglamento por cada entidad, en la que se determinara el funcionario competente para autorizar acuerdos de pago.

(...)

Como se indica en respuesta al Interrogante 2, el artículo 134 de la Ley 769 de 2002, establece que, los organismos de tránsito son los que tienen la competencia exclusiva conocer de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción a través de los inspectores de tránsito o quien haga sus veces, en ese sentido serán dichas entidades las que forma autónoma establezcan las condiciones de asignación o distribución de los referidos procesos. Ahora frente a la realización de la audiencia, se reitera que el presunto contraventor debe comparecer ante la autoridad en los términos señalados en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 o artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, ya sea, que se trate de una orden de comparendo por control operativo en vía o por detección electrónica, para que se dé continuidad al proceso contravencional o bien, para que se fije fecha para tal fin.

(...)

En consideración de esta Coordinación, desde el punto de vista legal, no existe diferencia en las etapas procesales del proceso contravencional por la comisión de infracciones a las normas de tránsito, cuando comparece el presunto infractor y cuando no, pues como ya se indicó, si el presunto infractor no comparece, pasados treinta (30) días calendario de la comisión de la infracción, se debe dar continuidad al proceso, en atención a lo dispuesto en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002.

(...)

Como se ha venido indicando, el agente de tránsito que impone una orden de comparendo debe “comparecer” al proceso contravencional cuando así lo disponga el inspector de tránsito o quien haga sus veces, sin embargo, será en cada caso en particular en que ese funcionario determine las acciones a seguir si el agente hace caso omiso a la citación y a la vez, el que determine si el testimonio del agente como evidencia era fundamental para tomar una decisión frente al caso.

(...)

En materia de tránsito, la Ley 769 de 2002, no establece cómo se realiza la notificación en estrados de la decisión del proceso contravencional, sin embargo, por remisión normativa del artículo 162 de la misma Ley, las normas contenidas en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo 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. En ese orden el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso administrativo establece en el artículo 67 que la notificación personal, de las decisiones que pongan término a una actuación administrativa se notificarán personalmente al interesado, a su representante o apoderado, o a la persona debidamente autorizada por el interesado para notificarse y que, tratándose de la notificación en estrados, se debe dejar precisa constancia de la decisión adoptada y

de la circunstancia que dicha decisión quedó notificada.

(...)

(...)el presunto contraventor debe comparecer ante la autoridad en los términos señalados en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002 o artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, ya sea, que se trate de una orden de comparendo por control operativo en vía o por detección electrónica, para que se dé continuidad al proceso contravencional o bien, para que se fije fecha para tal fin, si no comparece dentro de ese término y el presunto contraventor una justa causa, después de treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, se dará continuidad al proceso, entendiéndose que aquel queda vinculado al mismo, el cual se fallará en audiencia pública y notificará la decisión en estrados. Ahora bien, si el presunto contraventor dentro de esos 30 días, justifica por qué no compareció, tiene la oportunidad procesal de comparecer o de solicitar que se fije fecha para la audiencia y así se dé continuidad al proceso contravencional.

(...)

Lo que se debe determinar en el proceso contravencional por la comisión de infracciones a las normas de tránsito es la responsabilidad o no del presunto infractor en la comisión de la infracción, una vez determinada, si es responsable, el inspector de tránsito debe emitir la decisión frente al caso imponiendo la respectiva sanción y la notificará en estrados, evento en el cual, ya se le considera contraventor a las normas de tránsito.

(...)

En el evento de la imposición de una orden de comparendo en los términos señalados en su interrogante, se considera, que si el presunto infractor no hace presencia en el lugar y el agente de tránsito no cuenta con disponibilidad de grúa o cualquier otro medio para la inmovilización del vehículo como lo dispone el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, éste funcionario en aplicación del artículo 129 ibídem, puede imponer la orden de comparendo y portar las pruebas objetivas

que demuestren la comisión de la infracción; comparendo que debe ser notificado al último propietario registrado del vehículo en el RUNT.

(...)

De lo expuesto en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el proceso contravencional se lleva a cabo en audiencia pública presencial, sin embargo, la Ley 1843 de 2017, establece en el artículo 12 que, dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de esa ley, las autoridades de tránsito que operen sistemas automáticos y semiautomáticos para detectar la comisión de infracciones a las normas de tránsito, deben implementar igualmente mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia de los presuntos infractores o de manera virtual.

(...)

El Manual de Infracciones de Tránsito establece que para el diligenciamiento de la Casilla 16 “Observaciones del agente de tránsito”, de la Orden de Comparendo, “... el agente de tránsito tiene la imperiosa obligación de colocar y explicar la conducta cometida por el presunto infractor en esta casilla...”, sin embargo, frente a eventuales inconsistencias en la imposición de la orden de comparendo o en su diligenciamiento, estas deben ser alegadas y debatidas en el proceso contravencional en cada caso en particular. Finalmente, una vez más, se reitera que el Ministerio de Transporte, no tiene competencia para pronunciarse sobre la legalidad de las actuaciones y decisiones de las autoridades de tránsito o sus funcionarios, considerando que éstas son autónomas e independientes en el cumplimiento de sus funciones y que esta cartera ministerial no es superior jerárquico de las mismas.”

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20241340011911 de 2024. “El personal autorizado para adelantar las audiencias correspondientes en el marco del proceso contravencional por la comisión de una presunta falta a las normas de tránsito, entre ellas, las identificadas a través de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección

de infracciones, es el funcionario de la respectiva secretaría de tránsito y transporte municipal, distrital y/o departamental, que en su manual de funciones ostente la facultad para el efecto. (...) En concordancia con la Ley 489 de 1998, la delegación únicamente opera entre funcionarios públicos (...)”

Parágrafo. Los daños y perjuicios de mayor y menor cuantía sólo pueden ser conocidos por los jueces civiles de acuerdo a su competencia.

Jurisprudencia:

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 Estado²⁵⁵” 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)²⁵⁶ de tránsito cuando declaran contraventor a una persona por infringir las normas de tránsito, por lo menos en cuanto se refiere a aquellas multas originadas por comparendos de tránsito cuando no hay daños ni víctimas, no constituyen en estricto sentido un juicio. No hay partes que tengan intereses opuestos, lo pretendido no es resolver un conflicto surgido entre dos o más personas y la administración no actúa como un árbitro o juez que dirime la controversia. Es simplemente la administración frente al administrado que ha desconocido una norma de conducta.”.

3) “Frente a una infracción de tránsito en donde no hayan daños la administración sólo va a determinar si por haber desconocido una norma de conducta, contemplada en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el presunto contraventor debe ser sancionado con una multa, y en la respectiva audiencia éste, a su vez, tendrá la posibilidad de demostrar que ello no ocurrió o que no es el responsable, pero en manera alguna hay conflicto entre partes como sí ocurre, en cambio, en los amparos posesorios”.

4) “En los casos de infracciones por normas de tránsito, cuando no hay daños, la autoridad administrativa no actúa como juez, es decir, no dirime una controversia entre dos partes que persiguen intereses opuestos.”

5) “Para la Corte no hay duda que los conflictos que se generen –entre el administrado y la administración como consecuencia de las decisiones por infracción

a las normas de 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 inculcado 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

²⁵⁵ Ídem.

²⁵⁶ 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 6 Ley 769 de 2002.

anteriores (cosa decidida administrativa) no hayan cumplido la correspondiente sanción

cuando ocurra el cambio de legislación y ésta les sea más favorable.”

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-40197 y 44702 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. Modificado Artículo 22 Ley 1383 de 2010. Procedimiento. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:

Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340057081 de 2019. “...siempre que se dé cumplimiento a los presupuestos establecidos en el citado artículo 28 de la Ley 527 de 1999, es válida la firma digital en la orden de comparendo de tránsito.”

propietario del vehículo en este caso al Centro de Enseñanza Automovilística.”

Concepto MT-20191340380621 de 2019. “... si la infracción al tránsito es detectada directamente por el agente de tránsito la infracción se impondrá al instructor en técnicas de conducción, toda vez que en ese momento es la persona encargada de impartir enseñanza teórica o práctica para la conducción del vehículo, atendiendo a las responsabilidades y obligaciones inherentes al desarrollo de la actividad, aunado a lo anterior el vehículo debe estar adaptado cuando se requiera para ser manipulado por el instructor. Ahora bien, si la infracción al tránsito es detectada por medios técnicos o tecnológicos la infracción se impondrá al

Concepto MT-20191340127781 de 2019. “... tanto para el comparendo impuesto de manera directa al conductor del vehículo como la infracción evidenciada a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos solo las autoridades de tránsito son las competentes para expedir y recaudar órdenes de comparendo por infracciones a las normas de tránsito. (...) Conforme a la normatividad citada, es preciso indicar que un ciudadano no podría documentar una infracción a las normas de tránsito, toda vez que como se señaló son las autoridades de tránsito las competentes para ello.”

Concepto MT-20191340163801 de 2019. “...el formato de orden de comparendo deberá contener la información mínima requerida en el Manual de Infracciones de

Tránsito adoptado por la Resolución 3027 de 2010, proferida por el Ministerio de Transporte y su diseño estará a cargo del Organismo de Tránsito respectivo, y la asignación de rangos se hará a través del sistema RUNT.(...) Así las cosas, respecto a la imposición de comparendos, sea de forma presencial por el agente de tránsito o mediante la utilización de medios tecnológicos, se subraya que la firma manuscrita y la firma digital generan los mismos efectos legales –conforme lo establece el parágrafo del artículo 28 de la Ley 527 de 1999-.

Concepto MT-20191340006381 de 2019. “... si no es posible la elaboración de la orden de comparendo por parte del agente de policía sin funciones de tránsito, este deberá efectuar (sic) las medidas necesarias para poner en conocimiento de la autoridad de tránsito competente los hechos y pruebas constitutivos de violación de la norma de tránsito. (...) si la autoridad encargada de adelantar el proceso contravencional de infracciones al tránsito, considera que debe ratificar la orden de comparendo o aclarar las circunstancias de tiempo, modo y lugar que dieron origen a la misma, es obligación del policía de vigilancia comparecer.”

Concepto MT-20191340386471 de 2019. “... se debe indicar que los funcionarios que se desempeñan como directores, secretarios o inspectores de tránsito no están facultados para imponer órdenes de comparendos por infracciones a las normas de tránsito o informes de infracción a las normas de transporte, pues como ya se indicó, esta es una función que por disposición legal le corresponde al Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito vinculados legal y reglamentariamente a los organismos de tránsito o en su defecto, por la policía urbana de tránsito en aquellos eventos en que los municipios no cuentan con esos funcionarios y han efectuado convenios con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.”

Concepto MT-20201300127861 de 2020. “...es preciso señalar que para ejercer funciones de tránsito de tipo sancionatorio por parte de un Inspector de Policía -aludiendo a la imposición de órdenes de comparendo por comisión de infracciones a las normas de tránsito-, dicho funcionario debe ostentar la

calidad de agente de tránsito, de otro lado, cabe mencionar que si el municipio al cual está vinculado no tiene Organismo de Tránsito creado por Acuerdo Municipal y autorizado por la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, el competente para culminar el proceso contravencional es el Organismo de Tránsito Departamental.

Concepto MT-20221340129531 de 2022: “Si un agente de tránsito evidencia la posible comisión de una infracción de las normas de tránsito, podrá dirigir el vehículo hacia el lugar señalado, orillarlo lo más cerca posible al andén o en una bahía si ésta existe en perímetros urbanos, para no interrumpir el tránsito, si es en carreteras, intermunicipales o zonas rurales debiendo estacionarse sobre la berma, lo más lejano al tránsito vehicular, no sólo por motivos de inestabilidad, sino también por seguridad de todos los usuarios de la vía. Previamente a la imposición del comparendo, la autoridad de control procede a requerir al presunto infractor la presentación de los documentos tanto del conductor como del vehículo, para lo cual debe inmediatamente presentar en forma obligatoria los documentos en original, como: Cedula de ciudadanía, Tarjeta de identidad o Pasaporte según sea el caso, Licencia de Conducción, Licencia de Tránsito, Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat), Certificado de Revisión técnico mecánica y de gases. Verificados los documentos, el miembro del cuerpo operativo de control de tránsito procede a diligenciar el formulario de Orden de Comparendo Único Nacional, de ser procedente. De esta manera, los agentes de tránsito no pueden extralimitarse en el ejercicio de sus funciones, de ser así se debe poner en conocimiento del respectivo ente de control, para que se tomen las determinaciones del caso”

Concepto MT-20231341379631 de 2023. “Se considera presunto infractor a las normas de tránsito aquella persona a la que se le ha impuesto una orden de comparendo en los términos establecidos en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 o artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, y es considerado infractor, cuando es declarado contraventor y se le impone la respectiva sanción mediante acto administrativo, una vez, este se queda en firme, conforme a lo dispuesto en el artículo 87 de la Ley 1437 del 2011.

En los términos establecidos en el artículo 135 y 136 de la Ley 769 de 2002 o artículo 8 de la Ley 1843 del 2017, la imposición de la orden de comparendo es aquella actuación administrativa en la cual la autoridad de tránsito, mediante el formato Orden de Comparendo Único Nacional notifica al presunto infractor de su imposición por la comisión de una determinada infracción.”

Concepto MT-20241340111951 de 2024. “La copia de la orden de comparendo que entrega la autoridad de tránsito, tiene el mismo valor probatorio que el documento original, argumento que encuentra su sustento en el Código General del Proceso, en el que se establece que “Las copias tendrán el mismo valor probatorio del original, salvo cuando por disposición legal sea necesaria la presentación del original o de una determinada copia.”. Dado que es la ley la que dispone que, la copia de la orden de comparendo debe ser entregada al presunto contraventor, y cuando la comisión de la infracción involucra un vehículo de servicio público, al propietario y a la empresa a la cual se encuentra vinculado, se entiende que la notificación de la orden de comparecer es procedente y válida al hacerse mediante este documento. En conclusión, es la misma ley la que faculta y ordena a la autoridad de tránsito el proceder de tal manera.”

Concepto MT-20251340489221 “Conforme a las normas y jurisprudencia en cita, la

imposición de órdenes de comparendos por la comisión de infracciones a las normas de tránsito procede por control operativo en vía o por la detección de estas a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos. Tratándose de control operativo en vía, una vez cometida la infracción de una norma de tránsito, se constituye en un deber de la autoridad de tránsito seguir el procedimiento previsto en el artículo 135 del Código de Tránsito y Transporte – Ley 769 de 2002 - ordenando detener la marcha del vehículo y extendiendo 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. Por su parte, ante la comisión de una infracción detectada a través sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, la autoridad de tránsito debe surtir el procedimiento señalado en el artículo 8º de la Ley 1843 de 2017, esto es, que dentro de los tres (3) días siguientes a la validación de la orden de comparendo y que sería su respectiva imposición, se envíe copia del mismo con los respectivos soportes (Imágenes o videos) que evidencian la presunta infracción al último propietario del vehículo registrado en el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT-, por correo y/o correo electrónico, y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, cuando la comisión de la infracción se comete con un vehículo de servicio público”

Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

Comentario del Editor:

Si la comisión de la infracción se detecta a través de los medios dispuestos por la Ley 1843 de 2017, deberá seguirse el procedimiento previsto en el artículo 8 de dicha disposición; si la infracción es detectada

en la vía por los miembros de los cuerpos operativos de control, habrá de seguirse el procedimiento previsto por el artículo 135 del Código Nacional de Tránsito.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-980 de 2010. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-980 de 2010 decidió:

"PRIMERO. - Declarar **EXEQUIBLE**, por los cargos propuestos y analizados²⁵⁷, la expresión "Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia", prevista en el inciso tercero del artículo 22 de la Ley 1383 de 2010. **"SEGUNDO.** - Declarar **EXEQUIBLE**, por los cargos propuestos y analizados, la expresión "En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa", prevista en el inciso quinto del artículo 22 de la Ley 1383 de 2010."

Corte Constitucional Sentencia C-980 de 2010. *"Pues bien, de acuerdo con las consideraciones expuestas en los puntos anteriores, no considera la Corte que el legislador haya violado el derecho al debido proceso, por la circunstancia de acudir a la forma de notificación por correo para comunicar algunas de las decisiones que se adopten en el procedimiento administrativo de tránsito dispuesto para la imposición de comparendos.*

(...) la jurisprudencia constitucional ha reconocido en la notificación por correo, un mecanismo idóneo y eficaz para que los destinatarios de los actos administrativos puedan no solo conocerlos oportunamente, sino también, utilizar en su contra los medios o instrumentos jurídicos necesarios para la defensa y protección de sus derechos e intereses. A juicio de la Corte, dicha forma de notificación es una manifestación legítima del principio de publicidad, como garantía mínima del debido proceso, en cuanto satisface el propósito perseguido por aquél, cual es el de imponer a las autoridades, judiciales y administrativas, la carga de hacer conocer a las personas todos los actos que profieran en ejercicio de sus funciones.

Sobre esa base, la misma Corte ha venido considerando constitucionalmente admisible, que el legislador, en el ejercicio de su función

de hacer las leyes, diseñe un sistema de notificación de los actos administrativos, en este caso de los proferidos por las autoridades de tránsito, que resulte compatible con los progresos tecnológicos que tienen lugar en el campo de las telecomunicaciones, lo que precisamente ocurre con la forma de notificación por correo.

Por eso, la previsión contenida en el inciso tercero del artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, que dispone enviar por correo -dentro de los tres (3) días hábiles siguientes- copia de la orden de comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual éste se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos, representa, en realidad, una clara manifestación del principio de publicidad que rige las actuaciones de la administración. Por lo tanto, la aludida medida, antes que violar el derecho al debido proceso, lo que busca es contribuir a su realización, pues permite enterar a tales sujetos sobre la existencia del comparendo, permitiendo que puedan comparecer al proceso administrativo para defender y hacer valer sus derechos, en caso que haya lugar a ello, y tratándose de la Superintendencia, para desarrollar las competencias que en la materia le han sido asignadas por la ley.

No encuentra la Corte que la notificación por correo resulte insuficiente para hacer conocer la actuación administrativa que se pretende comunicar a los referidos sujetos. Inicialmente, por cuanto los grandes avances tecnológicos en materia de las comunicaciones no dejan duda sobre su utilidad y eficiencia. Pero además, por cuanto es claro que la notificación por correo sólo se entiende surtida a partir del momento en que el destinatario recibe efectivamente la comunicación que contiene el acto, lo cual significa que sólo en ese momento y no antes, éste le resulta jurídicamente oponible, siendo el recibo de la comunicación el referente válido para contabilizar el término de ejecutoria.

Aun cuando los actos administrativos nacen al mundo jurídico una vez se expresa la voluntad de la autoridad que los profiere, su

²⁵⁷ Los actores inician por señalar, a manera de consideración general, que de la modificación normativa del Código Nacional de Tránsito Terrestre, por parte de la Ley 1383 de 2010, específicamente, en aquello relacionado con el procedimiento que deben adoptar las

autoridades de tránsito para imponer un comparendo frente a la comisión de una contravención, emergen de bulto visos de inconstitucionalidad al consagrarse, en su criterio, prerrogativas abiertamente contrarias a la igualdad y al debido proceso.

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 al destinatario de su contenido.

Tampoco se advierte que la notificación por correo prevista en la norma acusada, patrocine algún tipo de discriminación. De acuerdo con su texto, en materia de notificaciones, los propietarios de los vehículos reciben idéntico trato al reconocido a la empresa a la cual se encuentra afiliado el vehículo y a la Superintendencia de Puertos y Transporte. Frente al posible infractor, independientemente de la manera como a éste le sea comunicado el comparendo, el propósito de la notificación en cada caso y a cada uno de sus destinatarios, es exactamente el mismo: brindarles la oportunidad de conocerlo y de asistir al proceso para hacer valer allí sus intereses en la medida de sus responsabilidades.

Como ya se ha sostenido, el fin del acto de notificación es asegurar a sus destinatarios el derecho a la defensa en el proceso. En ese orden, la notificación prevista en la norma acusada no viola el debido proceso ni la igualdad de conductores, propietarios o empresarios. Por el contrario, esa regulación busca que los mismos puedan actuar y tomar las medidas pertinentes para aclarar la situación frente a las autoridades de tránsito, en igualdad de condiciones y en caso de ser necesario.

*Además, la preceptiva impugnada debe ser interpretada de conformidad con la regla general prevista en el parágrafo 1 del artículo 129 de la Ley 796 de 2002 (que no fue objeto de modificación por la Ley 1383 de 2010), el cual establece **que las multas no serán impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción**. Tal regla, está llamada a guiar el entendimiento del aparte acusado, pues el legislador previó distintas formas de hacer comparecer al conductor y de avisar al propietario del vehículo y al empresario sobre el comparendo, para que puedan desvirtuar cualquier hecho que los*

pueda vincular con la infracción, sin que de ello se derive algún tipo de responsabilidad.

En esos términos, la norma acusada, en el aparte que establece el envío por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes de la copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia, se encuentra ajustada a la Constitución, pues antes que violar los derechos al debido proceso y a la igualdad, los desarrolla en materia propia de las notificaciones a los interesados de las decisiones de tránsito. Por lo tanto (...)."

Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Cuarta Sentencia del 26 de Septiembre de 2013 "(...) es de suma importancia para la Sala precisar que en la norma transcrita se dispone la obligación a la autoridad administrativa correspondiente de notificar por correo la infracción de tránsito y allegar sus soportes al propietario del vehículo, con el propósito de comunicarles a los administrados interesados sobre la actuación y brindarle la oportunidad material de ejercer sus derechos de defensa, contradicción e impugnación en caso que se les atribuyan algún tipo de responsabilidad en los hechos, puesto que, con las foto multas no se genera automáticamente la sanción, pues, la obligación del pago de la multa nace cuando se demuestra la culpabilidad de la persona, es decir, cuando se pruebe que él fue quien cometió la infracción, o cuando éste lo admita expresa o implícitamente.

Asimismo, se indica que la notificación de las imposiciones de comparendos se realiza por correo en desarrollo del principio de publicidad como garantía del debido proceso administrativo, por consiguiente, las entidades administrativas autorizadas para imponer comparendos deben allegar al propietario del vehículo infractor el comparendo elevado para que este pueda controvertir la infracción.

(...)

En estas condiciones es claro que, al no realizar la respectiva notificación se le está vulnerando los derechos fundamentales al

debido proceso y a la defensa del accionante, puesto que, el actor no podrá ejercer su derecho de contradecir e impugnar el

comparendo y, si fuera el caso, allegar pruebas.”

La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340236391 de 2021.

“...la orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Ahora, si se niega a firmar y/o presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con la cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere, según lo establece el inciso cuarto del artículo 135 de la Ley 769 de 2002 (modificado por la Ley 1383 de 2010, artículo 22). Al respecto, cabe señalar que los testigos son personas que deponen sobre los hechos que han presenciado, siendo personas distintas a las partes (presunto infractor y autoridad de tránsito)”

Concepto MT-20211340696361 de 2021. *“... la firma de la orden de comparendo tiene un fin y es ratificar que el presunto contraventor a las normas de tránsito quedó debidamente notificado y que se iniciará una actuación administrativa en la cual puede ser considerado como responsable, en ese sentido, al firmar el testigo se debe inferir que lo que está ratificando con su firma es que el presunto contraventor quedó debidamente notificado.”*

Concepto MT-20231341134661 de 2023.

“(...) el procedimiento a seguir es el establecido en el artículo 135 y 136 de la Ley 769 de 2002, a su vez el agente de tránsito puede solicitar los datos del respectivo testigo más no interrogarlo, será la autoridad competente dentro del proceso contravencional quien en la audiencia lo cite como testigo, para determinar si se cometió la presunta infracción.”

Concepto MT-20231341331961 de 2023.

“...al momento de diligenciar el formulario de orden de comparendo único nacional, el agente del control operativo deberá firmar

bajo la gravedad de juramento y solicitar al conductor la respectiva firma de la orden de comparendo, es de aclarar que la firma no constituye que el presunto infractor acepte la falta o la sanción, ya que, únicamente con la firma se acepta que el presunto infractor quedó debidamente notificado del comparendo y que una vez notificado se iniciará la actuación administrativa correspondiente; por otro lado, en el caso que el conductor se negara a firmar la orden del comparendo, esta deberá ser firmada por un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de cédula de ciudadanía o pasaporte según sea el caso, dirección del domicilio y el número de teléfono fijo o celular, de conformidad con lo establecido en la “Casilla 17. Datos de testigo”, citada en el presente escrito de consulta, el cual actúa como testigo de la notificación del comparendo y no de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a la orden de comparendo. Cabe mencionar, que respecto de si un agente de tránsito distinto al que impone el comparendo puede o no ser el testigo, vale precisar que al respecto la norma no estableció distinción alguna, la regulación previó que fuera un testigo de la notificación del comparendo, más no de la ocurrencia de los hechos. Será la autoridad de tránsito en el proceso contravencional, quien dará validez a la orden de comparendo, pudiendo el presunto contraventor respecto a la presunta imparcialidad del testigo respecto a la notificación del comparendo tachar el testimonio, expresando las razones en las que se funda, de conformidad con lo establecido en el artículo 211 del Código General del Proceso.”

Concepto MT-20231340459161 de 2023.

“(...) el testigo firmante del comparendo pese a que la norma no determina con suficiente

claridad que deba o no ostentar calidades concretas (ciudadano, servidor público), empero, necesariamente se debe tratar de una persona distinta al agente de control del tránsito que lo diligencia y aplica el procedimiento en vía, así mismo el testigo deberá firmar en el sitio de cometida la infracción, pues es allí en donde la autoridad de tránsito le extiende copia del mismo al contraventor de la norma. Así las cosas, es preciso señalar que el testigo deberá tratarse de una persona diferente a quienes se consideran intervinientes en el procedimiento contravencional en vía [durante (ver Res. 3027 de 2010 - Anexo)], es decir el momento de la elaboración y entrega de la orden de comparendo, en la cual se identifica a un presunto infractor por parte de un agente de tránsito. Vale precisar que, en caso de presentarse una presunta irregularidad en el ejercicio de las funciones de los agentes de tránsito, la autoridad competente para investigar y determinar las consecuencias legales a las que hubiere lugar, será la autoridad de control respectiva del organismo de tránsito”.

Concepto MT-20241340020711 de 2024.

“...cuando se impone una orden de comparendo por la comisión de una infracción en vía por control operativo por parte del cuerpo de agentes de tránsito, es una notificación de su imposición y a la vez, una orden formal al presunto contraventor de comparecer ante la autoridad de tránsito, razón por lo que no es un medio de prueba o documento idóneo para demostrar la ocurrencia de los hechos, ni mucho menos constituye por sí solo una sanción, salvo que el presunto infractor opte por aceptar la comisión de la infracción y proceda a realizar el pago de la multa en los términos establecidos en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, ya sea, pagando el cien por ciento (100%) o acogiéndose a los descuentos dentro de los términos que en la misma norma se establece y adicionalmente realice un curso sobre normas de tránsito. En ese orden, será en el proceso contravencional (Artículo 136 de 769 de 2002) en el que los presuntos contraventores, tienen la oportunidad procesal de ejercer su derecho de defensa y contradicción, presentando descargos, las pruebas que pretendan hacer valer y solicitar la práctica de las que consideren pertinentes, entre estas, el dictamen pericial, y hacer uso

de los recursos de ley, con el fin de desvirtuar su responsabilidad en la comisión de la infracción y eventualmente pedir la vinculación al proceso de un tercero como responsable de la misma, pues es imperativo para las autoridades administrativas respetar el debido proceso.”

Concepto MT-20251340461021 de 2025:

El artículo 135 de la ley 769 del 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 del 2010, establece el procedimiento que debe seguir el agente de tránsito ante la comisión de una infracción a la norma de tránsito, en ese orden, 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 cual se le entregará copia de la orden de comparendo. Asimismo, el Anexo 71 “Manual de Infracciones a las Normas de Tránsito”, adoptado por el artículo 8.5.7. de la Resolución 20223040045295 de 2022, preceptúa que, el presunto infractor deberá acatar las ordenes impartidas por el agente de tránsito y deberá dirigir el vehículo hacia el lugar que le haya señalado el agente y orillar lo más cerca posible al andén o bahía si está en perímetros urbanos para no interrumpir el tránsito, si la situación se presentó en carreteras intermunicipales o zonas rurales, se debe estacionar sobre la berma, lo más lejano al tránsito vehicular, no solo por motivos de inestabilidad, sino también por seguridad de todos los usuarios de la vía. Precizando que si se trata de retenes o controles operativos en vía, el Anexo 76 “Manual de señalización Vial de Colombia, Dispositivos uniformes en la infraestructura vial, para la regulación del tránsito y la seguridad vial”, de la Resolución 20223040045295 de 2022, capítulo adicionado por la Resolución 20243040045005 del 2024, sugiere desarrollar estos controles en las bermas, bahías o zonas adyacente a las vías, en los cuales se estacionarán transitoriamente los vehículos que se ordenó detener.

Se precisa que no existe una norma específica en el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) que autorice expresamente a los agentes de tránsito a iniciar una persecución o utilizar la fuerza para

tomar control del vehículo de un presunto infractor. En ese sentido, la Ley 769 del 2002, no regula expresamente el procedimiento que debe seguirse en los casos en que un conductor evada la señal de pare impartida por un agente de tránsito. Por tanto, en tales circunstancias, el procedimiento debe ajustarse a principios constitucionales como el debido proceso, la legalidad, la proporcionalidad, y el respeto a los derechos fundamentales. Frente a estas situaciones, esta Coordinación considera que el agente deberá abstenerse de ejercer acciones que comprometan la seguridad vial o impliquen abuso de autoridad, y en su lugar, deberá recolectar el material probatorio necesario (fotografías, videos, testimonios, etc.) que sustente la presunta infracción. Posteriormente, podrá imponer la orden de comparendo mediante notificación al propietario del vehículo, quien será citado a comparecer dentro del proceso contravencional correspondiente, conforme al artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 del 2010. Durante el proceso contravencional, el presunto infractor tendrá la oportunidad de presentar sus descargos, solicitar pruebas, y ejercer su derecho de defensa y será la autoridad de tránsito competente, la encargada de valorar el material probatorio y dictar una resolución motivada que determine si existe responsabilidad contravencional y las sanciones que haya lugar.

El Anexo 71 “Manual de Infracciones a las Normas de Tránsito”, adoptado por el artículo 8.5.7. de la Resolución 20223040045295 de 2022, preceptúa las obligaciones y responsabilidades de los Miembros de Cuerpos de Control Operativo, las cuales están encaminadas al respecto de los derechos fundamentales y a procurar una efectiva aplicación de la norma. En tal sentido, los agentes ante la comisión de una infracción a las normas de tránsito, deberán entre otras, diligenciar la orden de comparendo de acuerdo a la realidad de los hechos acaecidos y observados y atender el procedimiento establecido en los artículos 135 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010 y el artículo 136 de la Ley 769 del 2002 modificado por el artículo 205 del Decreto 019 del 2012. Respecto al diligenciamiento de la orden de comparendo, el citado “Manual de Infracciones a las

Normas de Tránsito”, dispone que en la casilla 2. Lugar de la infracción, la dirección está enfocada a ubicar exactamente el lugar donde se cometió la trasgresión de la norma, por lo tanto, realza importancia, la información fidedigna que deba ser consignada, ya que por medio de esta se podría verificar en caso de inconformidad con la infracción. (...) Ahora bien, como se ha mencionado será la autoridad de tránsito competente, la encargada de valorar el material probatorio y dictar una resolución motivada que determine si existe responsabilidad contravencional y las sanciones que haya lugar

El artículo 2 de la Ley 769 de 2002 define el comparendo como 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. Por su parte, el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 modificado por la Ley 1383 del 2010, establece que la orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negare 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. Además, entregará inmediatamente copia de la orden de comparendo, al presunto infractor, así este se niegue a firmar. Sobre el particular, el Anexo 71 de la Resolución 20223040040295 del 2022 del Ministerio de Transporte, no determina que el “testigo” deba o no ostentar concretas calidades [ciudadano, servidor público], sin embargo, será en el desarrollo de la o las audiencias contravencionales, donde la autoridad de tránsito competente, quien, atendiendo los postulados de la sana crítica como criterio de valoración de la prueba, determine la validez de esta. En este orden, el anexo en cita, explica de forma clara el diligenciamiento de la orden de comparendo y la forma de diligenciar la casilla 17 sobre los DATOS DEL TESTIGO, y describe la circunstancia en las cuales procede la firma del testigo, (...) Ahora bien, cabe precisar que el testigo es una alternativa legal frente a la negativa de firmar por parte del conductor del vehículo, y aquel da cuenta de la entrega de la orden de comparendo, más no es testigo de la comisión de la infracción de tránsito. Al respecto, en tratándose de sí un Agente de

Tránsito puede servir de testigo en la firma de la orden de comparendos elaborados en el sitio de la infracción por parte del agente de control operativo, necesariamente habrá de manifestarse que le asiste al conductor el deber de firmar la orden de comparendo, bien que, la alternativa legal frente a la negativa de imponer dicha rúbrica, consistente en que, en su lugar, lo hará un testigo, que deberá identificarse plenamente. Así las cosas, es preciso señalar que el testigo deberá tratarse de una persona diferente a quienes se consideran intervinientes en el procedimiento contravencional, es decir el momento de la elaboración y entrega de la orden de comparendo, en la cual se identifica a un presunto infractor por parte de un agente de tránsito, no obstante, se reitera que será la autoridad de tránsito en el proceso contravencional quien determine la validez de esta.

Las autoridades de tránsito deberán velar por el cumplimiento del ordenamiento legal en materia de tránsito y transporte, a través del cuerpo de agentes de tránsito; en ese sentido, los operativos de control se realizan en cumplimiento de sus funciones de orden legal, sin embargo, el control operativo no se limita solo a los denominados retenes sino a todas aquellas actividades de prevención y control, como las que se realizan a través de patrullas móviles en vehículos institucionales o a pie en las vías de su jurisdicción. Por lo tanto, todo agente de tránsito que evidencie una posible infracción a las normas de tránsito, deberá atender las disposiciones establecidas en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002 y demás normas, lo anterior, en razón a que dichas actuaciones, por parte de las autoridades, están encaminadas a velar por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. A la luz de la normatividad citada, la autoridad de tránsito deberá adelantar el procedimiento administrativo contravencional de cara a la presunta infracción a las normas de tránsito, respetando las garantías constitucionales del debido proceso administrativo contravencional en materia sancionatoria. Significa lo anterior, que el procedimiento que debe adelantar la autoridad de tránsito ante la comisión de la conducta tipificada como infracción a las normas de tránsito se encuentra establecido en la ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito. Es importante

señalar que la orden de comparendo es el documento a través del cual, se cita al conductor como presunto contraventor para que se presente ante la autoridad de tránsito, y si no acepta la comisión de la infracción, para que en audiencia pública se dé inicio al proceso contravencional, en la que se deben agotar cada una de las etapas procesales, donde éste tendrá la oportunidad procesal de ejercer su derecho de defensa, participando en su desarrollo con las consideraciones del caso, presentando descargos, las pruebas que pretendan hacer valer, solicitar la práctica de aquellas que consideren pertinentes, presentar recursos, con el fin de demostrar que no son responsables de la comisión de la infracción, para que finalmente la autoridad de tránsito tome la decisión frente al caso y la notifique en estrados, pues es imperativo para las autoridades administrativas respetar el debido proceso, permitiendo a los presuntos infractores el derecho de defensa y contradicción, Finalmente, vale indicar que dentro del proceso contravencional se debe garantizar el derecho a la defensa y contradicción el cual será materializado adoptando para uso de sus inculpados y de la 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 inculpadado bajo claros principios de oportunidad, transparencia y equidad.

El artículo 122 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 20 de la Ley 1383 de 2010, establece los tipos de sanciones aplicables por la comisión de infracciones a las normas de tránsito, entre las cuales se encuentra la retención preventiva de la licencia de conducción, particularmente en casos como conducir en estado de embriaguez. Sin embargo, las disposiciones citadas no autorizan a los agentes del cuerpo de control operativo para realizar la retención de documentos personales distintos a los expresamente señalados por la ley, como la cédula de ciudadanía u otros documentos de identidad, una vez finalizado el procedimiento contemplado en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010 En consecuencia, si se considera que un agente de tránsito ha extralimitado el ejercicio de sus funciones, el hecho podrá ser puesto en conocimiento de la

autoridad disciplinaria correspondiente, para que se adelanten las investigaciones y actuaciones a que haya lugar.

*De conformidad con lo dispuesto en el Anexo 71 “Manual de Infracciones a las Normas de Tránsito”, adoptado mediante el artículo 8.5.7. de la Resolución 20223040045295 de 2022, el agente de tránsito deberá comparecer ante la autoridad competente que así lo requiera, con el fin de ratificar la orden de comparendo e informar las circunstancias de tiempo, modo y lugar que dieron origen a su imposición. Cabe señalar que, conforme a los artículos 2 y 4 de la Constitución Política, las autoridades públicas, en el ejercicio de sus funciones y en sus decisiones administrativas, deben actuar dentro del marco de la Constitución y la ley. Por tanto, las autoridades de tránsito están obligadas a observar estrictamente el ordenamiento jurídico que regula la materia, en especial la Ley 769 de 2002 y sus normas modificatorias, *adicionadas o complementarias*, así como las demás disposiciones legales y reglamentarias aplicables. En este contexto, la Superintendencia de Transporte es la entidad encargada de ejercer funciones de inspección, vigilancia y control sobre los organismos de tránsito, conforme a lo establecido en el parágrafo 3 del artículo 3 de la Ley 769 de 2002, en relación con la adecuada prestación de sus servicios. Adicionalmente, si se considera que algún funcionario del cuerpo de control operativo ha incurrido en conductas que puedan constituir una infracción de carácter disciplinario, los hechos deberán ser puestos en conocimiento de las autoridades competentes, para que se*

adelanten las investigaciones correspondientes.

(...)de acuerdo con lo establecido en la Resolución 0005280 del 29 de noviembre de 2013, el Grupo de Conceptos y Apoyo Legal de la Oficina Asesora de Jurídica, le compete entre otras, conceptuar y absolver las consultas que sean sometidas a su consideración que formulen los organismos públicos y privados, así como las personas particulares y las demás que sean sometidas a su consideración. En ese sentido, esta Coordinación en ejercicio de sus funciones, realiza la interpretación general de las disposiciones legales y, en consecuencia, no le corresponde la valoración de los casos particulares, ni se encuentra facultado para conocer y/o resolver los conflictos suscitados en procesos contravencionales, así como tampoco, funge como órgano de control o vigilancia de las actuaciones desplegadas por los organismos y autoridades de tránsito. A lo aunado, y en atención al reglamento interno para el trámite de peticiones, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias en el Ministerio de Transporte adoptado a través de la Resolución No. 1245 de 2019, en ningún caso y por ningún motivo, pueden los funcionarios del Ministerio de Transporte, por vía de consulta, entrar a definir la validez o nulidad de sus actos, ni calificar previamente lo que deber ser motivo de decisión judicial o contencioso administrativa, por lo tanto, no está facultado para determinar si hay lugar a resarcimiento de daños por las actuaciones desplegadas durante la imposición de la orden de comparendo o durante el proceso contravencional por infracciones a las normas de tránsito.”

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 multa²⁵⁸. 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.

²⁵⁸ La expresión “En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa”, contenida en este inciso fue declarada exequible por la Corte Constitucional Sentencia C-980 de 2010 por violación a los Artículos 13 y 29 de la Constitución Política.

Jurisprudencia:

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-980 de 2010 decidió declarar exequible este inciso.

Corte Constitucional Sentencia C-980 de 2010. *“En relación con la demanda contra el inciso quinto del artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, inicia la Corte por destacar que dicho mandato se inscribe en el contexto de la implementación y aplicación de las nuevas tecnologías a la actividad del transporte terrestre, cuando se trata de detectar posibles infractores de las normas que regulan el tránsito y la circulación de vehículos en el territorio nacional.*

Al respecto, no sobra resaltar que la Jurisprudencia Constitucional ha avalado la incorporación de los medios tecnológicos en el funcionamiento institucional del Estado Colombiano, en el entendido que los mismos contribuyen no solo a la modernización y sistematización de sus trámites y funciones, sino también a mejorar la calidad de vida de la comunidad, ofreciendo un acceso efectivo y más equitativo a los servicios que le corresponde prestar a las autoridades públicas en los distintos escenarios de acción.

(...)

En cuanto al uso de ayudas tecnológicas en la actividad del tránsito terrestre, y más concretamente en los procesos sancionatorios que se pueden derivar de la misma, también la Corte ha tenido oportunidad de pronunciarse, precisando que, aun cuando no se trata de medios clásicos de prueba, los mismos resultan útiles para la consecución de los fines propuestos, cuáles 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 inculcados erróneamente, razón por la cual debe mantenerse su uso en tales procesos.

(...)

En ese ámbito, se tiene que el inciso 5 del artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, prevé que las autoridades de tránsito pueden contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones e identificar el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. Al anterior contenido se agrega el aparte acusado, que dispone que, en los casos en que se utilicen medios técnicos para evidenciar la comisión de infracciones, se enviará por correo la infracción y sus soportes al propietario del vehículo, “quien estará obligado al pago de la multa”.

En lo que corresponde concretamente a lo que es objeto de demanda, se advierte, entonces, que la norma presenta dos contenidos normativos claramente separables. Por un lado, (i) la regla que dispone enviar por correo la infracción de tránsito y sus soportes al propietario del vehículo; y por el otro, (ii) el mandato que le atribuye al propietario la obligación de tener que pagar la multa.

Frente al primer supuesto normativo, caben las consideraciones vertidas con respecto a la norma anterior, en el sentido de considerar que la notificación por correo al propietario del vehículo de la infracción y sus soportes, persigue un propósito específico y constitucionalmente legítimo: enterarlo de la actuación y brindarle la oportunidad material de ejercer sus derechos de defensa, contradicción e impugnación en caso de que se le atribuya algún tipo de responsabilidad en los hechos. Ello, sobre la base de que éste es la persona cuya identidad se conoce, a partir de la identificación de la matrícula del vehículo, en principio visible en los medios técnicos y tecnológicos que hayan sido utilizados, como puede ser el caso de los videos y las fotografías.

Sobre el particular, se reitera que la notificación por correo, en el ámbito concreto de la administración pública y de la actividad de tránsito, desarrolla una de las facetas del principio de publicidad como garantía mínima del debido proceso administrativo, entendiendo que la misma se surte a partir del momento en que el destinatario recibe la actuación que se pretende comunicar.

Así las cosas, insiste la Corte, el legislador no ha violado el derecho al debido proceso, por la circunstancia de acudir a la forma de notificación por correo para comunicar al propietario la infracción de tránsito que pesa sobre su vehículo, y el envío de los elementos en que se soporta dicha infracción. Por el contrario, con tal medida se le garantiza el citado derecho, no solo por el hecho de ponerlo en conocimiento sobre la existencia de la falta, sino también, por la posibilidad que le brinda de acudir al proceso administrativo en caso de que así lo considere para defender sus intereses.

Tratándose del segundo supuesto normativo, se le acusa en la demanda de consagrar una forma de responsabilidad objetiva en cabeza del propietario del vehículo, pues con la sola notificación de la infracción, se le impone a éste la obligación de pagar la multa.

Como ya lo ha expresado la Corte, en todos los ámbitos del derecho sancionador, y en particular en el campo del derecho administrativo sancionatorio, esta proscrita toda forma de responsabilidad objetiva, pues por esa vía se desconoce la garantía a la presunción de inocencia consagrada expresamente en el artículo 29 de la Carta Política, la cual se constituye en núcleo esencial del derecho al debido proceso, y cuyo significado se concreta en que nadie puede ser culpado de un hecho hasta tanto su responsabilidad no haya sido plenamente demostrada.

En efecto, en las actuaciones de carácter particular y concreto que adelanten las autoridades administrativas, antes de imponer la sanción, éstas tienen la obligación de garantizar al administrado el derecho fundamental al debido proceso, el cual se concreta: (i) en la posibilidad de ser oído durante toda la actuación y permitir su

participación desde el inicio hasta su culminación; (ii) en que le sean notificadas todas y cada una de las decisiones que allí se adoptan; (iii) en que la actuación se adelante por autoridad competente y con el pleno respeto de las formas propias del juicio; (iv) en que se asegure su derecho de defensa y contradicción, incluyendo la opción de impugnar las decisiones que resulten contrarias a sus intereses. A lo anterior se suma la (v) garantía de la presunción de inocencia, lo que conlleva que la responsabilidad del administrado se defina con base en hechos probados imputables al mismo, quedando proscrita la imposición de sanciones de plano amparadas sólo en la ocurrencia objetiva de una falta o contravención.

Siendo ello así, no es posible que se sancione al administrado, si previamente no se le ha garantizado un debido proceso, y se ha establecido plenamente su culpabilidad en la comisión de la falta o contravención. En esa línea se pronunció la Corte en la Sentencia T-145 de 1993, al señalar:

“La imposición de sanciones o medidas correccionales debe sujetarse a las garantías procesales del derecho de defensa y contradicción, en especial al principio constitucional de la presunción de inocencia. Si la presunción de legalidad de los actos administrativos y los principios de celeridad y eficacia podrían respaldar la imposición de sanciones de plano en defensa del interés general, la prevalencia de los derechos fundamentales y la especificidad del principio de presunción de inocencia aplicable al ámbito de las actuaciones administrativas, hacen indispensable que la sanción sólo pueda imponerse luego de conceder al interesado la oportunidad de ejercer su derecho de defensa. Carece de respaldo constitucional la imposición de sanciones administrativas de plano con fundamento en la comprobación objetiva de una conducta ilegal, en razón del desconocimiento que ello implica de los principios de contradicción y de presunción de inocencia, los cuales hacen parte del núcleo esencial del derecho al debido proceso”.

En el mismo sentido se ha pronunciado este Tribunal, entre otras, en las Sentencias C-563

de 1995, C-155 de 2002, C-506 de 2002, T-270 de 2004 y T-677 de 2004, en la última de las cuales se precisó:

“Al respecto, la Corte ha reconocido también, en varias providencias, que el debido proceso implica la proscripción de la responsabilidad objetiva, toda vez que aquella es “incompatible con el principio de la dignidad humana” y con el principio de culpabilidad acogido por la Carta en su artículo 29.

En síntesis, en consideración a que la justicia es valor determinante en el Estado Social de Derecho y se constituye en un marco de conducta de los poderes públicos, ni al legislador puede serle indiferente en el proceso de creación de normas, ni al aplicador del derecho en su labor de ponderación, debe resultar ajeno a la misma”.

Cabe destacar, además, que el tema de la proscripción de la responsabilidad objetiva en las actuaciones adelantadas por las autoridades de tránsito, ya fue objeto de análisis por la Corte en la Sentencia C-530 de 2003, con ocasión de una demanda de inconstitucionalidad presentada contra el artículo 129 de la Ley 769 de 2002, que preveía la imposición de la sanción al propietario del vehículo, cuando no era posible identificar al infractor y aquél no hacía presencia en el proceso administrativo dentro del plazo señalado. Atendiendo a los cargos de la demanda, le correspondió a la Corte establecer si con la notificación era posible atribuirle al propietario del vehículo, directamente y en cualquier caso, la responsabilidad por infracciones de tránsito. Al respecto, sostuvo la Corporación que el propósito de la notificación debe ser el de permitirle al dueño del vehículo concurrir al proceso y tomar las medidas pertinentes para aclarar su situación, no siendo posible atribuirle a éste algún tipo de responsabilidad directa, a pesar de no haber tenido participación en la infracción. A juicio de la Corte, la responsabilidad automática del propietario no sólo permite a las autoridades evadir su obligación de identificar y notificar al verdadero infractor, sino que además conllevaría una forma de responsabilidad

objetiva prohibida por la Constitución en materia sancionatoria.

(...)

Así las cosas, de interpretarse la norma bajo estudio, en el sentido de que la notificación hace responsable automáticamente al dueño del vehículo, la misma conllevaría una clara y manifiesta violación del derecho fundamental al debido proceso, pues no estaría asegurando su participación en la actuación administrativa ni tampoco el ejercicio de las garantías mínimas que se derivan del citado derecho. En particular, se desconocería aquella garantía surgida del principio de legalidad, a la que se ha hecho expresa referencia, que exige que la atribución de responsabilidad sea el resultado de una conducta personal debidamente acreditada en el proceso, y previamente establecida en la ley como delito o contravención. Tal principio se encuentra consagrado expresamente en el artículo 29 de la Constitución Política, al disponer éste que “Toda persona se presume inocente mientras no se le haya declarado judicialmente culpable”; mandato cuya aplicación se proyecta sobre todos los campos del derecho sancionador.

Es cierto que la imposición de comparendos a través de medios técnicos o tecnológicos, en los términos previstos en el aparte acusado, coadyuva en la labor de detectar las infracciones a las normas de tránsito, sustituyendo en la mayoría de casos la acción directa y presencial de las autoridades. Ello justifica que, en esos eventos, ante la falta de identificación del infractor, sea al propietario del vehículo a quien se notifique la orden de comparendo, pues, en su condición de tal, es en principio el directamente responsable de las obligaciones que se deriven del mal uso que pueda dársele al automotor. No obstante, tal hecho no justifica que se le imponga a éste la obligación de pagar la multa, sin brindarle previamente la oportunidad de comparecer al proceso administrativo y de ejercer su derecho a la defensa.

Precisamente, es la imputación de una determinada conducta jurídicamente reprochable, la que activa en favor del destinatario de la misma, el pleno ejercicio de

sus derechos al debido proceso y a la defensa, sin que la situación del propietario del vehículo envuelto en una infracción de tránsito, pueda constituir la excepción.

Siendo ello así, se pregunta entonces la Corte, cuál es el sentido que corresponde darle a la norma acusada, teniendo en cuenta el contexto en el que se encuentra inscrita.

Para responder el anterior interrogante, es importante tener en cuenta, como ya lo ha dicho la Corte, “que una disposición legal que forma parte del cuerpo normativo de una ley, o que se integra a un determinado ordenamiento jurídico, no puede ser interpretada de manera individual y aislada, esto es, como si las demás disposiciones del cuerpo normativo al que pertenece, y que le son afines, no existieran. Frente a las dudas o vacíos legales que puedan surgir de un precepto cuyo contenido se pretende precisar, lo que cabe es recurrir a una interpretación armónica y sistemática, que facilite aclarar el texto de las potenciales distorsiones. Tales criterios “le permite[n] al intérprete tener en cuenta, para efectos de fijar el sentido de la ley en su conjunto y de cada uno de sus artículos en particular, la finalidad que la misma persigue. De acuerdo con la jurisprudencia, la interpretación armónica y sistemática, “rescata la unidad lógico jurídica de la ley y, de manera simultánea, facilita la interpretación teleológica de las normas legales.

Pues bien, interpretando armónica y sistemáticamente el aparte acusado con la regla general contenida en el parágrafo 1 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, y con el texto del propio artículo 22 de la Ley 1383 de 2010 (que a su vez modifica el artículo 135 de la Ley 769 de 2002), la Corte llega a la conclusión, de que la obligación atribuida al propietario de tener que pagar la multa, solo puede tener lugar, como consecuencia de su vinculación formal a la actuación administrativa, y luego de que se establezca plenamente su culpabilidad en la infracción.

Aun cuando del texto sometido a juicio puedan surgir dudas en torno al punto, de las disposiciones citadas puede deducirse, sin discusión, que la intención del legislador, al regular el tema de la imposición de

comparendos a través de medios técnicos o tecnológicos, no fue el de cercenarle al propietario del vehículo, involucrado en la comisión de una contravención de tránsito, sus derechos al debido proceso y a la defensa.

*En efecto, el citado artículo 129 del Código Nacional de Tránsito (Ley 769 de 2002), al regular lo relativo al contenido de los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en dicho código, establece como regla general, en su parágrafo 1, que **“[l]as multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción”** (negritas y subrayas fuera de texto). En plena concordancia con ello, la misma norma demandada, el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010 (que a su vez modifica el artículo 135 de la Ley 769 de 2002), además de disponer la notificación del comparendo al propietario, al referirse al contenido de la orden de comparendo, prevé que en ella se **“ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes”** (negritas y subrayas fuera de texto).*

Bajo ese entendido, no queda duda que el aparte acusado, al ordenar enviar por correo el comparendo y sus soportes al propietario, e imponerle a éste la obligación de pagar la multa, en los casos en que la infracción se detecta por medios técnicos y tecnológicos, no está indicando que la sanción se produce de forma automática, por efecto de la sola notificación. A partir de una lectura sistemática de las normas citadas, y del propio texto acusado, debe entenderse que el sentido de la notificación de la infracción al propietario, cumple la doble función de enterarlo sobre la existencia del comparendo, y, a su vez, de permitirle comparecer al proceso administrativo para defender y hacer valer sus derechos, cuando así lo considere.

Ya se ha mencionado que la notificación por correo es un medio de comunicación adecuado para que los destinatarios de los actos administrativos puedan no solo conocerlos oportunamente, sino también utilizar en su contra los medios o instrumentos jurídicos necesarios para la defensa y protección de sus derechos e intereses.

Siendo ello así, la sanción prevista en la norma impugnada solo puede ser el resultado de una actuación en la que se demuestre la responsabilidad del propietario del vehículo en la comisión del ilícito, la cual, si bien es posible presumir en su condición de tal, puede ser desvirtuada acreditando que se está en presencia de eventos como los descritos por el Ministerio Público en el concepto de rigor, entre los que se cuentan: (i) que el vehículo que conduce la persona que comete la infracción transita con placas falsas, adulteradas o duplicadas; (ii) que el vehículo le pertenece a una persona que se dedica al negocio de alquiler de vehículos o al leasing; o (iii) que el vehículo que conduce la persona que comete la infracción ha sido hurtado o sustraído a su propietario. Para que ello sea posible, se requiere, entonces, que se garantice al propietario la posibilidad de intervenir en la actuación y ejercer su derecho a la defensa, pues, como lo prevé el artículo

129 del Código Nacional de Tránsito, las multas no pueden ser impuestas sino a la persona que cometió la infracción.

Por lo tanto, la regla según la cual “En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa”, no establece una forma de responsabilidad objetiva ni viola el derecho al debido proceso, pues una interpretación sistemática y armónica de la misma, permite advertir que el propietario del vehículo 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-222051 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.”

Concepto MT-240731 de 2012. “.... en los casos de infracciones detectadas por los medios electrónicos, la notificación al propietario del vehículo se realiza con el fin de ejercer sus derechos de contradicción y defensa y será allí donde se dilucide quien es el responsable de la infracción y en consecuencia sobre él o ellos recaerá la respectiva sanción.”

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 inculcado o del testigo que lo haya suscrito por este.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340013011 de 2019. “...mediante la Resolución 3027 de 2002, el Ministerio de Transporte definió las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, en este orden de ideas, el documento arrojado de manera

electrónica “tirilla” debe reunir (sic) las misma información y características del formato adoptado por la Resolución 3027 de 2002 del Ministerio de Transporte”.

Concepto MT-20191340053651 de 2019. “... si la tirilla expedida por un medio técnico o

tecnológico, contiene la información señalada en el formulario de orden de comparendo único nacional, no es necesario que vaya acompañada del mismo.”

Concepto MT-20241340308711 de 2024.

“En el marco de la imposición de comparendos por infracciones al Código Nacional de Tránsito, es de aclarar que las personas jurídicas como tal al ser un ente ficticio creado por el ordenamiento jurídico, no son quienes infringen o cometen infracciones de tránsito. No obstante, si la propiedad de dicho vehículo se encuentra en una persona jurídica que tenga representación legal, será notificada del comparendo, en los eventos de infracciones de tránsito detectadas por medios tecnológicos. Es así como siguiendo el debido proceso, una empresa o persona jurídica representada legalmente, debe ser notificada sobre la imposición del comparendo, la cual podrá ejercer su derecho de defensa y realizar los trámites que

considere pertinentes en el proceso contravencional en que se la vincule.”

“Respecto al régimen probatorio, la Ley 769 de 2002 no consagra de manera taxativa las pruebas válidas dentro del proceso contravencional, empero establece en el artículo 162 que las normas contenidas en el Código de Procedimiento Civil (actualmente Código General del Proceso), serán aplicables a las situaciones no reguladas por Código Nacional de Tránsito Terrestre, en cuanto no fueren incompatibles y no hubiere norma prevista para el caso en análisis. Así las cosas, los medios de prueba se encuentran establecidos en el citado artículo 165 del Código General del Proceso, entre los cuales existen la declaración de parte, la confesión, el juramento, el testimonio de terceros, el dictamen pericial, la inspección judicial, los documentos, los indicios, los informes y cualesquiera otros medios que sean útiles.”

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.

Instrucción Administrativa:

Circular externa MT 2024000000407 de 2024. *“...Es imperativo que las autoridades competentes tomen acciones contundentes para corregir estas situaciones y garantizar el pleno respeto de los derechos de los ciudadanos en materia de tránsito, así:*

2.1. En los casos en que un ciudadano comparezca ante un Centro Integral de Atención o ante un Organismo de Tránsito con el fin de aceptar su responsabilidad, pagar con descuento y realizar curso de normatividad de tránsito, sin que la orden de comparendo que se le ha impuesto haya sido incorporada aún al día hábil siguiente de su formulación, el centro integral de atención o el organismo de tránsito y transporte correspondiente podrán -aplicando la presunción

constitucional de Buena Fe y al ejercicio de la conducta concluyente- y con la copia de la orden de comparendo que posee el ciudadano, solicitar al Sistema Integrado de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito incorporar la información del comparendo en el Registro de infractores para poder ejercer ese derecho.

2.2. Los ciudadanos que posean licencia de conducción y comparezcan ante autoridad de tránsito por citación a propietario del vehículo en detección por medios tecnológicos o por Sistemas Automáticos o Semiautomáticos de Infracciones y manifiesten su responsabilidad contravencional con el propósito de acceder al pago con descuento y asistir

a curso de normatividad de tránsito, se inscribirán como infractores sin que para ello medie formalidad adicional, con base en el fenómeno jurídico de asunción de obligaciones a que alude la sentencia T-061 de 2002 o a la de notificación por conducta concluyente. El Sistema hará los arreglos para que el reporte que luego haga el organismo expedidor no genere una nueva obligación.

- 2.3. *En todos los casos de detección electrónica de infracciones en que no se haya determinado suficientemente la identidad del infractor y el pago se haya realizado por parte del propietario, no podrá presumirse la responsabilidad del propietario más que para los fines de pago de la multa, mientras que la responsabilidad personal (la que tiene fines de reincidencia) no podrá presumirse sino*

específicamente en los casos en que lo señala la sentencia C-321 de 2022. Los organismos de tránsito que hayan suspendido licencias de conducción por el simple pago de la multa por parte del propietario, deberán estudiar la procedencia de la aplicación oficiosa de lo normado en el artículo 97 de la Ley 1437 de 2011.

- 2.4. *Los Organismos de Tránsito y Transporte deben implementar medidas urgentes para agilizar la carga de información de comparendos en el SIMIT y RUNT, e establecer mecanismos claros y eficientes para la atención de los usuarios afectados por el retraso en la carga de información y garantizar así el cumplimiento estricto de los plazos establecidos por la ley para el ejercicio de los derechos de los ciudadanos”.*

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-109541 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 compute 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:

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. Lo previsto en este artículo es constitucional en el entendido que **también**

es aplicable a los conductores de vehículos de servicio público.

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”.

Legislación Complementaria: Ley 1843 de 2016

Artículo 8. *Procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento que se describe a continuación:*

El envío se hará por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341226381 de 2023. “...la norma no establece que de no ser posible notificar al propietario en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación de la orden de comparendo por aviso, en los términos establecidos en el artículo 69 del Código de procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo por remisión normativa del artículo 9 de la Ley 1843 de 2017 (citado en el presente escrito). Es importante anotar que la notificación se hace a la dirección que el propietario haya registrado en el RUNT y es obligación de éste tener actualizada dicha dirección de conformidad con lo establecido en el párrafo tercero del artículo 8 de la Ley 1843 de 2007, así: “(...) Parágrafo 3. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección

registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso (...). En cuanto a la indebida notificación de una orden de comparendo, es preciso manifestar que en virtud de lo establecido en el artículo 1 del Decreto 87 de 2011, “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”, el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura, (...) Cabe resaltar, que las actuaciones de la administración deben surtir conforme a las normas de carácter legal y reglamentario, de tal forma que se garantice el derecho fundamental al debido proceso, so pena, de incurrir en responsabilidad administrativa y sus funcionarios en responsabilidad

disciplinaria y/o penal, y que cuando el presunto contraventor considere vulnerado su derecho fundamental al debido proceso con un acto administrativo en firme, podrá desvirtuar la presunción de legalidad del mismo ante la jurisdicción de lo Contencioso Administrativo mediante el ejercicio de las acciones pertinentes. Ahora bien, cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación o debida notificación del comparendo, en los términos establecidos en el parágrafo 2 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, adicionado por el artículo 7 de la Ley 1843 de 2017.”

Concepto MT-20241340906771 de 2024.

“El artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, establece que las órdenes de comparendo impuestas por la detección de infracciones a las normas de tránsito serán enviadas por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, con copia los respectivos soportes a los propietarios de los vehículos

y a las empresas a la cual se encuentren vinculados; esto, cuando se trate de vehículos de servicio público. Una vez, notificada la orden de comparendo el propietario deberá comparecer ante la autoridad de tránsito para que en audiencia pública se dé inicio al proceso contravencional, en el que éste tendrá la oportunidad procesal de ejercer su derecho de defensa y contradicción en los términos establecido en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, para que finalmente la autoridad de tránsito tome una decisión frente al caso y la notifique en estrados”.

“En ese orden, tratándose de un vehículo sobre el que se efectuó el traspaso a persona indeterminada, no sería procedente la notificación de la orden de comparendo por la detección de infracción a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, si no fue posible la individualización del presunto infractor, o porque no existe un propietario determinado inscrito en el Runt, para efectuar la respectiva notificación, y en consecuencia, no sería procedente dar inicio y agotar al proceso contravencional, para imponer la respectiva sanción de multa, salvo, que la imposición de la orden de comparendo se realice por control operativo en vía, donde fue procedente la identificación del presunto infractor”

Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340015811 y 20191340108181 de 2019. *“... la notificación del comparendo no se hace dentro de los tres (3) días siguientes a su detección, sino dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación, la cual deberá realizarse a más tardar dentro de*

los diez (10) días hábiles siguientes a la ocurrencia de la infracción. Vale indicar que en el evento que se demuestre que la orden de comparendo por infracciones a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos no fue

notificada o indebidamente notificada, los términos para la reducción de la sanción, comenzarán a correr a partir de la fecha de notificación del comparendo.”

Concepto MT-20201340040971 de 2020:

“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 De acuerdo a la jurisprudencia en cita, la orden de 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. Respecto de la imposición del comparendo, es preciso señalar que el procedimiento que debe realizar la autoridad de tránsito será el establecido en los artículos 135 y 136 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, así...”

En ese orden de ideas, en materia de tránsito de conformidad con las citadas normas, respecto al envío y notificación del comparendo, al imponerse de manera directa la orden de comparendo al conductor se le entregará a éste la respectiva copia, así mismo 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 Transporte para lo de su competencia.

Ahora bien, si se trata de la comisión de una infracción detectada por medios técnicos o tecnológicos, el envío se hará por correo y/o correo electrónico, si por correo se efectuara a través de una empresa de correos legalmente

constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado. Así las cosas, se le enviará al propietario del vehículo La orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo. Lo anterior, con el fin de resaltar que para el presunto infractor empezara a contar el término para presentarse ante la autoridad de tránsito competente, una vez se haya realizado la entrega del comparendo a éste y haya sido notificado del mismo.

De otra parte, en lo que tiene que ver con la notificación del mandamiento de pago, es preciso indicar que dicha actuación se realiza con ocasión del procedimiento administrativo de cobro coactivo, en este sentido, se hace necesario extraer apartes de la Ley 1066 de 2006 en lo que respecta a la facultad de cobro coactivo de las entidades públicas.

En este sentido, es preciso señalar que es improcedente la notificación de la orden de comparendo, como del mandamiento de pago, por medios diferentes a los establecidos en las precitadas normas.”

Concepto MT-20201340052141 de 2020:

“En cuanto a la “acumulación de infracciones” en un mismo proceso contravencional, es preciso manifestar que el Código Nacional de Tránsito Terrestre no hace alusión expresa a la existencia de dicha figura como una facultad de las autoridades de tránsito que asumen conocimiento del proceso administrativo sancionatorio. En esta línea interpretativa, cabe resaltar que en la norma especializada aludida no se encuentra fundamento jurídico que expresamente permita a los organismos de tránsito, adelantar el juzgamiento de más de una infracción bajo un mismo proceso contravencional, concluyendo con la expedición de un solo acto administrativo.”

Concepto MT-20231341349021 de 2023.

“(…) un conductor que sea detectado incurriendo de forma sucesiva en la comisión de infracciones al tránsito, ya sea por la misma conducta o diferentes conductas, se hará acreedor a tantos comparendos, cuantas veces sea detectado en la comisión de la infracción y así mismo, de ser declarado contraventor en cada uno de los procesos contravencionales, le será impuesta la respectiva sanción.

(…)

No existe un límite, frente a las órdenes de comparendo a las que se puede hacer a creedor un presunto infractor, aunque se trate de la misma conducta constitutiva de una infracción a las normas de tránsito, pues todo dependerá del número de veces que sea sorprendido por la autoridad de tránsito en la comisión de la infracción.”

Concepto MT-20231341404801 de 2023.

“La Ley 1843 de 2017, citada en el presente escrito, en el artículo 8 establece el procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas, que la autoridad de tránsito debe seguir. Aunado a lo anterior, el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, establece la actuación en caso de imposición de comparendo, es decir que una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá sin necesidad de otra actuación administrativa aceptar la reducción de la multa, en los eventos citados en el referido artículo, en caso que el inculpado rechace la comisión de la infracción, deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que este decreta las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que

considere útiles. Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada 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, notificación en la cual puede interponer los recursos de reposición y apelación según sea el caso, de conformidad con lo establecido en el artículo 142 de la Ley 769 de 2002, citado en el presente escrito. De otro lado, Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación del comparendo. De acuerdo con la norma en cita es la hoy Superintendencia de Transporte quien adelanta de oficio o a petición de parte, las acciones tendientes a verificar el cumplimiento de los criterios técnicos de las ayudas tecnológicas. Finalmente, los propietarios deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen con el seguro obligatorio, la respectiva revisión técnico mecánica, sin exceder los límites de velocidad y respetar la luz roja del semáforo. Dicho lo anterior, se absuelve el objeto de la consulta, concepto que se emite dentro del término señalado en el artículo 14 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 del 30 de junio de 2015, y tiene el alcance de que trata el artículo 28 del referido Código, en consecuencia, no son de obligatorio cumplimiento ni tienen efectos vinculantes.”

Texto del Editor

La notificación como desarrollo del derecho al debido proceso administrativo y los principios de celeridad y eficacia de la función administrativa

El artículo 29 de la Constitución Política dispone que el derecho al debido proceso,

entre otras cosas, ampara a los ciudadanos de decisiones arbitrarias del Estado y promueve los derechos de defensa y contradicción de los administrados. Según la norma, el derecho al debido proceso se “aplicará a todas las actuaciones judiciales y administrativas”. Por su parte, el artículo 209 de la Constitución Política establece que la

función administrativa se desarrollará con fundamento en los principios de celeridad, eficacia y publicidad, entre otros.

La Corte Constitucional ha explicado que la extensión del derecho al debido proceso a las actuaciones administrativas tiene como objeto garantizar la producción correcta de los actos administrativos y abarca “[...] todo el ejercicio que debe desarrollar la administración pública en la realización de sus objetivos y fines estatales, lo que implica que cubra todas las manifestaciones en cuanto a la formación y ejecución de los actos, a las peticiones que presenten los particulares, a los procesos que por motivo y con ocasión de sus funciones cada entidad administrativa debe desarrollar y desde luego, garantiza la defensa ciudadana al señalarle los medios de impugnación previstos respecto de las providencias administrativas, cuando crea el particular que a través de ellas se hayan afectado sus intereses”.²⁵⁹ Así mismo, los principios de celeridad, eficacia y publicidad, buscan que en los trámites ante la administración los ciudadanos tengan claros las fases procesales y los momentos en que pueden empezar a defender sus derechos.

Con fundamento en lo anterior, es claro que el derecho al debido proceso administrativo y los principios de la función administrativa contienen la garantía a los administrados de que en los trámites ante las autoridades se les va a respetar el derecho a la defensa y contradicción, el derecho de impugnación, y la publicidad de las actuaciones y decisiones. Además, integran la garantía de que la administración ejercerá sus funciones conforme a los principios de celeridad, eficacia y publicidad, por lo que los trámites estarán claramente determinados y no se harán de espaldas a las personas involucradas.

Cobra especial importancia, entonces, el trámite de **notificación** en el procedimiento administrativo. Con el objeto de que las partes interesadas en un

asunto puedan ejercer su derecho a la defensa, contradicción, y el proceso se realice de manera pública, célere y eficaz, la administración debe disponer de todos sus recursos para dar a conocer sus actuaciones a las personas que las afectan, siguiendo las reglas de notificación. Sobre la importancia de la notificación, la Corte Constitucional dijo:

“La notificación es el acto material de comunicación por medio del cual se ponen en conocimiento de las partes o terceros interesados los actos de particulares o las decisiones proferidas por la autoridad pública. La notificación tiene como finalidad garantizar el conocimiento de la existencia de un proceso o actuación administrativa y de su desarrollo, de manera que se garanticen los principios de publicidad, de contradicción y, en especial, de que se prevenga que alguien pueda ser condenado sin ser oído. Las notificaciones permiten que materialmente sea posible que los interesados hagan valer sus derechos, bien sea oponiéndose a los actos de la contraparte o impugnando las decisiones de la autoridad, dentro del término que la ley disponga para su ejecutoria. Sólo a partir del conocimiento por las partes o terceros de las decisiones definitivas emanadas de la autoridad, comienza a contabilizarse el término para su ejecutoria”.²⁶⁰

Así, la notificación cumple al menos tres (3) funciones dentro de la actuación administrativa: (i) asegura el cumplimiento del principio de publicidad de la función pública, dado que mediante ella se pone en conocimiento de los interesados el contenido de las decisiones de la Administración; (ii) garantiza el cumplimiento de las reglas del debido proceso en cuanto permite la posibilidad de ejercer los derechos de defensa y de contradicción; y (iii) la adecuada notificación hace posible la efectividad de los principios de celeridad y eficacia de la función pública al delimitar el momento en el que empiezan a correr los términos de los recursos y de las acciones procedentes.²⁶¹

²⁵⁹ Corte Constitucional, sentencia C-248 de 2013, M.P. Mauricio González Cuervo.

²⁶⁰ Corte Constitucional, sentencia T-419 de 1994, M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

²⁶¹ Corte Constitucional, sentencia T-2010 de 2010, M.P. Juan Carlos Henao Pérez.

Para que la notificación pueda cumplir sus funciones, no es suficiente que se surta la comunicación a las personas interesadas, sino que además debe agotarse cumpliendo las formalidades de cada trámite. En ese sentido, la jurisprudencia constitucional ha dicho que el debido y oportuno conocimiento de las actuaciones de la administración es un principio rector del derecho administrativo, en virtud del cual las autoridades están en la obligación de poner en conocimiento de los destinatarios los actos administrativos que profieran. Así, la notificación no puede ser un acto discrecional de la administración, sino que se trata de un acto reglado en su totalidad.²⁶² Como cualquier mecanismo procesal que impida ejercer el derecho de defensa, todo aquello que evite, limite o confunda a una persona para ejercer en debida forma sus derechos dentro de un trámite administrativo, atenta contra el ordenamiento superior y las garantías judiciales.²⁶³

La notificación en el proceso contravencional de tránsito terrestre

El Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT – Ley 769 de 2002) establece en los artículos 135 y 136 las condiciones esenciales del procedimiento contravencional de tránsito, el cual está compuesto por cuatro fases fundamentales: (i) captura de la infracción y elaboración del comparendo; (ii) notificación de la orden de comparendo; (iii) aceptación, rechazo o indiferencia frente a la infracción; y (iv) audiencia de decisión en caso de rechazo o indiferencia.

La fase de notificación es esencial dentro del procedimiento contravencional de tránsito, pues su efecto principal es que a partir de ese momento la persona implicada conoce del inicio de un proceso administrativo contravencional en su contra por la supuesta comisión de una

infracción de tránsito, y desde ese instante empiezan a correr los términos para aceptar o rechazar la infracción. Por tanto, sin una adecuada notificación no puede continuar el proceso contravencional y es imposible la imposición de una multa.

En estos casos, la notificación debe hacerse, por regla general, a la persona que cometió la infracción de tránsito²⁶⁴ y, solo si no fuere posible identificar al supuesto infractor porque la conducta se detectó por medios tecnológicos, la notificación se realizará al propietario del vehículo, para que acuda al proceso administrativo, ejerza su derecho a la defensa y, en caso de ser necesario, ayude a identificar a la persona que conducía el vehículo al momento de ocurrir la conducta irregular.²⁶⁵

El desarrollo de la fase de notificación depende de la forma en que se captura la supuesta infracción; por la presencia de una autoridad de tránsito o mediante herramientas tecnológicas.

Cuando la conducta irregular se detecta por la presencia de una autoridad de tránsito, la notificación de la orden de comparendo se hace directamente al implicado y se agota en el mismo tiempo y lugar donde ocurrieron los hechos. Una vez detectada la infracción y elaborado el comparendo (primera fase), el respectivo agente hace entrega de la orden de comparendo al presunto infractor²⁶⁶ y en ese instante se entiende surtida la notificación personal. 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.²⁶⁷ La firma del testigo supone la misma implicación de la firma por parte del presunto infractor, en consecuencia, el comparendo se entiende notificado.

²⁶² Corte Constitucional, sentencia T-1263 de 2001, M.P. Jaime Córdoba Triviño.

²⁶³ Corte Constitucional, sentencia T-404 de 2014, M.P. Jorge Iván Palacio.

²⁶⁴ Pues de acuerdo al parágrafo 1 del artículo 129, “[...] [l]as multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción”.

²⁶⁵ Solo en casos de detección de infracciones de tránsito por medios tecnológicos que no permitan la identificación del conductor debe

notificarse al propietario del vehículo o al locatario o arrendatario en casos de leasing o renting, según lo dispone el inciso 5 del artículo 135 del CNTT y el artículo 86 de la Ley 1450 de 2011. En el siguiente apartado del texto se profundizará sobre este tema y la posibilidad de obligar al pago de la multa al propietario, locatario o arrendatario únicamente cuando no se demuestra que él cometió la conducta irregular.

²⁶⁶ CNTT, artículo 135, inciso 2.

²⁶⁷ CNTT, artículo 135, inciso 4.

En caso de que la detección haya sido por medios tecnológicos, la notificación de la orden de comparendo se hace al propietario del vehículo y se surte en un tiempo y lugar diferente a donde ocurrieron los hechos. El procedimiento de notificación en estos casos está regulado en los artículos 135 y siguientes del CNTT (Ley 769 de 2002) y el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 (norma demandada parcialmente):

- Según la normativa del CNTT (Ley 769 de 2002), la notificación debe surtir a los tres (3) días hábiles **siguientes a la infracción**, y la autoridad de tránsito enviará por correo al propietario del vehículo la orden de comparendo²⁶⁸ con la prueba de la infracción anexa.²⁶⁹ Si el correo efectivamente se entrega al propietario, la notificación personal se entiende surtida. De lo contrario, deberán agotarse todas las demás opciones de notificación que contiene el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA) para los trámites sancionatorios.²⁷⁰ Entre esas opciones existe la notificación por conducta concluyente,²⁷¹ que en este tipo de trámites se materializa, entre otros, cuando el implicado acepta la infracción y paga la multa.²⁷²

- Ahora bien, según el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, las notificaciones de las órdenes de comparendo por infracciones detectadas por medios tecnológicos se enviarán al propietario del vehículo por correo o correo electrónico, dentro de los tres (3) días hábiles **siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad**—no dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la infracción—, junto con la copia del comparendo y sus soportes. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación de la orden de comparendo por aviso.

Como se puede ver, la principal diferencia entre la regulación del CNTT y la de la Ley 1843 de 2017 en materia de notificación por fotodetecciones es el momento a partir del cual empieza a correr el término de tres (3) días hábiles para que la autoridad envíe al propietario la orden de comparendo. En la primera se dice que es a partir de la *infracción*, y en la segunda se establece que es desde la *validación del comparendo por parte de la autoridad*.

Parágrafo 1. Declarado Inexequible Corte Constitucional Sentencia C-038 de 2020

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C--038 de 2020. “...la solidaridad del propietario del vehículo por las sanciones de tránsito bajo control de constitucionalidad, no exige que en el procedimiento administrativo se demuestre que la falta le es directa y personalmente imputable, por

lo que se trata de un desconocimiento del principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria, de acuerdo con los precedentes jurisprudenciales en la materia. Si bien es cierto que las alcaldías de Medellín y de Bogotá coinciden en que en la práctica dicha solidaridad

²⁶⁸ CNTT, artículo 135, inciso 5.

²⁶⁹ CNTT, artículo 137, inciso 2.

²⁷⁰ Corte Constitucional, sentencia T-051 de 2016. “[...] Se advierte que si bien, primordialmente, el medio de notificación al que deben recurrir las autoridades de tránsito es el envío de la infracción y sus soportes a través de correo, si no es posible surtir por este conducto, se deberán agotar todas las opciones de notificación, reguladas en el ordenamiento jurídico, para hacer conocer el comparendo respectivo a quienes se encuentren vinculados en el proceso contravencional. Lo anterior, debido a que la finalidad de la

notificación, como se dijo anteriormente, no es surtir una etapa a efectos de que permita continuar con el proceso sancionatorio, sino, efectivamente, informar al implicado sobre la infracción que se le atribuye, para que pueda ejercer su derecho de defensa o incluso poner en conocimiento de las autoridades de tránsito la identificación de la persona que pudo haber incurrido en la conducta que se castiga”.

²⁷¹ CPACA, artículo 72.

²⁷² CNTT, artículo 136. La notificación por conducta concluyente puede darse si la persona implicada asiste a las audiencias o interpone recursos, por ejemplo.

únicamente se hace exigible cuando se demuestra que es el propietario quien cometió la infracción, lo cierto es que esta exigencia no surge de la redacción de la norma en cuestión. (...) Esta norma no permite, en una interpretación sistemática, concluir acertadamente que, en su conjunto, la Ley 1843 de 2017 sí exige la identificación del conductor, para que le sea imputada a éste la sanción, ya que al definir los sistemas automáticos o semiautomáticos de detección de infracciones, utiliza la expresión “o”, de alcance alternativo, lo que indica que el sistema podrá identificar el vehículo o al conductor, pero no exige, en realidad, que ambos elementos se encuentren plenamente identificados para que proceda la sanción. La norma bajo control de constitucionalidad confirma esta conclusión, ya que permite la sanción del propietario del vehículo, aún si no se demuestra que fue él quien cometió personalmente la infracción.

49. El desconocimiento del principio constitucional de imputabilidad personal en materia sancionatoria, por la solidaridad legal bajo examen, se agrava a partir de una interpretación sistemática del Código Nacional de Tránsito, ya que el artículo 136 prevé la reducción sustancial del monto de la multa, por la aceptación de la comisión de la infracción, acompañada de la realización de un curso sobre normas de tránsito. De esta manera, aun en el caso en el que se aceptara que la solidaridad legal del propietario del vehículo sí exige en la práctica la demostración de que fue él quien cometió la infracción, la norma bajo control se acompaña de un incentivo para que se acepte irregularmente la responsabilidad en la comisión de la infracción, incluso si no fue quien la cometió, pero se realizó con el vehículo de su propiedad, con el fin de obtener un descuento en la obligación derivada de la propiedad del vehículo, sin haber incurrido personalmente en una infracción de tránsito.

50. Al respecto, la Sala Plena de la Corte Constitucional reitera que la solidaridad en materia sancionatoria exige la demostración, por parte de la autoridad administrativa, de la imputación personal

de la falta al obligado solidariamente, es decir, que la solidaridad respecto de las sanciones administrativas, no puede desconocer el principio de imputabilidad personal.

51. Interpretar que la solidaridad legal que introduce la norma permite la responsabilidad del propietario, sin necesidad de demostrar su participación en la comisión de la infracción, contraría los artículos 6 y 29 de la Constitución, que fundan el principio de imputabilidad personal en materia sancionatoria. En este sentido, no es de recibo sostener que la solidaridad del propietario del vehículo es constitucional, porque se trata de una forma de responsabilidad por el hecho de las cosas, en los términos del Código Civil, que se predica exclusivamente del pago de la multa, ya que esto únicamente resulta posible en el contexto de la responsabilidad patrimonial (civil o administrativa), cuya finalidad es la reparación de los perjuicios, mas no en la responsabilidad sancionatoria, en la que la imputabilidad o responsabilidad personal de la infracción, constituye una exigencia constitucionalmente ineludible. Aceptar que el propietario del vehículo, que no cometió personalmente la infracción, es únicamente responsable de la obligación civil de pagar la suma de dinero, pero no es sancionado, sería desconocer que la obligación de pagar la suma de dinero es la esencia misma de la sanción de multa. Así, no resulta lógico, ni jurídicamente posible, diferenciar el pago de la multa, de la sanción de multa, porque ello constituiría una falacia argumentativa, construida a partir de una indebida desnaturalización de la sanción, para permitir que las multas no sean instrumentos de reproche de comportamientos, para su corrección futura, sino mecanismos de recaudo de dinero, lo que sería inconstitucional, como acto de desviación del poder.

58. El principio de imputabilidad personal en materia sancionatoria se opone a diferenciar, en materia administrativa, entre autoría y responsabilidad. Así, la solidaridad sin imputación desconocería las finalidades preventivas y de garantía del orden público presente en el tránsito

terrestre, en particular, la seguridad vial, que legitiman las sanciones de tránsito y se trataría de desconocimientos del principio de necesidad de las sanciones, así como del principio de eficacia de la función administrativa, previsto en el artículo 209 de la Constitución, teniendo en cuenta que la sanción administrativa no tiene una finalidad primordial de retribución, sino del cumplimiento adecuado de la función administrativa. Por consiguiente, las sanciones de tránsito únicamente cumplen la función de prevenir atentados contra la seguridad vial o generar incentivos para evitar su reiteración, cuando el infractor se encuentra en capacidad de evitar el comportamiento o modificar su conducta para ajustarlo a la norma. En este sentido, frente a hechos que escapan a la consciencia, voluntad o control del sujeto, como los realizados por terceras personas, incluidos el conductor del vehículo, sancionar al propietario carece de sentido y desnaturaliza la sanción administrativa, al convertirla inadecuadamente en un instrumento de mero recaudo de recursos para las entidades estatales. El principio de responsabilidad personal o de imputación personal de la responsabilidad en materia sancionatoria, no admite excepciones, ni modulaciones, al tratarse de uno de los fundamentos mismos del ejercicio del poder estatal de sanción, en el Estado Social de Derecho.

59. Uno de los intervinientes sostiene que la solidaridad del propietario únicamente sería razonable respecto de aquellas infracciones que se encuentren en la órbita de la acción del propietario, tales como las relativas al mantenimiento del vehículo, la compra del seguro obligatorio o la realización de la revisión técnicomecánica y que, por lo tanto, bastaría con un condicionamiento.

60. A diferencia de la solidaridad prevista para vehículos de servicio público en el artículo 93-1 del Código Nacional de Tránsito, introducido por la Ley 1383 de 2010, entre “el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, **en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas**” (negritas no originales), la

norma bajo control de constitucionalidad no exige imputabilidad personal de la infracción para hacer recaer la sanción sobre el propietario del vehículo. Fue justamente por garantizar el principio de imputabilidad personal, que la norma del artículo 93-1 del Código fue declarada exequible en la sentencia C-089 de 2011. Para la Corte, dicha norma era constitucional, ya 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.” (negritas no originales).

62. En los términos de la sentencia C-530 de 2003, donde se declaró la inexecutable de la imposición de la sanción al propietario, cuando no sea posible identificar al conductor y el propietario no se presente al procedimiento contravencional, la Sala Plena de la Corte Constitucional reitera que la solidaridad sancionatoria que no exige imputación personal de la infracción “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, ya que releva inconstitucionalmente a la administración pública, del mínimo deber probatorio exigido para el ejercicio legítimo del poder punitivo estatal (ius puniendi), en el Estado constitucional de Derecho, consistente en identificar y demostrar quién es la persona que cometió la infracción. Al respecto, debe resaltarse que los medios de detección tecnológica de infracciones constituyen medios probatorios válidos respecto de la realización del hecho y, por lo tanto, son pruebas pertinentes en el proceso contravencional, aunque lo anterior no indica que baste con identificar la placa del vehículo con el cual se comete la infracción, para que el Estado satisfaga

su carga probatoria mínima en cuanto a la identificación del infractor, ya que la propiedad del vehículo no tiene la fuerza probatoria necesaria para demostrar quién personalmente realizó el comportamiento tipificado. Debe advertirse que la propiedad de los vehículos automotores no exige ser titular de un permiso o licencia de conducción vigente y que para conducir válidamente un vehículo, no se exige ser su propietario.

63. Así las cosas, considerando que la norma demandada prevé la solidaridad del propietario sin exigir que la infracción de tránsito le sea personalmente imputable, se trata de un desconocimiento del principio constitucional de imputabilidad personal o por el hecho propio, que funda el ejercicio legítimo del poder estatal de sancionar.

64. (iii) La responsabilidad por culpa: En lo que concierne el elemento subjetivo de la responsabilidad, algunos intervinientes consideran que la norma demandada introduce una forma de responsabilidad objetiva. Al respecto, debe recordarse que aunque excepcionalmente y bajo estrictas condiciones, la jurisprudencia constitucional ha admitido la responsabilidad objetiva en materia sancionatoria, la existencia de una responsabilidad subjetiva o por culpa o dolo ha sido exigida como condición de la constitucionalidad de la solidaridad en lo sancionatorio. Por lo tanto, si se interpreta

que la norma prevé una forma de responsabilidad objetiva, existiría una razón adicional de inconstitucionalidad. En este aspecto, la norma demandada guarda silencio en cuanto a la culpabilidad, lo que podría dar a entender que no establece una responsabilidad objetiva, teniendo en cuenta que, para que ésta exista, debe estar expresamente establecida por la ley. Por lo tanto, la norma exigiría que la entidad administrativa demuestre la culpabilidad del propietario del vehículo, incluso si éste es una persona jurídica.

71. Sin embargo, esta decisión no implica la inconstitucionalidad del sistema de detección automática de infracciones de tránsito y se predica, únicamente, de la responsabilidad solidaria en materia sancionatoria prevista en la norma bajo control de constitucionalidad. Igualmente, la solidaridad sigue vigente en lo que respecta a vehículos vinculados a empresas de transporte, como lo prevé el artículo 93-1 del Código Nacional de Tránsito, declarado exequible en la sentencia C-089 de 2011, según el cual “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” (negrillas agregadas), norma que sí exige imputabilidad personal de la infracción, como condición para activar la solidaridad.”

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340371461 de 2020. “...dado que la Sentencia C-038 del 06 de febrero de 2020 no indico expresamente en el fallo efectos retroactivos, se entiende que quedan convalidadas las situaciones jurídicas consolidadas a su amparo entre el instante en el que entró en vigencia la Ley 1843 de 2017 hasta la fecha de la sentencia, esto es el 06 de febrero de 2020. Lo que significa que las actuaciones adelantadas en ese lapso, en principio, se reputan como legítimas por haber sido ejecutadas en consonancia con el derecho positivo vigente.”

Conceptos MT-20201340393321 de 2020 y 20211340317671 de 2021. “...la Honorable Corte Constitucional declaró la inexequibilidad del parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, aclarando que la declaratoria de inexequibilidad de la responsabilidad solidaria en materia sancionatoria entre el propietario del vehículo y el conductor, prevista en la norma demandada, por las infracciones captadas por medios tecnológicos (fotomultas), no implica que este sistema de detección de infracciones sea inconstitucional y, por lo tanto, puede seguir en funcionamiento. Igualmente

advirtió que la solidaridad sigue vigente en lo que respecta a vehículos vinculados a empresas de transporte, como lo prevé el artículo 93 del Código Nacional de Tránsito, norma que sí exige imputabilidad personal de la infracción, como condición para activar la solidaridad”.

Conceptos MT-20201340677061 de 2020 y 20211340317671 de 2021. “... frente a la aplicación de la sentencia C-038 de 2020, en los procesos contravencionales adelantados por infracciones al tránsito detectadas por medios técnicos y tecnológico, es preciso señalar que es responsable “quien realizó personalmente el acto reprochado” no obstante y a juicio de este Despacho si no es posible identificar e individualizar al conductor infractor, es viable la notificación al último propietario registrado del vehículo, lo anterior debido a que es a aquel de quien se conoce la identidad y datos de contacto y de quien, en principio, es responsabilidad la utilización adecuada de su vehículo, ello no implica que sea solidariamente responsable.”

Concepto MT-20201340789031 de 2020. “...el referido Parágrafo 1, artículo 8 la Ley 1843 de 2017, si bien es cierto fue declarado inexecutable -como se indicó en líneas precedentes- por la máxima corporación constitucional, no obstante, los demás preceptos del artículo ibidem permanecen incólumes en el ordenamiento jurídico, por lo que es preciso señalar que las infracciones al tránsito detectadas por medios y ayudas tecnológicas continúan siendo objeto de procedimiento contravencional bajo el escrutinio de los Organismos de Tránsito, siguiendo los términos de los artículos 135 y 136 de la Ley 769 de 2002 por medio de

Texto del Editor:

La Ley 1843 de 2017 y La Sentencia C-038 de 2020

En la sentencia C-038 de 2020 la Corte Constitucional resolvió el siguiente problema jurídico: “¿Desconoce el artículo 29 de la Constitución, el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, al establecer una responsabilidad solidaria

la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre.”

Concepto MT-20231341388401 de 2023. “...la Corte Constitucional mediante Sentencia C-038 del 2020, declaró inexecutable el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, frente a la solidaridad en materia sancionatoria entre el propietario del vehículo y el conductor, exigiendo la demostración, por parte de la autoridad administrativa, de la imputación personal y culpabilidad del sujeto en la comisión de la infracción, para que proceda la aplicación de la consecuencia jurídica, es decir, la sanción de la infracción a la norma de tránsito. No obstante, resulta razonable la solidaridad entre el propietario y la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo automotor en el servicio público, en aquellas infracciones que le sean imputables a los propietarios o a las empresas, debiendo entenderse a partir de una interpretación sistemática que se dará con el pleno respeto y agotamiento al debido proceso administrativo y las reglas y procedimientos consagrados en el Código Nacional de Tránsito. A lo aunado, el artículo 129 de la Ley 769 del 2002, preceptúa que las multas no pueden ser impuestas sino a la persona que cometió la infracción, por lo tanto, corresponde a la autoridad de tránsito determinar en cada caso particular, los hechos facticos y jurídicos que darían lugar a la imposición de una sanción por las normas de tránsito, garantizando al presunto infractor la posibilidad de intervenir en la actuación y ejercer su derecho a la defensa y contradicción, sin que esto signifique la imposición de responsabilidad solidaria entre el conductor y el propietario.”

entre el propietario del vehículo y el conductor, por las contravenciones de tránsito detectadas por el sistema de ayudas tecnológicas, sin exigir que en el proceso contravencional se establezca que el propietario del vehículo participó en la comisión de la infracción y que la realizó de manera culpable?”.

La respuesta al problema jurídico fue positiva, esto es, que la norma demandada sí vulneraba el derecho al debido proceso al establecer una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor en contravenciones detectadas por medios electrónicos.

Para arribar a esa respuesta, la Corte precisó el alcance del principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria y su relación con la responsabilidad subjetiva y objetiva. Luego, identificó las condiciones jurisprudenciales para la constitucionalidad de la responsabilidad solidaria en materia sancionatoria administrativa. Y, por último, expuso los motivos concretos por los que la norma bajo estudio no cumplía tales presupuestos y debía declararse inconstitucional.

En el acápite de 'síntesis de la decisión', la Corte explicó en detalle las razones de su determinación y puso de presente los puntos que, en su concepto, conducían a la declaratoria de inexecutable, así:

"72. Le correspondió a la Corte decidir una acción pública de inconstitucionalidad presentada contra el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones. A partir de la acusación formulada por el accionante, la Corte Constitucional resolvió el siguiente problema jurídico: ¿Desconoce el artículo 29 de la Constitución, el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, al establecer una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, por las contravenciones de tránsito detectadas por el sistema de ayudas tecnológicas, sin exigir que en el proceso contravencional se establezca que el propietario del vehículo participó en la comisión de la infracción y que la realizó de manera culpable?"

73. Luego de precisar el alcance del principio de responsabilidad personal en

materia sancionatoria, que exige imputación personal de las infracciones, como garantía imprescindible frente al ejercicio del poder punitivo estatal (ius puniendi) y de diferenciarlo del principio de culpabilidad, concluyó este tribunal que la solidaridad prevista en la legislación civil no es plenamente aplicable a las sanciones impuestas por el Estado, al estar involucrados principios constitucionales ligados al ejercicio del poder punitivo estatal por lo que: (i) la solidaridad en materia sancionatoria administrativa sería constitucional, a condición de (a) garantizar el debido proceso de los obligados, lo que implica que la carga de la prueba de los elementos de la responsabilidad, incluida la imputación personal de la infracción, le corresponde al Estado, en razón de la presunción de inocencia y que a quienes se pretenda endilgar una responsabilidad solidaria, deben ser vinculados al procedimiento administrativo en el que se impondría la respectiva sanción, para permitir el ejercicio pleno y efectivo de su derecho a la defensa; (b) respetar el principio de responsabilidad personal de las sanciones, lo que implica demostrar que la infracción fue cometida por aquel a quien la ley le atribuye responsabilidad solidaria o participó de alguna manera efectiva en su realización; y (c) demostrar que la infracción fue cometida de manera culpable, es decir, sin que sea factible una forma de responsabilidad objetiva.

74. Determinó la Corte que la norma demandada adolece de ambigüedades en su redacción y, por consiguiente, genera incertidumbre en cuanto al respeto de garantías constitucionales ineludibles en el ejercicio del poder punitivo del Estado. Así, (i) aunque garantiza nominalmente el derecho a la defensa, al prever la vinculación del propietario del vehículo al procedimiento administrativo, vulnera, en realidad, dicha garantía constitucional, porque omite de la defensa lo relativo a la imputabilidad y la culpabilidad, al hacer directamente responsable al propietario del vehículo, por el solo hecho de ser el titular del mismo -imputación real, mas no personal-. (ii) Desconoce el principio de responsabilidad personal o imputabilidad personal, porque no exige que la comisión

de la infracción le sea personalmente imputable al propietario del vehículo, quien podría ser una persona jurídica y (iii) vulnera la presunción de inocencia, porque aunque no establece expresamente que la responsabilidad es objetiva o que existe presunción de culpa, al no requerir imputabilidad personal de la infracción, tampoco exige que la autoridad de tránsito demuestre que la infracción se cometió de manera culpable. Ante el incumplimiento de garantías mínimas del ejercicio legítimo del poder punitivo del Estado, la Sala Plena de la Corte Constitucional declarará, por consiguiente, la inexequibilidad de la norma demandada.

75. Advirtió la Corte que, en el ejercicio de la reserva constitucional de ley en materia sancionatoria, le corresponde al Congreso de la República el diseño de la política punitiva del Estado y, en particular, determinar con precisión todos los elementos de la responsabilidad sancionatoria, así como sus consecuencias, garantizando, no obstante, los derechos de la defensa y los principios de imputabilidad personal y culpabilidad, que impiden, cada uno, que se responda por el hecho ajeno (pago de la multa, reincidencia, suspensión de la licencia, etc.) y de manera objetiva. Por lo tanto, la regulación en la materia que expida el Congreso de la República podría prever una responsabilidad solidaria para el pago de las multas, por hechos total o parcialmente imputables al propietario del vehículo, que no impliquen el acto de conducir y se refieran al estado de cuidado físico-mecánico del vehículo (luces, frenos, llantas, etc.) o al cumplimiento de obligaciones jurídicas, tales como la adquisición de seguros o la realización de las revisiones técnico mecánicas. Tales obligaciones recaen tanto sobre el conductor, como sobre el propietario del vehículo, incluso si éste es una persona jurídica, no conduce o no dispone de la licencia para conducir. Sin embargo, al tratarse de normas de contenido sancionatorio, los sujetos responsables, las infracciones y las sanciones, deben estar determinados por el Legislador de manera previa y cierta, como garantías del derecho al debido proceso.

76. Resaltó la Corte que la declaratoria de inexequibilidad de la responsabilidad solidaria en materia sancionatoria entre el propietario del vehículo y el conductor, prevista en la norma demandada, por las infracciones captadas por medios tecnológicos (fotomultas), no implica que este sistema de detección de infracciones sea inconstitucional y, por lo tanto, puede seguir en funcionamiento. Igualmente advirtió que la solidaridad sigue vigente en lo que respecta a vehículos vinculados a empresas de transporte, como lo prevé el artículo 93-1 del Código Nacional de Tránsito, declarado exequible en la sentencia C-089 de 2011, según el cual “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” (negrillas agregadas), norma que sí exige imputabilidad personal de la infracción, como condición para activar la solidaridad”.

Bajo estas consideraciones, la Corte estimó que la responsabilidad solidaria dispuesta en la norma demandada era inconstitucional, en tanto no exigía claramente que durante el proceso contravencional de tránsito terrestre se determinara que el propietario del vehículo participó en la comisión de la infracción de manera culpable, en violación del debido proceso en sus dimensiones del derecho a la defensa, el principio de responsabilidad personal y la presunción de inocencia. Asumió, igualmente, que una interpretación sistemática y conforme de la norma no conducía al saneamiento de las falencias, porque “la introducción posterior de la solidaridad, por parte de la Ley 1843 de 2017, podría dar a entender que la reforma al Código Nacional de Tránsito introdujo una excepción al artículo 129 [de la Ley 769 de 2002]”, en el sentido de que las multas sí podrían ser impuestas a una persona distinta a la que cometió la infracción. Entonces, a juicio de la Corte, la ambigüedad de la norma conducía a su inexequibilidad, y esta característica era imposible salvarla mediante la interpretación sistemática y conforme.

En la sentencia C-038 de 2020 la Sala Plena de la Corte asumió, al parecer, una regla de precedente diferente a la establecida en las sentencias C-530 de 2003, C-980 de 2010 y C-089 de 2011.

En estas últimas providencias la Corte Constitucional estableció unánimemente una regla de decisión clara, según la cual, en materia de sanciones administrativas de tránsito terrestre, es ajustado al derecho al debido proceso vincular al trámite contravencional al propietario del vehículo para efectos de verificar si le es imputable la infracción –como responsable o responsable solidario–, incluso en casos de detecciones por medios tecnológicos, para lo cual debe privilegiarse una interpretación de la norma bajo criterios de sistematicidad y conforme a la Constitución, en respeto de la libertad de configuración del Legislador. No obstante, según la nueva regla adoptada en la sentencia C-038 de 2020, el establecimiento “ambigua” responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo con el conductor, previo agotamiento de un procedimiento contravencional, es contraria al derecho al debido proceso y debe expulsarse del ordenamiento, y ni siquiera puede hacerse uso de las técnicas de interpretación sistemática y conforme a la Constitución – como lo exigía el precedente–.

Ahora, a manera de sugerencia y como un dicho de paso, la Corte Constitucional le indicó al Congreso de la República algunos límites en los cuales puede ejercer en el futuro su facultad como legislador en la materia. Al respecto, indicó: “la regulación en la materia que expida el Congreso de la República podría prever una responsabilidad solidaria para el pago de las multas, por hechos total o parcialmente imputables al propietario del vehículo, que no impliquen el acto de conducir y se refieran al estado de cuidado físico-mecánico del vehículo (lucos, frenos, llantas, etc.) o al cumplimiento de obligaciones jurídicas, tales como la adquisición de seguros o la realización de las revisiones técnico mecánicas. Tales obligaciones recaen tanto sobre el conductor, como sobre el propietario del vehículo, incluso si

éste es una persona jurídica, no conduce o no dispone de la licencia para conducir. Sin embargo, al tratarse de normas de contenido sancionatorio, los sujetos responsables, las infracciones y las sanciones, deben estar determinados por el Legislador de manera previa y cierta, como garantías del derecho al debido proceso”.

Algunas de las infracciones de tránsito que, de acuerdo con la normativa vigente, pueden ser imputables al propietario del vehículo son: la RTM (art. 131 CNTT, C.35); vehículo mal estacionado (art. 125 CNTT); y las demás actividades que puedan serle atribuibles de las que están enlistadas en los numerales B, C y D del artículo 131 del CNTT, que conforme con la norma pueden ser imputables al “conductor y/o propietario”.

Con relación a estas conductas, la Corte resaltó que puede aceptarse eventualmente un régimen de responsabilidad solidaria por infracciones de tránsito detectadas por mecanismos y/o medios tecnológicos, que era la materia sobre la que se centraba el pronunciamiento.

La Inexequibilidad del Parágrafo 1 del Artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, Declarada en la Sentencia C-038 de 2020, no implica la Inconstitucionalidad del Sistema de FOTO Detecciones

La declaratoria de inexequibilidad solo ataca la responsabilidad solidaria del propietario, pero no elimina ni expulsa del ordenamiento el sistema de fotodetecciones

Al respecto, se debe tener en cuenta que la providencia que ha generado la inquietud actual, la sentencia C-038 del 6 de febrero de 2020, prohíbe exclusivamente la imputación de responsabilidad con fundamento en la solidaridad contemplada el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, pero nada dice acerca de la responsabilidad que puede imputársele al propietario con base en otras fuentes de obligaciones ajenas a esta norma. Las obligaciones

solidarias están definidas en el Código Civil, e indican como una de sus fuentes principales a la ley, en los siguientes términos:

“Artículo 1568.- En general cuando se ha contraído por muchas personas o para con muchas la obligación de una cosa divisible, cada uno de los deudores, en el primer caso, es obligado solamente a su parte o cuota en la deuda, y cada uno de los acreedores, en el segundo, sólo tiene derecho para demandar su parte o cuota en el crédito.

Pero en virtud de la convención, del testamento o de la ley puede exigirse cada uno de los deudores o por cada uno de los acreedores el total de la deuda, y entonces la obligación es solidaria o in solidum.

La solidaridad debe ser expresamente declarada en todos los casos en que no la establece la ley.”

En ese orden de ideas, habida cuenta de que la solidaridad obedecía a un mandato legal y que la norma jurídica que lo contenía fue declarada inexecutable, es indispensable concluir que no habrá posibilidad de que en virtud de esta fuente de las obligaciones se pueda sancionar al propietario del vehículo, lo cual no descarta la existencia de otras fuentes jurídicas que resulten viables para declarar la responsabilidad de este último e imponer la sanción respectiva.

En suma, es pertinente reiterar, entonces, que la declaratoria de inexecutable del párrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017 únicamente expulsa del ordenamiento la posibilidad de imputar responsabilidad solidaria al propietario del vehículo en los procedimientos contravencionales de tránsito, pero eso no significa que no puedan utilizarse otras formas de vinculación e imputación de responsabilidad y en ese sentido se continúen detectando infracciones por medios tecnológicos.

De hecho, en la sentencia C-038 de 2020 se indicó expresamente que *“la declaratoria de inexecutable de la responsabilidad solidaria en materia*

sancionatoria entre el propietario del vehículo y el conductor, prevista en la norma demandada, por las infracciones captadas por medios tecnológicos (fotomultas), no implica que este sistema de detección de infracciones sea inconstitucional y, por lo tanto, puede seguir en funcionamiento”.

A continuación, se explicará entonces cómo puede seguir operando el sistema de fotodetecciones y el procedimiento contravencional contra los propietarios de los vehículos.

Presunción legal de que el conductor es el propietario

Desde la perspectiva básica de las normas civiles referidas a los bienes, aplicables a todas las situaciones en su condición de derecho común del ordenamiento jurídico colombiano, se observa que el Código Civil prescribe acerca de la posesión y de la propiedad lo siguiente:

“Artículo 762.- La posesión es la tenencia de una cosa determinada con ánimo de señor o dueño, sea que el dueño o el que se da por tal, tenga la cosa por sí mismo, o por otra persona que la tenga en lugar y a nombre de él.

El poseedor es reputado dueño, mientras otra persona no justifique serlo.”

Sin duda alguna, aquella persona que ostenta el señorío de los hechos respecto de un bien, es decir, quien desde el punto de vista material lo tiene bajo su ámbito de influencia y decisión, es calificado como poseedor y, de contera, se reputa dueño mientras otra persona no justifique serlo, conforme a una racionalidad media y en atención a los usos.

En lo que interesa para el caso concreto, de acuerdo con un ejercicio coherente de conmutatividad y equivalencia en los conceptos, si el poseedor se reputa dueño, se presume legalmente que el conductor, en condición de poseedor del bien mueble, específicamente del vehículo automotor, es el propietario. El Código Civil contiene la figura de la presunción legal en los siguientes términos:

“Artículo 66.- Se dice presumirse el hecho que se deduce de ciertos antecedentes o circunstancias conocidas.

*Si estos antecedentes o circunstancias que dan motivo a la presunción son determinados por la ley, la presunción se llama legal. Se permitirá probar la no existencia del hecho que legalmente se presume, aunque sean ciertos los antecedentes o circunstancias de que lo infiere la ley, a menos que la ley misma rechace expresamente esta prueba, supuestos los antecedentes o circunstancias.
(...)”*

Las presunciones, además del reconocimiento por parte del derecho sustancial, tienen una inmensa repercusión probatoria, tal como lo determina el Código General del Proceso, que resulta aplicable a las actuaciones administrativas gracias a la remisión efectuada por el artículo 40 del Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo, así:

“Artículo 166. Presunciones establecidas por la ley. Las presunciones establecidas por la ley serán procedentes siempre que los hechos en que se funden estén debidamente probados.

El hecho legalmente presumido se tendrá por cierto, pero admitirá prueba en contrario cuando la ley lo autorice.”

En ese orden de ideas, una vez que el vehículo infractor ha sido detectado por parte de los medios tecnológicos legalmente habilitados para ello, se podrá establecer la presunción legal de que el conductor o poseedor es el propietario del vehículo, y corresponderá a este último, una vez citado para comparecer ante las autoridades de tránsito, desvirtuarlo, para evitar las consecuencias que se derivan de la presunción.

Ahora bien, si aconteciere que el propietario no se presenta, y el asunto llega a la audiencia, se podría aplicar, en la medida en que se configuren los elementos necesarios para el efecto, el

siguiente artículo del Código General del Proceso para lograr su confesión presunta o para concluir de su comportamiento un indicio grave:

“Artículo 205. Confesión presunta. La inasistencia del citado a la audiencia, la renuencia a responder y las respuestas evasivas, harán presumir ciertos los hechos susceptibles de prueba de confesión sobre los cuales versen las preguntas asertivas admisibles contenidas en el interrogatorio escrito.

La misma presunción se deducirá, respecto de los hechos susceptibles de prueba de confesión contenidos en la demanda y en las excepciones de mérito o en sus contestaciones, cuando no habiendo interrogatorio escrito el citado no comparezca, o cuando el interrogado se niegue a responder sobre hechos que deba conocer como parte o como representante legal de una de las partes.

Si las preguntas no fueren asertivas o el hecho no admitiere prueba de confesión, la inasistencia, la respuesta evasiva o la negativa a responder se apreciarán como indicio grave en contra de la parte citada.”

Seguramente, a propósito de lo expuesto hasta el momento, surgirán dudas acerca de la posibilidad de aplicar las normas del Código Civil y del Código General del Proceso a un proceso administrativo sancionatorio, pero teniendo en consideración que la imposición de multas tiene un carácter exclusivamente patrimonial, resulta innegable la aplicación de las disposiciones mencionadas para precisar las condiciones de su imposición.

Régimen subjetivo. Imputación y culpa del propietario

De ninguna forma se pretende desobedecer la decisión que ha anunciado la Corte Constitucional en el sentido de que no hay solidaridad entre el propietario del vehículo y su conductor en torno a la multa, sino definir que el propietario tiene obligaciones surgidas de otras fuentes jurídicas que lo hacen responsable subjetivamente respecto de lo que suceda

con el bien de su propiedad, por su actuar negligente o culposo.

Lo anterior significa que resulta imputable a título de culpa lo que acontezca con el vehículo de propiedad de una persona, cuando esta no cumpla con las obligaciones que son inherentes a su guarda y cuidado, en tanto que, no está de más enfatizarlo, la utilización de los vehículos automotores constituye una actividad especial en que existen riesgo y peligros que afecta al interés público.

En tal sentido, las sentencias C-530 de 2003, C-980 de 2010 y C-089 de 2011, así como las normas estudiadas, definen que las principales garantías que el ordenamiento jurídico concede al propietario del vehículo en los procesos administrativos sancionatorios están constituidas por el debido proceso y la proscripción de responsabilidad objetiva, en la medida que solo resultará imputable la sanción al propietario cuando quiera que se le hayan brindado las posibilidades jurídicas para defenderse y se haya comprobado que sus actuaciones u omisiones son culpables.

Al respecto, algunas disposiciones del Código Civil han sido empleadas tradicionalmente en el campo de las relaciones entre particulares, y entre estos y el Estado, para generar la obligación de resarcir los perjuicios causados a terceros, tales como el artículo 2347, el cual ordena que *“Toda persona es responsable, no solo de sus propias acciones para el efecto de indemnizar el daño, sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado”*, y el artículo 2356, que a la letra dice: *“Artículo 2356.- Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta.”*

De conformidad con lo expuesto, imponérsele una sanción a un propietario por las infracciones de tránsito que se cometen con su vehículo automotor no constituye una vulneración al debido proceso, siempre y cuando se respeten las garantías correspondientes en el procedimiento administrativo, ni significa la aplicación de un régimen objetivo de

responsabilidad, en tanto que se acredite la negligencia o culpa en el cuidado de sus bienes, como fundamento subjetivo para la imposición de la sanción.

Bien indica la Corte Constitucional en la sentencia C-980 de 2010, que dentro del procedimiento administrativo sancionatorio el propietario del vehículo tiene la oportunidad para exonerarse de responsabilidad que se presume de él, cuando acredite que *“(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...”*

Así, la Corte Constitucional define que se presume la responsabilidad del propietario y que corresponde a él desestimarla cuando logre probar las circunstancias referidas o, en nuestra opinión, cualesquiera otras que desvirtúen efectivamente la presunción. Claramente, frente al Estado, el propietario del vehículo es el deudor de la obligación legal de conservarlo debidamente y de evitar que con él se causen perjuicios a terceros y a la propia administración pública, en un ámbito de las relaciones intersubjetivas, como es el transporte, en el que están involucrados la utilidad pública y el interés social.

Estas posiciones de la Corte Constitucional resultan coherentes y armónicas con los artículos del Código Civil que son aplicables a la situación sometida a análisis, en tanto que su artículo 1604, en el inciso tercero, define que *“[L]a prueba de la diligencia o cuidado incumbe al que ha debido emplearlo; la prueba del caso fortuito al que lo alega”*, lo cual significa que el propietario deberá probar las circunstancias referidas para que no se califique su comportamiento u omisión como culposo o negligente y para que, de acuerdo con tales evidencias, resulte exonerado de la responsabilidad que da lugar a la imposición de la multa.

Así mismo, el artículo 1606 del Código Civil precisa que *“La obligación de conservar la cosa exige que se emplee en su custodia el debido cuidado”*, esto es, que el propietario, habida cuenta de la obligación que tiene respecto de la conservación del vehículo, está compelido también a emplear para el efecto el debido cuidado, cuestión que lo hace responsable respecto de utilizations indebidas o irregulares del bien.

Apreciación libre de las pruebas y sanción por parte de la autoridad administrativa

Finalmente, en Colombia no existe una tarifa legal que determine cuáles son las pruebas que pueden llevar al convencimiento a una autoridad administrativa o judicial respecto de la ocurrencia de un hecho, o de la culpabilidad de una persona, en tanto que opera el principio de la sana crítica en los términos del siguiente artículo del Código General del Proceso:

Artículo 176. Apreciación de las pruebas. Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la

sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos.

El juez expondrá siempre razonadamente el mérito que le asigne a cada prueba.

De tal forma, la autoridad encargada de la imposición de la sanción por la comisión de la infracción de tránsito podrá considerar que la detección electrónica del hecho constituye una evidencia que, analizada en conjunto con las demás que se recaben, prueba de forma suficiente que le resulta imputable la sanción al propietario del vehículo, en atención a su actuación u omisión culposa en el caso sometido a su decisión. No está de más resaltar que el propio Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo señala en su artículo 216 que *“[S]erá admisible la utilización de medios electrónicos para efectos probatorios, de conformidad con lo dispuesto en las normas que regulan la materia y en concordancia con las disposiciones de este Código y las del Código de Procedimiento Civil.”*

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 recaudo y cobro de las multas.

Parágrafo 3. Será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo la siguiente información:

- a) Dirección de notificación;
- b) Número telefónico de contacto;
- c) Correo electrónico; entre otros, los cuales serán fijados por el Ministerio de Transporte.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231300791141 de 2023.

“...el artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, al establecer el procedimiento ante la comisión de una contravención detectada por el sistema de ayudas tecnológicas dispuso que la autoridad de tránsito deberá enviar por correo a través de una empresa de correos legalmente constituida y/o correo electrónico, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo (entiéndase esta persona natural o jurídica) y a la empresa a la cual se encuentra vinculado, si se trata de un vehículo de servicio público, en la que se ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito.

En el caso en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo, esta notificación se realizará de conformidad con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011, en aplicación a lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 1843 de 2017.

De conformidad con lo establecido en el párrafo 3 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad envíe la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de los datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo: Dirección de Notificación, número telefónico de contacto, correo electrónico, entre otros.

La persona jurídica propietaria del vehículo a través de su representante legal, puede hacerse parte dentro del proceso contravencional y ejercer el derecho de defensa y contradicción, haciendo uso de los recursos de Ley establecidos en el Artículo 142 de la ley 769 de 2002, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, citados en el presente escrito. De otro lado, usted podrá acudir a la Revocatoria Directa de presentarse las causas, procedencia y oportunidad y demás condiciones establecidas en los artículos 93, 94, 95, 96 y 97 en la Ley 1437 de 2011, “Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de los Contencioso Administrativo”.

Concepto MT-20231340808531 de 2023.

“De conformidad con lo establecido en el párrafo 3 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad envíe la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso. La actualización de los datos del propietario del vehículo en el RUNT deberá incluir como mínimo: Dirección de Notificación, número telefónico de contacto, correo electrónico, entre otros, actualización que se debe realizar a través del Organismo de Tránsito competente. Así las cosas, la actualización de las personas jurídicas en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, las deberá realizar quien acredite la representación de la persona jurídica ante el Organismo de Tránsito competente. Estos organismos realizarán la verificación de la información correspondiente, por tanto, no es dable realizarlo directamente ante el RUNT. Cabe resaltar que esta entidad no es el superior jerárquico de los Organismos de Tránsito, como quiera que estos son autónomos e independientes y son estos quienes adelantan el proceso contravencional por infracciones a las normas de tránsito de conformidad con lo establecido en la Ley 1843 de 2017, en

concordancia con lo establecido en la Ley 769 de 2002”

Concepto MT-20231340481681 de 2023.

“...bajo la imposibilidad de identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad procederá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden del comparendo; es de aclarar que, la notificación se hará en la última dirección registrada en el Registro Único Nacional de Tránsito- RUNT, para lo cual será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificación en el RUNT, en el evento que no se actualice la información la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando así vinculado en el proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el citado proceso. Que, conforme a lo anterior, es preciso señalar que se entenderá surtida la notificación una vez el propietario del vehículo o en el caso que sea un vehículo de servicio público a la empresa a la cual se encuentra vinculado, reciba la notificación por parte de la empresa de correo, y en el caso de que sea imposible la notificación la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo al cabo de los cinco (5) días del envío de la citación

a la notificación, en cumplimiento con el artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo- CPACA.”

Concepto MT-20241340160231 de 2024.

“(…)el parágrafo 3 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, establece que será responsabilidad de los propietarios de vehículos actualizar la dirección de notificaciones en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), no hacerlo implicará que la autoridad enviará la orden de comparendo a la última dirección registrada en el RUNT, quedando vinculado al proceso contravencional y notificado en estrados de las decisiones subsiguientes en el mencionado proceso, por lo tanto, el implicado está en capacidad de acudir al proceso contravencional a fin de ejercer los derechos a la Defensa y Contradicción. En este sentido, a la luz de la normativa citada se deberá adelantar el proceso contravencional de cara a la comisión de infracciones de las normas de tránsito, surtiendo el procedimiento establecido en los artículos 135 y siguientes del Código Nacional de Tránsito Terrestre; es decir, en audiencia pública y de conformidad con el pronunciamiento de la Corte Constitucional en sentencia T-616 del 03 de agosto de 2006, citados en el presente escrito.”

Artículo 9. Normas complementarias. En lo que respecta a las demás actuaciones que se surten en el procedimiento administrativo sancionatorio, se regirá por las disposiciones del Código Nacional de Tránsito y en lo no regulado por esta, a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió: **SEGUNDO.-** Declarar **EXEQUIBLES BAJO CONDICIONAMIENTO** los siguientes textos, únicamente por los cargos estudiados en esta oportunidad: (...) el inciso tercero del artículo 135 y el aparte final del inciso 1 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones” cuyos textos, respectivamente, son los

siguientes: “Artículo 135 (...) Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada en este tiempo, la multa será aumentada hasta por el doble de su valor, en cuyo caso deberá presentarse dentro de los diez (10) días siguientes a la fecha de la infracción”. **En el entendido de que este aparte también es aplicable a los conductores de vehículos de servicio público.**

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 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 T-061 de 2002:

La orden de comparendo.

“...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...”²⁷³. 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 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.”

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.”

Corte Constitucional Sentencia C-980 de 2010.

La notificación por correo de los actos de la administración

“7.1. Ahora bien, como se expresó en acápite anterior, la definición de las condiciones en que debe operar el reconocimiento y la realización del principio de publicidad, es

273 Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. 17 de septiembre de 1997. Consejero Ponente: Cesar Hoyos Salazar.

competencia del legislador, el cual goza de un amplio margen de configuración política en ese campo, condicionado en todo caso, a que las medidas que adopte sean razonables y estén dirigidas a garantizar el derecho sustancial.

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”²⁷⁴, 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).

(...)

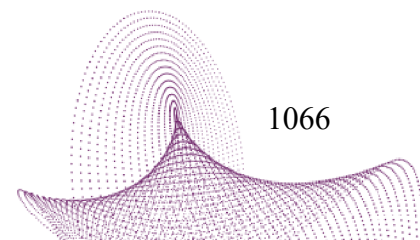
7.5. En ese contexto, dentro de las diversas formas de notificación que han sido reguladas y desarrolladas por el legislador, este Tribunal ha reconocido en la notificación por correo, un mecanismo idóneo y eficaz para poner en conocimiento de las partes y terceros interesados algunas de las decisiones 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 legítimo que el legislador, en el ejercicio de su función de hacer las leyes, diseñe un sistema de notificación de los actos administrativos que resulte compatible con los progresos tecnológicos que tienen lugar en el campo de las telecomunicaciones, lo que a su juicio ocurre con los servicios de correo. Por eso, no ha dudado en considerar constitucionalmente admisible la notificación por correo, sobre la base de que la misma asegura, tanto el conocimiento real del acto administrativo a comunicar, como la posibilidad cierta del ejercicio del derecho de defensa.

(...)

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

²⁷⁴ Sentencia C-1114 de 2003.



conocido materialmente el acto que se le pretende comunicar, teniendo oportunidad cierta para controvertirlo e impugnarlo. La notificación por correo, entendida, de manera general, como la diligencia de envío de una copia del acto correspondiente a la dirección del afectado o interesado, cumple con el principio de publicidad, y garantiza el debido proceso, sólo a partir del recibo de la comunicación que la contiene.

En virtud de esa interpretación, la sola remisión del correo no da por surtida la notificación de la decisión que se pretende comunicar, por cuanto lo que en realidad persigue el principio de publicidad, es que los actos jurídicos que exteriorizan la función pública administrativa, sean materialmente

conocidos por los ciudadanos, sin restricción alguna, premisa que no se cumple con la simple introducción de una copia del acto al correo.

(...)

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.”

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-679041 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.”

Concepto MT-113911 de 2010: “Visto el procedimiento antes transcrito, es preciso deducir que el mismo no contempla como obligación para el conductor la de facilitar el transporte de los funcionarios de la Inspección al sitio de los hechos. Ahora bien, si se trata de una prueba (Inspección al sitio de los hechos) bien sea a solicitud de parte o decretada de oficio, habrá de darse cumplimiento a lo establecido para el efecto en el Código de Procedimiento Civil. En cuanto al número de veces que debe ser citado el agente de tránsito que impuso el comparendo, para que concurra la inspección de tránsito competente, la norma tampoco dice nada al respecto, por lo que se estima que ante la reiterada omisión a comparecer a la Inspección de Tránsito, habrá de aplicarse la normatividad relacionada con el derecho policivo.”

CAPITULO IV

Actuación en caso de imposición de comparendo²⁷⁵

Jurisprudencia:

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

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,

²⁷⁵ El título de este capítulo fue modificado por el Artículo 23 de la Ley 1383 de 2010.

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”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-23190 de 2008. “...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 existen, 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 136²⁷⁶. Modificado Artículo 24 Ley 1383 de 2010²⁷⁷, Modificado Artículo 205 del Decreto-Ley 019 de 2012. Reducción de la Multa. Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculcado acepta la comisión de la infracción, podrá, sin necesidad de otra actuación administrativa:

1. Modificado Artículo 118 Decreto-Ley 2106 de 2019. Cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco (5) días siguientes a la orden de comparendo y siempre y cuando asista obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Organismo de Tránsito o en un Centro de Enseñanza Automovilística o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística o en centro integral de atención, o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un veinticinco por ciento (25%) del valor a pagar y el excedente se pagará al organismo de tránsito de la jurisdicción donde se cometió la infracción.

2. Modificado Artículo 118 Decreto-Ley 2106 de 2019. Cancelar el setenta y cinco por ciento (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, en un centro de enseñanza automovilística, o un Centro integral de atención debidamente registrados ante el RUNT. Si el curso se realiza ante un centro de enseñanza automovilística, o centro integral de atención o en un organismo de tránsito de diferente jurisdicción donde se cometió la infracción, a este se le cancelará un

²⁷⁶ La Corte Constitucional en la Sentencia C-106 de 2004, al pronunciarse sobre el texto original del Artículo decidió: Declarar exequibles los segmentos normativos “Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculcado acepta la comisión de la infracción, podrá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la orden de comparendo, sin necesidad de otra actuación administrativa. O podrá igualmente cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa al organismo de tránsito y un veinticinco por ciento (25%) al centro integral de atención al cual estará obligado a ir para tomar un curso en la escuela que allí funciona sobre las normas de tránsito. Pero si, por el contrario, la rechaza, el inculcado 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” y “En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculcado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) de la sanción prevista en el código”, bajo el entendido que las garantías allí reguladas también son aplicables a los conductores de vehículo particular.

²⁷⁷ 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 violación al Artículo 29 de la Constitución Política. Igualmente, la Corte, por medio de la Sentencia C-321 de 2009, decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada contra el parágrafo 2 del Artículo 24 del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado y en consecuencia, se declaró exequible, y Declarar que en la reelaboración del proyecto de ley No. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, 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.

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.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. "...el levantamiento de un comparendo no puede asimilarse a la imposición de la sanción pues, como ya fue anotado, el comparendo es una orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción. Así,

si se presenta ante la autoridad competente, puede ejercer su derecho a la defensa y el comparendo advierte la posibilidad de nombrar un apoderado. Siendo así, no son de recibo los cargos de la demanda sobre la violación del debido proceso, pues el infractor es informado de todas las posibilidades que tiene para afrontar la imputación."

3. Si aceptada la infracción, ésta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculcado deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.

Si el inculcado 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211341033221 de 2021. "...la orden de 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. En ese orden de ideas, si el presunto infractor de la norma de tránsito no está de acuerdo con la imposición de la orden de comparendo, podrá en audiencia pública celebrada dentro del proceso contravencional alegar y allegar las pruebas en aras de demostrar dicha situación"

Concepto MT-20231340614381 de 2023. "La apertura de la audiencia contravencional de tránsito no está determinada por ningún aspecto relacionado con los hechos que comisionaron la infracción a las normas de tránsito, ni por algún presupuesto de la ley, sino que por razón de la notificación del comparendo per se, el inculcado deberá presentarse ante la autoridad de tránsito en caso de rechazar la participación de la

conducta infractora, la autoridad competente debe fijar fecha y hora para la celebración de la audiencia de pruebas y de alegatos. Ahora bien, es de resaltar que el procedimiento contravencional de tránsito es uno solo, el cual no inicia con la audiencia contravencional, sino que del mismo Código Nacional de Tránsito se infiere que éste empieza con la primera actuación de la autoridad de control operativo de cara a la comisión de la conducta censurada en la ley, por consiguiente la notificación estipulada el procedimiento contravencional de la Ley 769 de 2002 y efectuada al inculcado es la orden de comparecer ante la autoridad administrativa competente cuando aquel niegue o rechace la comisión de la infracción endilgada. Por último, todas las demás actuaciones que no tienen una forma de notificación en la norma especial de tránsito, pero que por su naturaleza deban ser objeto de la misma, deberán ser surtidas conforme se estipula en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, aclarando que en materia de tránsito no existen términos precisos de notificación de las actuaciones en el desarrollo de la audiencia contravencional, por lo tanto, itera esta OAJ que deberá aplicarse las normas compatibles y análogas

de la Ley 1437 de 2011 (artículo 162 Ley 769 de 2002).

El formulario de Comparendo Único Nacional adoptado mediante la Resolución 3027 de 2010 expedida por el Ministerio de Transporte, compilada, en la Resolución 20223040045295 de agosto 4 de 2022, “Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte”, no contiene como datos a diligenciar la fecha de la citación, dirección donde debe presentarse el notificado, hora de presentación del notificado, motivo de la citación, descripción de la autoridad que cita, de tal manera, que aun cuando sea estimado por la ciudadanía pertinente que deben estar contenidos, la reglamentación al respecto no lo establece. Por contera, la ausencia de información que de manera expresa no existe en el diseño oficial del Formulario, no invalida la notificación, máxime cuando la ley no lo exigió. Como complemento, se precisa que la presentación del contraventor ante la autoridad de tránsito competente, notificada mediante el comparendo, no puede entenderse incumplida respecto de aquellos aspectos que la misma ley no definió que debería contener el formulario, como lo manifiesta su consulta, entre otros, «autoridad que cita, fecha, lugar y hora de la audiencia», así las cosas, la comparecencia o presentación del infractor ante la autoridad administrativa de tránsito, no está condicionada por la ausencia de información que de suyo no tiene el Formulario Único de Comparendo Nacional, sino que su incumplimiento se constituye por la sola renuencia del inculpaado. Respuesta a la pregunta 2 de la parte II La frase “seguirá el proceso”, se refiere al proceso contravencional de tránsito y los términos, requisitos y deberes son los que señale los artículos 135 y 136 de la Ley 769 de 2002”

Concepto MT-20231340840791 de 2023.
“...en virtud del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, en el evento de rechazarse la comisión de la infracción, el presunto contraventor deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública, con el fin de que se haga parte dentro del proceso contravencional, en la misma audiencia si fuere posible se realizarán las siguientes actuaciones: o Se decretarán y solicitarán la práctica de pruebas

conducentes y útiles. o Se practicarán las pruebas solicitadas y examinarán las aportadas. o Se decidirá sobre la existencia de la responsabilidad o no del presunto contraventor, esta decisión se notificará en estrados. o Se interpondrán los recursos a que haya lugar. o En caso de interponerse los recursos contra la decisión se sustentará en la misma audiencia. En los procesos de única instancia el recurso se resolverá en la misma audiencia quedando en firme el proceso contravencional. Así pues, si se prueba la culpabilidad del infractor, se procederá a imponerle la sanción por la comisión de la infracción mediante el acto administrativo motivado, que da lugar a la elaboración del mandamiento de pago e iniciar el respectivo proceso coactivo, en ese sentido se entiende que previo a la notificación del mandamiento de pago se agotó el proceso contravencional anteriormente descrito. En suma se colige, que será en el desarrollo del proceso contravencional, la oportunidad procesal para que el presunto contraventor, pueda ejercer su derecho de defensa, participando en su desarrollo con las consideraciones del caso, presentando descargos, las pruebas que pretendan hacer valer, solicitar la práctica de aquellas que consideren pertinentes, presentar recursos, con el fin de demostrar que no son responsables de la comisión de la infracción, para que finalmente la autoridad de tránsito decida frente al caso y la notifique en estrados, pues es imperativo para las autoridades administrativas respetar el debido proceso, permitiendo a los presuntos infractores el derecho de defensa y contradicción.”

Concepto MT-20231340481661 de 2023.
“(...) de conformidad con lo establecido en el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre citado en el presente escrito, respecto de la actuación en caso de imposición de comparendo, se establece lo siguiente: “Si el inculpaado 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. (RFT)”, para lo cual citada la norma establece que la audiencia se realiza de manera presencial. De otro lado, el artículo 12 de la Ley 1843 de julio 14 de 2017 citada en el presente escrito, establece que quienes operen sistemas automáticos y

semiautomáticos para detectar infracciones de tránsito, implementarán mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia del presunto infractor, siendo competencia de las autoridades de tránsito implementar lo pertinente.”

Concepto MT-20241340160231 de 2024. “Si bien, el código Nacional de Tránsito no refieren las pruebas que se pueden practicar para declarar contraventor de la norma de tránsito a un infractor, la Jurisprudencia refiere que se fijará fecha y hora para la celebración de la audiencia de pruebas y alegatos, para darle al implicado la oportunidad de ejercer su derecho de Defensa y Contradicción, participando en su

desarrollo con sus consideraciones del caso y con la solicitud de las pruebas que les sirven de sustento.”

Concepto MT- 20241340751721 de 2024:
“En el proceso administrativo contravencional no existe un auto de apertura de investigación administrativa, toda vez, que este tiene un procedimiento especial, en el que, si el presunto contraventor, rechaza la comisión de la infracción como consecuencia de la imposición de una orden de comparendo y comparece ante la autoridad de tránsito, en audiencia pública, ésta debe dar inicio al proceso contravencional, lo anterior de conformidad con lo establecido en el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre”

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.

Texto del Editor:

Ha de analizarse el procedimiento que una autoridad de tránsito debe adelantar para imponer una sanción por infracción a las normas de tránsito en contra de un contraventor, debidamente notificado, que no comparece ante la autoridad de tránsito, en particular, sobre las formas de convocarle en las diferentes etapas y los instrumentos o herramientas que resultan legítimas para adelantar y agotar cada una de las actuaciones del procedimiento sancionatorio, con respeto de las garantías propias del debido proceso.

Para el efecto, inicialmente debe indicarse que, en materia administrativa sancionatoria, en abstracto, y tratándose de la imposición de medidas correctivas²⁷⁸, en concreto, la Corte

Constitucional ha reiterado que el legislador goza de un amplio margen de configuración normativa para la definición de las reglas de procedimiento que deberán observarse, en cuanto medio a través del cual materializar las garantías constitucionales propias del debido proceso²⁷⁹; margen que le corresponde igualmente para la configuración de las sanciones en estos entre otros asuntos²⁸⁰.

Siendo así, y no tratándose de un análisis de la constitucionalidad del procedimiento legislativamente establecido, al régimen legal habremos de limitarnos, aproximándonos directamente a la regulación especial que recibe el procedimiento sancionador dentro de la legislación de tránsito; sin perjuicio de la aplicación analógica del Código Contencioso

²⁷⁸ “La Corte Constitucional ha sostenido que, en general, las multas no tienen carácter sancionatorio,[131] pues no son equiparables a las medidas que se toman en el ámbito del derecho penal o el derecho disciplinario. Se trata de medidas correctivas que tienen como finalidad “disuadir, prevenir, resarcir, procurar, educar, proteger o establecer la convivencia.”[132] Sin embargo, también ha precisado que las multas pueden tener ciertas similitudes con el derecho administrativo sancionador, [133] por lo que resultan aplicables las garantías propias del debido

proceso (art. 29 C.P.).” Corte Constitucional, Sentencia C – 386 de 2022.

²⁷⁹ “...en esta materia el legislador goza de una amplia facultad de configuración, no sólo por el asunto de que se trata, sino también porque la regulación de procedimientos ha sido entendida como un espacio en el que el legislador goza de gran libertad...” Corte Constitucional, Sentencia C-530 de 2003.

²⁸⁰ Corte Constitucional, Sentencia C – 094 de 2021.

Administrativo, Código Penal, Código de Procedimiento Penal y Código de Procedimiento Civil, cuando resulte necesario en los términos del artículo 162 de la Ley 769 de 2002.

Con esta aproximación, en las consideraciones que se siguen, conviene inicialmente identificar las diferentes 1) etapas del procedimiento sancionatorio, estudiando enseguida las condiciones exigidas para la 2) convocatoria del presunto infractor a cada una de las actuaciones en las que ha de participar y, finalmente, considerar los 3) recursos a disposición de la administración para adelantar y agotar sus actuaciones; abordando cada una de ellas con la mayor o menor profundidad que reclaman en función de la pertinencia que les toca en la fundamentación de las respuestas a las inquietudes que dieron origen a la consulta y que se responderán en el último numeral.

1. Etapas del procedimiento sancionatorio

El Código Nacional de Tránsito Terrestre – CNTT (Ley 769 de 2002) establece en los artículos 135 y 136 las condiciones esenciales del procedimiento contravencional de tránsito. Dejando a un lado lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 136 ibidem, conforme el cual toda la actuación puede desarrollarse en un solo momento, *“en el sitio y hora donde se haya cometido la contravención”*, en el procedimiento contravencional de tránsito se pueden distinguir cuatro fases que, estipulativamente y con fines explicativos, podemos denominar: a) la noticia de la infracción, b) el posicionamiento del infractor, c) el debate y d) la decisión.

1.1. Noticia de la infracción

La primera fase del proceso contravencional elegimos denominarla noticia de la infracción, en la medida que en ella, tanto la autoridad como el presunto infractor, reciben información que da cuenta de hechos presuntamente constitutivos de una infracción de tránsito. La información que recibe la autoridad de tránsito, una vez calificada por ella, reclama la elaboración de una orden de

comparendo que da cuenta al presunto infractor de la falta que se le reprocha y de la orden, que con ella se le extiende, de comparecer ante la autoridad de tránsito.

Como noticia, el conocimiento de la infracción por parte de la autoridad de tránsito implica la detección – entendida como el acceso a cierta información que le permite considerar su presunta comisión –, así como la elaboración y notificación de ésta al presunto infractor, con la cual el mismo logra conocer que se le atribuye una falta y que se le ha exigido en consideración de ella comparecer ante la autoridad competente.

Si nos concentramos exclusivamente en el trámite contravencional de tránsito, considerando que éste inicia, aunque con base en acciones de control, a partir de la orden de comparendo²⁸¹, podemos limitar la fase de noticia de la infracción a dos momentos: i) la elaboración de una orden de comparendo por parte de una autoridad competente y ii) la notificación al presunto infractor. En todo caso, las actividades requeridas para el correcto desarrollo de esta fase, como pasa a exponerse, responden directamente a las diferentes formas en que puede la autoridad percatarse de los hechos que dan cuenta de la supuesta infracción, bien sea con la participación y presencia inmediata y directa de un agente en el lugar de los hechos, o bien que ocurra por medio de herramientas tecnológicas que permitan la detección con la participación mediata e indirecta de agentes de tránsito.

1.2. Elaboración de una orden de comparendo

Según distinguíamos previamente, el descubrimiento de la infracción puede ocurrir con la presencia de la autoridad de tránsito o captura de la infracción por medios técnicos o tecnológicos.

En caso de descubrimiento por la presencia de una autoridad de tránsito, la fase de detección y elaboración de la orden de comparendo sucede en el mismo tiempo y lugar donde ocurren los hechos. El agente o autoridad que constata la conducta irregular

²⁸¹ Corte Constitucional, Sentencia C – 321 de 2022.

ordena detener la marcha del vehículo,^[1] recopila pruebas de la comisión de una supuesta infracción en caso de ser necesarias (fotos, video, reporte, examen de embriaguez) y elabora y suscribe la orden de comparendo respectiva,^[2] en la cual se pueda identificar plenamente al conductor y los aspectos de tiempo, modo y lugar de la conducta. En estos eventos también es posible que el agente ordene la inmovilización del vehículo, si ocurre alguna de las causales previstas para ello, como no utilización del casco de seguridad,^[3] emisión de gases contaminantes,^[4] no pagar peaje,^[5] entre otras.

En el evento de captura de la infracción por medios técnicos o tecnológicos, la fase de detección y elaboración de la orden de comparendo se agota en tiempos y lugares diferentes a donde ocurrieron los hechos. La herramienta tecnológica (como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura) identifica con precisión la ocurrencia de una infracción de tránsito y las placas del vehículo y/o conductor. Las herramientas de identificación pueden administrarse por una entidad privada o por la respectiva autoridad de tránsito pública.^[6] Si las gestiona una entidad privada, y comoquiera que dichas empresas no tienen competencia para emitir órdenes de comparendo,^[7] la empresa traslada la evidencia de la detección a un agente de tránsito competente para que la valide y evalúe si amerita la emisión de una orden de comparendo.

Si las herramientas, por el contrario, las administra directamente la autoridad de tránsito competente, los agentes autorizados validan las infracciones detectadas por medios tecnológicos y deciden sobre la emisión del comparendo. En ambos casos, el procedimiento llevará, lógicamente, a que no sea necesario que el agente de tránsito coincida en el tiempo y en el lugar donde ocurrieron los hechos o que la presencia físicamente.

Entonces, se tiene que dependiendo de la forma en que se capture la conducta irregular, ya sea de manera directa por un agente o indirecta por medios tecnológicos, la fase se desarrolla en el mismo tiempo y lugar donde ocurrieron los hechos o en otro diferente. Para iniciar el proceso contravencional en debida

forma siempre tiene que mediar una orden de comparendo suscrita por una autoridad de tránsito competente, pues este elemento contiene la primera valoración de un agente sobre las evidencias de la posible comisión de una infracción. Sin la orden de comparendo debidamente diligenciada por la autoridad competente no se puede iniciar el proceso contravencional y no puede continuarse con la siguiente fase de notificación, pues no habría nada para notificar.

1.3. Notificación de la orden de comparendo

El segundo momento de la fase de noticia de la infracción, según hemos propuesto la caracterización, es la de notificación de la orden de comparendo. Al igual que en la elaboración del comparendo, como primer momento de esta fase, el desarrollo de ésta depende de la forma en que se captura la supuesta infracción; por la presencia de una autoridad de tránsito o mediante herramientas tecnológicas.

La notificación cumple el objetivo fundamental de darle a conocer a la persona implicada del inicio de un proceso administrativo contravencional en su contra por la supuesta comisión de una infracción de tránsito, y desde ese instante empiezan a correr los términos para aceptar o rechazar la infracción.

Cuando la conducta irregular se detecta por la presencia de una autoridad de tránsito, la notificación de la orden de comparendo se hace directamente al implicado y se agota en el mismo tiempo y lugar donde ocurrieron los hechos. Una vez se detecta la infracción y elabora el comparendo, el respectivo agente hace entrega de la orden de comparendo al presunto infractor^[8] y en ese instante se entiende surtida la notificación personal. La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se niega a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente.^[9] La firma del testigo supone la misma implicación de la firma por parte del presunto infractor, en consecuencia, el comparendo se entiende notificado.

En caso de que la detección haya sido por medios tecnológicos, la notificación de la

orden de comparendo se hace al propietario del vehículo y se surte en un tiempo y lugar diferente a donde ocurrieron los hechos. En los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, esta debe enviar por correo y/o correo electrónico copia del comparendo y sus soportes al propietario, o a la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo si se trata de automotores de servicio público.^[10] Si no es posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.^[11] Al propietario se le ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, para que ejerza su derecho a la defensa como se explicará más adelante.^[12] Vale resaltar que es responsabilidad de los propietarios actualizar la dirección de notificaciones en el RUNT, por lo que la notificación se entenderá surtida legalmente si en dicha base obra alguna ubicación física y/o electrónica.^[13]

Ahora, atendiendo el artículo 129 del CNTT, en todo caso, los '*informes de tránsito*' por infracciones, que se completan a través de las órdenes de comparendo, deben notificarse al conductor, y 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; lo cual implica, conforme la interpretación realizada por la Corte Constitucional en la Sentencia C-530 de 2003, que el propietario sólo será llamado a descargos cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que probablemente es el responsable de la infracción.

Así las cosas, está claro que la notificación es una etapa fundamental en el proceso contravencional de tránsito. Cuando la infracción se detecta por la presencia de una autoridad competente, la notificación personal del supuesto infractor se realiza en el mismo tiempo y lugar donde ocurrieron los hechos. Pero, cuando la conducta irregular se capta por medios tecnológicos, la notificación se hace al propietario del vehículo por correo y/o correo electrónico. Si a través del correo se logra dar a conocer la orden de comparendo,

la notificación se entiende surtida, de lo contrario, se tiene que recurrir a los otros medios de notificación establecidos en el CPACA para los procedimientos administrativos sancionatorios.

1.4. Posicionamiento del infractor

Una vez surtida adecuadamente la notificación a la persona implicada, comienzan a correr los términos para que ésta se acoja alguna de las tres opciones que plantea el ordenamiento jurídico frente a la atribución de una presunta infracción notificada en la orden de comparendo, a saber: aceptación, rechazo o indiferencia.

Aceptación. Es la manifestación voluntaria del implicado de que efectivamente cometió la infracción que se le imputa, expresada mediante el pago de la multa que corresponde a la contravención. Si se acepta la infracción, la persona puede aspirar a que se le apliquen las reducciones consagradas en el artículo 136 del CNTT.^[14] Así mismo, la consecuencia principal de la aceptación es que se termina el proceso contravencional por la asunción de la responsabilidad y el pago de la multa.

Cabe indicar que cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación del comparendo.^[15]

En este evento, la autoridad de tránsito competente declara la contravención a nombre de la persona que pagó y asistió al curso. Aquí es relevante indicar que cuando la infracción se detecta por la presencia de un agente de tránsito, la única persona que puede aceptar la infracción fue a quien le notificaron la orden de comparendo. Pero, cuando la conducta se captura por medios tecnológicos, es viable que la aceptación se realice por alguien diferente a quien le notificaron la orden de comparendo (propietario). Esto es así, porque de acuerdo con el parágrafo 1 del artículo 129 del CNTT "*[l]as multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción*".

Rechazo. Es la manifestación del implicado de que rechaza la comisión de la infracción, expresada mediante la comparecencia a la autoridad de tránsito para rendir descargos y solicitar la audiencia de que trata el artículo 136 del CNTT. Si la infracción se detecta por la presencia de una autoridad de tránsito, el implicado puede rechazar la infracción dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación de la orden de comparendo.^[16] De otro lado, cuando la infracción se captura por medios tecnológicos, el implicado puede rechazar la infracción en los once (11) días siguientes a la notificación de la orden de comparendo.^[17] El efecto principal del rechazo de la infracción es que comienza la fase de contradicción del proceso contravencional y la autoridad procederá a fijar fecha y hora de realización de la audiencia, en la cual se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculcado.^[18] En caso de rechazo no procede ningún descuento en la multa.^[19]

Indiferencia. Es la decisión de no aceptar ni rechazar la infracción en los términos establecidos, a pesar de que se surtió debidamente la notificación de la orden de comparendo. Independientemente de la forma en que se detecta la conducta irregular, a los treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, el citado quedará vinculado al proceso, en cuyo caso se programará fecha y hora de celebración de la correspondiente audiencia, la cual se notificará por estrados.^[20]

En todo caso, La acción por contravención de las normas de tránsito caduca en un (1) año, contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella. Durante este término se deberá decidir, en audiencia pública, sobre la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá interrumpida la caducidad.^[21]

En suma, la tercera fase del proceso contravencional es el traslado de la orden de comparendo al presunto infractor. Frente a la misma, este puede tomar tres opciones: aceptar, rechazar o estar indiferente. Si acepta, puede pagar la multa con descuentos y se termina el proceso contravencional. Si rechaza, comienza una fase de contradicción

de la imputación y se fija hora y fecha de audiencia para resolver la situación. Si es indiferente, el implicado queda vinculado al proceso y se fija fecha para audiencia de decisión, en la cual pueden sancionarlo o absolverlo.

Si analizamos sistemáticamente lo dicho hasta ahora, tendríamos que decir que la notificación que se surte de la orden de comparendo, en los casos de indiferencia del infractor, es decir, cuando este no comparece sin justa causa, no puede decirse realizada para la celebración de la audiencia pública, en la medida que a la autoridad solo se le permite avanzar con el proceso *“después de treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción”*²⁸².

Podría pensarse, a partir de lo indicado en el inciso segundo y tercero del numeral 3 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, que no es éste el caso en los eventos en que el infractor efectivamente se presenta dentro del término requerido y rechaza la comisión de la infracción, considerando que podrían en aquel momento realizarse las audiencias de pruebas y fallo. Sin embargo, no fue esta la interpretación realizada por la Corte Constitucional²⁸³, la cual, por el contrario, atribuyó un carácter propio, e independiente de otras actuaciones, a esta actuación que denominó: audiencia de presentación del inculcado, y que describió en los siguientes términos:

“220. Audiencia de presentación del inculcado. La ley le otorga al citado el término de 5 días hábiles después de expedida la orden de comparendo **para presentarse de manera presencial o mediante el uso de las tecnologías de la información y la comunicación, ante las autoridades de tránsito. Este término debe ser anunciado en la respectiva orden.**^[341] En el caso de que el citado presunto infractor no se presente en el tiempo previsto, el Código Nacional de Tránsito concede un término de 30 días calendario después de ocurrida la presunta infracción, tras el cual la autoridad de tránsito podrá (i) continuar el proceso contravencional, en el cual se entenderá como vinculado al citado en la orden de

²⁸² Inciso 3 del numeral 3 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002

²⁸³ Sentencia C – 321 de 2020.

comparendo; (ii) fallar en audiencia pública; y, (iii) notificar la decisión en estrados.^[342] Ahora bien, puede ocurrir que el citado presunto infractor comparezca, como puede ocurrir que no. **En caso de presentarse**, puede aceptar la comisión de la infracción y pagar la respectiva sanción, o, negar los hechos, **evento en el cual, se tendrá que fijar fecha y hora para la audiencia pública.**^[343] Es decir que, la **presentación del citado tiene por objeto “su manifestación de aceptación o negación de los hechos que dieron lugar al su requerimiento y, en caso de ser necesario, poner fecha y hora para la celebración de audiencia pública”**.^[344] Pero, en caso de que el citado no se presente ante la autoridad de tránsito respectiva *“deberá asumir las consecuencias negativas que se deriven de su inobservancia, entre otras, que la multa será aumentada y que el proceso seguirá su curso hacia la celebración de la audiencia de fallo, y si es del caso, la imposición de la sanción correlativa a la infracción realizada”*.^[345] (Negrillas propias)

Aunque la interpretación no es necesariamente evidente, como parecería reflejarse en el predominio del lenguaje descriptivo y la poca fundamentación que rodea al planteamiento de la Corte en el particular punto, considerando la fuerza práctica de sus pronunciamientos como argumentos en los procesos para la protección de los derechos fundamentales que tienen lugar a partir de la acción de tutela adelantadas por los infractores, es evidentemente recomendable acoger su planteamiento; el que, en todo caso, resulta igualmente razonable desde la perspectiva pragmática, considerando el hecho que la orden de comparendo permite la presentación en cualquier momento y hora dentro de los cinco (5) u (11) días siguientes, libertad que no se compadece de la mejor manera con la mediana programación que naturalmente pueden llegar a exigir las cargas de trabajo que conlleva la realización de las diferentes audiencias públicas que forman parte del procedimiento contravencional.

1.5. El debate

Para esta tercera fase del proceso contravencional, hemos optado por una denominación que no denote específicamente al principio contradictorio, por cuanto en ella

queremos destacar una serie de actuaciones que no le agotan, en la medida que a él pertenecen igualmente otras que hemos clasificado en fases siguientes.

Con la restricción indicada, la fase de debate, si convencionalmente en el contexto que nos convoca se admite el término, naturalmente solo se surte en caso de rechazo o indiferencia frente a la orden de comparendo^[22] y estaría integrada por la audiencia pública de práctica de pruebas y la audiencia de alegatos.

El fin de la audiencia es garantizar el derecho al debido proceso de la persona inculpada, de tal forma que tenga un espacio para presentar descargos y controvertir las pruebas que obran en su contra y aportar o solicitar la práctica de nuevas pruebas. Este es igualmente el escenario para la práctica de las pruebas por parte de la autoridad competente.

A pesar de lo dispuesto en el inciso cuarto del numeral 3 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, que viabiliza en una única audiencia la práctica de pruebas y la adopción de la decisión, sea en dirección a sancionar o absolver al inculcado, nos vemos obligados a distinguir entre la audiencia de pruebas y alegatos y la audiencia de fallo con base en que la integración de ambas, desde su propia consagración, es una mera posibilidad y no necesidad.

Lo anterior, resulta en todo caso lógico considerando que la práctica de las pruebas puede así requerirlo; pero, sobre todo, atendiendo el hecho de que, a pesar de lo indicado en el inciso sexto del artículo 135 ibidem, conforme el cual *“se decretarán o practicarán las pruebas que solicite”*, a voces del inciso segundo del numeral 3 del artículo 136 ejusdem, solo se decretarán *“las pruebas conducentes que le sean solicitadas”*. Y es que si atendemos a esta posibilidad de que la autoridad opte por no decretar la práctica de las pruebas solicitadas, el auto en el que, en armonía con lo establecido en el inciso tercero del artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, se rechace de manera motivada, las pruebas inconducentes, las impertinentes y las superfluas, será susceptible de los recursos de reposición, en armonía con lo indicado en el inciso segundo del artículo 142 de la Ley 769 de 2002, y del recurso de apelación en

atención a lo indicado en el numeral 3 del artículo 321 del Código General del Proceso, en este último caso, a pesar de lo indicado en el inciso tercero del artículo 142 ejusdem.

Es cierto que bien podría decirse en virtud de la última disposición señalada, que en contra del auto que niega la práctica de pruebas no procede recurso de apelación, en cuanto este se consagra en la materia solamente “*contra las resoluciones que pongan fin a la primera instancia*”, sin embargo, teniendo en cuenta la relevancia de las garantías del debido proceso y la taxatividad con la que se consagra la viabilidad del recurso de apelación contra los autos que niegan la práctica de pruebas en el Código General del Proceso, norma posterior y de aplicación analógica, nos inclinamos a considerar esta última como la norma especial aplicable al caso particular.

Se puede ver en estos casos, lo poco conveniente que en algunas ocasiones podrá resultar la realización de una única audiencia para el decreto y práctica de las pruebas y la adopción de la decisión sobre el asunto, concretamente en los contextos que revisten alguna complejidad, bien a partir de la práctica misma de las pruebas o a razón del debate que puede adelantarse en relación con las que consideran, infractor y autoridad, que deberán ser practicadas, así como en consideración de los recursos que pueden elevarse contra las decisiones adoptadas para definir esta cuestión.

En cualquier caso, la independencia de la audiencia de pruebas y alegatos respecto de aquella en la que corresponde realizar para pronunciar el fallo sobre el asunto, conceptualmente ya ha sido establecida en lo dicho, puntualmente en su consagración legal como una mera posibilidad. Así mismo ha sido planteada por la Corte Constitucional en la Sentencia C – 321 de 2022, describiendo la que nos ocupa de la siguiente manera:

“221. Audiencia de pruebas y alegatos. De acuerdo con lo expresado, cuando el citado comparece ante la autoridad administrativa en virtud de la orden de

comparendo y niega los hechos, se debe fijar fecha y hora para la celebración de la audiencia de pruebas y de alegatos. En esta, se le debe conceder al citado presunto infractor quien goza de la presunción de inocencia, la oportunidad de ejercer sus derechos fundamentales de audiencia, de defensa y contradicción y en tal virtud puede presentar sus argumentos, controvertir las pruebas que existan en su contra y solicitar pruebas. Además, la autoridad administrativa de la causa podrá decretar de oficio las pruebas pertinentes y conducentes y disponer el término para la práctica de las mismas y el recaudo del material probatorio.”^[346]

1.6. La decisión

La cuarta y última fase, según la clasificación que para los propósitos explicativos hemos formulado, es la fase de decisión. En ella se valora y decide sobre la imposición o no de la sanción.

Conforme lo dispone el inciso tercero del numeral 3 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, la decisión de absolver o sancionar al inculcado se adoptará en audiencia pública²⁸⁴ y se notificará en estrados.

De la audiencia y la decisión se levanta un acta en la que estaría contenido el acto administrativo sancionatorio o absolutorio, y contra el mismo proceden los recursos de reposición y apelación.^[24] La notificación de la decisión, independientemente de que el inculcado asista o no a la audiencia, se hace por estrados,^[25] salvo que la sanción se trate de suspensión o cancelación de la licencia de conducción, evento en el cual la decisión se notifica por los medios establecidos en el CPACA.^[26]

La Corte Constitucional, a través de la Sentencia C-321 de 2022 antes comentada, con relación a esta audiencia dentro del proceso contravencional de tránsito indicó:

“222. Audiencia de fallo. Una vez practicadas las pruebas decretadas, la autoridad administrativa de la causa deberá “celebrar una nueva audiencia pública para,

²⁸⁴ En concordancia con lo dispuesto en el penúltimo inciso del párrafo 1 del artículo 122 y en el párrafo 1 del artículo 137 de la Ley 769 de 2002.

con base en la valoración del material probatorio recopilado en el proceso, dictar una resolución motivada sobre la responsabilidad contravencional del inculpado, imponiendo las sanciones a que haya lugar^[347] de conformidad con lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito. En esta etapa, el citado presunto infractor podrá interponer los recursos procedentes, los cuales deberá formular y sustentar oralmente antes de finalizada la audiencia.^[348]

2. Convocatoria del presunto infractor

De acuerdo con la descripción del procedimiento sancionador en materia de tránsito, realizada en el numeral anterior fundamentalmente a partir de los términos de su consagración legislativa, pero principalmente siguiendo la lectura del mismo realizada por la Corte Constitucional en la Sentencia C – 321 de 2022, podemos decir que éste se compone de tres actuaciones en las que está llamado a participar el presunto infractor: la audiencia de presentación del inculpado, la audiencia de pruebas y alegatos y la audiencia de fallo.

De las formas de convocar al inculpado a la audiencia de presentación, en la cual le corresponde pronunciarse sobre la aceptación o el rechazo de la infracción, ya hemos hablado en el literal ii. del literal a. del numeral 1. y a él remitimos. En todo caso, es oportuno recordar que el proceso contravencional siempre iniciará con la notificación personal del contraventor, en el caso que la imposición del comparendo sea realizada por un agente de tránsito, o por correo al propietario del vehículo, en el caso que el comparendo se imponga a través de medios técnicos o tecnológicos.

En el anterior contexto es preciso enfatizar que la orden de comparendo, conforme se indica sin vacilaciones en el propio artículo 135 de la Ley 769 de 2002, contiene inequívocamente la orden al infractor de “presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días

hábiles siguientes”; por lo tanto, con ella misma y por disposición legislativa expresa, se le asigna la carga procesal de presentarse ante la autoridad de tránsito; lo que nos permite afirmar, en armonía con lo establecido en el inciso tercero del numeral 3 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, que notificado efectivamente de la orden de comparendo, se entenderá que el inculpado “**queda vinculado**” en debida forma al proceso sancionatorio por infracción a las normas de tránsito.

La vinculación al proceso ocurre así por la notificación de la orden de comparendo, la que deberá ocurrir en los términos exigidos legalmente y descritos en el párrafo anterior. Esta primera orden, exige acudir a la audiencia de presentación del infractor, definiendo plazos que confieren cierta flexibilidad al inculpado; flexibilidad que deberá ser correspondida por la autoridad, es decir, deberá ella recibirle una vez se presente, para que acepte o rechace la infracción.

Sí el presunto infractor no se presenta o al hacerlo rechaza la comisión de la infracción, la autoridad deberá fijar fecha y hora para la celebración de las audiencias siguientes, estas son: audiencia de pruebas y alegatos y audiencia de fallo.

Sobre las formas de notificación de la fecha y hora señaladas para el desarrollo de las audiencias en el proceso contravencional a quien no acata la orden de comparecer debidamente notificada, nada nos dice la Ley 769 de 2002²⁸⁵, por lo que es necesario el recurso a la analogía, conforme expresamente se indica en el artículo 162 de la misma, según arriba anotábamos. En ejercicio de ella, encontramos que no hay lugar a la aplicación del artículo 67 de la Ley 1437 de 2011, por cuanto no se trata de un acto que ponga fin a una actuación, si no de la convocatoria efectuada para su realización; de manera que no se requerirá de notificación personal.

Podrían algunos pretender afirmar que atendiendo lo dispuesto en el artículo 139 de

²⁸⁵ Algunos podrán sostener que tendría aplicación lo señalado en el artículo 139 de la Ley 769 de 2002, pero adelante se verá que no es este el caso, principalmente

porque la audiencia de presentación del infractor, solo tiene lugar en caso de que éste efectivamente se presente.

la Ley 769 de 2002, en armonía con el numeral 2 del artículo 67 y el artículo 202 de la Ley 1437 de 2011, que concuerdan con lo dispuesto en el artículo 169 de la Ley 906 de 2004, la notificación de la fecha y hora de la audiencia de pruebas se notifica por estrados en la audiencia para la presentación del infractor, a pesar de su inasistencia. Pero no podemos compartir esta interpretación, por cuanto consideramos que dicha audiencia solo está llamada a realizarse en la medida que el presunto infractor se presente, y es que solo puede decirse su inasistencia por vencimiento del plazo, no por su efectiva ausencia en una audiencia efectivamente realizada. Así, frustrada la audiencia de presentación del infractor, al no realizarse, lo que corresponde es proceder, solo después de transcurridos treinta (30) días, con la audiencia de pruebas y de fallo o decisión.

Es por lo anterior que, respetando el orden señalado para el ejercicio de la analogía, encontramos que la forma de realizar la notificación del auto que fija fecha y hora para la realización de la audiencia se debe tener por regulada en el inciso segundo del numeral 3 del artículo 372 de la Ley 1564 de 2012, Código General del Proceso, conforme el cual, *“El auto que señale fecha y hora para la audiencia se notificará por estado y no tendrá recursos”*. La aplicación tiene lugar, además de las razones ya aducidas, considerando la especialidad de la norma, que a diferencia de las otras relacionadas, regula la notificación de los autos producidos por fuera de la audiencia.

De tal forma, atendiendo lo dispuesto en el artículo 139 de la Ley 769 de 2002, al inculpado que efectivamente asiste a la audiencia de presentación del infractor, se le notifica la fecha y hora de realización de las siguientes audiencias en estrado; en una lectura de la norma que armoniza con lo señalado en el numeral 2 del artículo 67 y en el artículo 202 de la Ley 1437 de 2011.

En los casos en que el inculpado no se presenta, encontrándose debidamente vinculado al procedimiento administrativo y vencido el plazo de que trata el inciso tercero del numeral 3 del artículo 136 de la Ley 769

de 2002, la notificación de la fecha y hora de la audiencia, que inmediatamente sigue, se notifica por estados, conforme lo señalado en el inciso segundo del numeral 3 del artículo 372 de la Ley 1564 de 2012, Código General del Proceso. Disposición que deviene aplicable por la remisión normativa realizada por el legislador en el artículo 162 de la Ley 769 de 2002.

De las decisiones que se produzcan en ella, incluida la citación a una nueva audiencia, si es que en el caso concreto se ha considerado necesario realizarla, atendiendo nuevamente lo dispuesto en el artículo 139 de la Ley 769 de 2002, será notificada en estrado, aunque no haya concurrido el presunto infractor, según se establece expresamente en el artículo 202 de la Ley 1437 de 2011.

Ahora, por tratarse de una decisión que no *“crea, modifica o extingue una situación jurídica concreta”*²⁸⁶ sino que, por el contrario, *“constituye una actuación intermedia [...] que precede a la formación de la decisión administrativa que se plasma en el acto definitivo”*²⁸⁷, el auto mediante el cual se realiza la fijación de fecha y hora para la realización de la audiencia, constituye un acto de trámite frente al cual, de acuerdo con el artículo 75 de la Ley 1437 de 2011²⁸⁸, no procede recurso alguno.

Sobre la distinción entre los actos administrativos definitivos y de trámite o también conocidos como preparatorios, el Consejo de Estado señaló lo siguiente:

“Los actos definitivos son aquellos que deciden directa o indirectamente el fondo del asunto o hacen imposible continuar la actuación, tal como lo indica el artículo 43 del CPACA, por el contrario, son de trámite, preparatorios o accesorios los que se expiden como parte de un procedimiento administrativo encaminado a adoptar una decisión o, en palabras de esta Corporación, los que “contienen decisiones administrativas necesarias para la formación del acto definitivo, pero por sí mismos no concluyen la actuación administrativa, salvo que, como lo prevé la norma, la decisión que se adopte impida que continúe tal actuación, caso en el

*cual se convierte en un acto administrativo definitivo porque le pone fin al proceso administrativo*²⁸⁹.

Lo dicho, sumado al hecho de que el presunto infractor de una norma de tránsito una vez notificado en debida forma, personalmente o por correo, de la orden de comparendo, se *“entiende que queda vinculado”* al proceso contravencional, permite asegurar que el auto que cita a audiencia, al ser de mero trámite, no requiere de notificación personal y, en analogía con lo dispuesto en el artículo 295 de la Ley 1564 de 2012, su notificación tienen lugar con la publicación en la página web o en la cartelera de la autoridad de tránsito, indicando la fecha y la hora en la que se llevará a cabo la audiencia pública, sin perjuicio del cumplimiento de los demás elementos y las condiciones exigidas por la disposición indicada.

De ahí que para cumplir lo establecido en el inciso 3° del numeral 3° del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, la autoridad de tránsito puede citar al inculpado a la primera audiencia pública a través de un auto como acto de mero trámite, dando así cumplimiento a la obligación que de manera general se establece en el inciso sexto del artículo 135 de la Ley 769 de 2002 y que exige la citación a cada una de las audiencias que forman parte del procedimiento contravencional.

La forma en que debe realizarse la notificación de la decisión finalmente adoptada sobre la imposición o no de la sanción, presenta la necesidad de consideraciones adicionales, pues podría pensarse que, tratándose de una decisión que pone fin a una actuación, debería notificarse personalmente en atención a lo indicado en el inciso primero del artículo 67 de la Ley 1437 de 2011. Sin embargo, ésta no es la analogía que corresponde, pues existe regulación propia en la normatividad de tránsito y, en los vacíos que en ésta identificamos, el artículo 67 ibídem no guarda una similitud equiparable a otras disposiciones de la misma Ley a la que pertenece.

En esta dirección, puede verse que de acuerdo con lo señalado en el ya tantas veces mencionado inciso tercero del numeral 3 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el fallo se dicta en audiencia pública y se notifica en estrados. La discusión entonces se concreta en la forma de notificación que corresponde cuando el inculpado no asiste a la audiencia pública en que se profiere dicho fallo. Desde esta perspectiva, la similitud que nos permite la analogía no se encuentra en el artículo 67 de la Ley 1437 de 2011, sino en lo previsto en los artículos 202 y 203 de la misma disposición legal. Y entre ellas, atendiendo a la interpretación del Consejo de Estado sobre la aplicación de estas disposiciones, exclusivamente respecto del artículo 202, conforme el cual, ***“Toda decisión que se adopte en audiencia pública o en el transcurso de una diligencia se notificará en estrados y las partes se considerarán notificadas aunque no hayan concurrido”***. El artículo 203 de la Ley 1437 de 2011 solo tendría aplicación para los fallos escritos dictados por fuera de audiencia pública. Así se pronunció el Consejo de Estado, indicando:

“Ahora bien, sobre la forma de notificar las sentencias dictadas dentro de audiencia se han observado dos posturas, que son las que se reflejan en el caso concreto.

a) La primera, que, aunque la sentencia se dicte en el curso de una audiencia, deberán cumplirse los formalismos del artículo 203 ib., puesto que esta es la norma especial para la notificación de las sentencias y en la misma no se previó que sólo se aplica a aquellas dictadas por escrito.

b) La segunda, que indica que el artículo 203 ib., solo está previsto para las sentencias que se profieran por escrito, es decir, las distintas a la contempladas en el inciso final del artículo 179 de la ley 1437 y, por lo tanto, en el caso de una sentencia que se emite en audiencia o diligencia, se debe dar aplicación al contenido del artículo 202 del mismo código.

Al respecto, la Subsección acoge la segunda postura por las siguientes razones:

(i) Porque es innecesario y contrario a la concentración y economía procesal surtir un trámite posterior de notificación electrónica de una sentencia cuando todas las partes han estado presentes en la audiencia. Ello, dado que la finalidad de la notificación es que las partes se enteren de las decisiones que toman en el proceso, lo que ocurre en la audiencia en forma directa e inmediata. Por ello el artículo 202, ib., precisa que “toda decisión que se adopte en audiencia pública o en el transcurso de una diligencia se notificará en estrados”. Ello significa que incluye la notificación de las sentencias proferidas oralmente.

En efecto, aunque hubiese faltado alguna de las partes o sus apoderados a la diligencia, el artículo 202 expresamente señala que en este evento se consideran notificadas en estrados las decisiones adoptadas en el curso de la misma sin diferenciar entre autos y sentencias, por lo que se entiende que es la regla general de notificación en estos casos.

(ii) Aceptar la primera interpretación de notificación de la sentencia oral de conformidad con el artículo 203, ib., haría más confuso el sistema de cómputo de los términos de ejecutoria de la respectiva providencia, en caso de que se realizara en diferentes momentos a los sujetos procesales, sea por cuando algunos asisten a la diligencia y otros no lo hacen.

(iii) Igualmente, si se aplica aquella tesis (la del art. 203 ib.) implicaría que toda sentencia emitida en audiencia necesariamente deba constar por escrito, puesto que la norma ordena enviar el texto de la misma, lo que contraría la filosofía del juicio por audiencias, en cuanto señala que esta se emitirá oralmente y solo de manera excepcional constará por escrito – art. 183 ib.-.

(iii) Se desprende que esa fue la intención del legislador de lo que expresamente reguló posteriormente el CGP en su artículo 291 ordinal 1º inciso 2º, cuando indica que las “[...] entidades públicas se notificarán de las sentencias que se profieran por fuera de

audiencia de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 203 de la Ley 1437 de 2011. **De las que se profieran en audiencia se notificarán en estrados.** [...]” (negritas fuera de texto)

En síntesis, para la Subsección B no existe duda alguna que quien no concurre a las audiencias, asume la carga de enterarse de las decisiones que allí se adopten así como de hacer uso de los recursos de manera oportuna en caso de existir aún la oportunidad para ello, pues de acuerdo a lo dispuesto en artículo 202 de la Ley 1437 de 2011, la notificación en estrados procede incluso cuando no asisten las partes.

Por tanto, contrario a lo indicado por la parte actora, las normas que regulan la notificación de las providencias en el CPACA que se dictan en audiencia pública o en el transcurso de una diligencia – incluidas las sentencias –, se surte en estrados según el artículo 202-. Ahora bien, las sentencias que profiere el juez por fuera de audiencia por ser escritas, se notifican de conformidad con el artículo 203 de la Ley 1437²⁹⁰. Énfasis forma parte del texto original

Más allá de la fuerza que pueda tener o no el precedente, compartimos el planteamiento por la convicción propia que acompaña a la argumentación elaborada.

3. Recursos a disposición de la administración para adelantar y agotar sus actuaciones

Sobre las formas o instrumentos que pueden emplearse para adelantar los diferentes actuaciones que forman parte del procedimiento administrativo sancionatorio en materia de tránsito, debe señalarse que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 164 de la Ley 769 de 2002, viene exigido a la autoridad proporcionar facilidades al presunto infractor y, para el efecto, se le reclama adoptar “... las medidas requeridas para que los usuarios de los servicios puedan cumplir con las obligaciones que les

²⁹⁰ CONSEJO DE ESTADO SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SECCION SEGUNDA SUBSECCION B Consejero ponente: WILLIAM HERNANDEZ GOMEZ(E) Bogotá, D.C.,

veintitrés (23) de mayo de dos mil dieciséis (2016)
Radicación número: 11001-03-15-000-2016-00590-00(AC)

correspondan desde cualquier otro lugar en que se encuentre, cuando ello fuere procedente”. (énfasis propio)

En concordancia con lo anterior, encontramos que el capítulo IV del Título III de la Ley 1437 de 2011, relacionado con el procedimiento administrativo en general y de aplicación analógica, desarrolla lo relativo a la utilización de medios electrónicos en el procedimiento administrativo. El artículo 53 de esta norma particularmente señala que los “procedimientos y trámites administrativos podrán realizarse a través de medios electrónicos [, pero que,] para garantizar la igualdad de acceso a la administración, la autoridad deberá asegurar mecanismos suficientes y adecuados de acceso gratuito a los medios electrónicos, o permitir el uso alternativo de otros procedimientos”.

Por su parte, el artículo 55 de la referida norma establece que “los documentos públicos autorizados o suscritos por medios electrónicos tienen la validez y fuerza probatoria que le confieren a los mismos las disposiciones del Código de Procedimiento Civil” y su artículo 57 autoriza a las autoridades administrativas a emitir actos administrativos por medios electrónicos. La literalidad de la norma señala lo siguiente:

“ACTO ADMINISTRATIVO ELECTRÓNICO. Las autoridades, en el ejercicio de sus funciones, podrán emitir válidamente actos administrativos por medios electrónicos siempre y cuando se asegure su autenticidad, integridad y disponibilidad de acuerdo con la ley.” (Subrayado fuera de texto).

Dicho lo anterior, si la norma permite que la administración profiera actos administrativos electrónicos tiene sentido entonces que permita también que su trámite pueda ser electrónico y así, efectivamente lo hace. En este sentido, podemos advertir que el legislador consideró la opción de que la administración maneje un expediente electrónico (art. 59), tenga una sede electrónica (art. 60), pueda recepcionar documentos electrónicos (art. 61) y que exista una prueba de recepción y envío de mensajes de datos (art. 62); inclusive, pueda realizar sesiones virtuales (art. 63).

Estas disposiciones, que inicialmente están encaminadas a materializar los principios de eficacia y economía en el ejercicio de la administración pública, resultan a su vez indispensables dentro de los esfuerzos para dar cumplimiento al mandato contenido en el artículo 164 de la Ley 769 de 2002, que según arriba se señalaba, exige a la autoridad implementar medidas que le permitan a los usuarios comparecer desde cualquier lugar, conforme se lee igualmente en el inciso quinto del numeral 3 del artículo 136, que nos obligan conclusiones que pueden igualmente extraerse de lo dispuesto en el parágrafo 1 del artículo 137 ibídem.

La Corte Constitucional, en la Sentencia C-980 de 2010, tuvo igualmente la oportunidad de pronunciarse al respecto en la específica materia y allí, donde realizó el análisis de constitucionalidad del inciso 5º del Artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 del 2010, indicó:

“... 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...”.

Estas disposiciones y planteamientos no resultan atípicos si consideramos que el numeral 11 del artículo 3 de la referida Ley 1437 señala que “las autoridades buscarán que los procedimientos logren su finalidad y, para el efecto, removerán de oficio los obstáculos puramente formales, evitarán decisiones inhibitorias, dilaciones o retardos y sanearán, de acuerdo con este Código las irregularidades procedimentales que se presenten, en procura de la efectividad del derecho material objeto de la actuación administrativa”. Y es que, nótese igualmente que, sobre el principio de economía, esta norma impone a las autoridades el deber de “proceder con austeridad y eficiencia, optimizar el uso del tiempo y de los demás recursos, procurando el más alto nivel de calidad en sus actuaciones y la protección

de los derechos de las personas". Mucho menos si consideramos el artículo 7 de la Ley 2213 de 2022.

Las disposiciones y antecedentes atrás referidos hacen evidente la viabilidad de la implementación de nuevas tecnologías en el marco del control de la comisión de infracciones de tránsito por parte de los ciudadanos y en las actuaciones que corresponde adelantar dentro del procedimiento administrativo sancionatorio.

Nótese incluso que en relación con la adopción de decisiones a través de la inteligencia artificial, recientemente, en la sentencia T-323 de 2024, la Corte Constitucional estudió el caso de un niño que exigía, a través de la acción de tutela, un tratamiento médico integral respecto a su diagnóstico, incluido el transporte de él y su acompañante para las valoraciones. La Corte confirmó las decisiones de instancia que concedieron el amparo y adicionó un par de órdenes. Además, después de advertir que uno de los jueces constitucionales había hecho uso de la inteligencia artificial IA para sustentar su fallo de tutela, profirió el siguiente exhorto:

"EXHORTAR a los jueces de la República para que evalúen el adecuado uso de la herramienta tecnológica ChatGPT y otras análogas o que se desarrollen en el ámbito de la inteligencia artificial IA, valoren y consideren las mejores prácticas, y apliquen criterios éticos y de respeto a los mandatos superiores, en orden a garantizar los derechos fundamentales, en especial el debido proceso, cuando encuentren necesario y pertinente hacer uso de aquellas, y asegurar la independencia y autonomía judiciales, como garantías insustituibles para la vigencia del Estado Social de Derecho y la democracia." (Negrilla y subrayado fuera de texto).

Encontramos así, a partir de lo señalado en las sentencias C-980 de 2010 y T-323 de 2024, que la Corte Constitucional ha "avalado la incorporación de los medios tecnológicos en el funcionamiento institucional del Estado Colombiano"; sin embargo, no podemos dejar de mencionar que ha sido concurrentemente enfática al señalar que su uso no puede

significar el desconocimiento de los derechos fundamentales de los ciudadanos.

En consideración de todo lo anterior, no cabe duda que es jurídicamente y perfectamente viable que una autoridad de tránsito, haciendo uso de medios tecnológicos, adelante las diferentes actuaciones propias del proceso contravencional e imponga una sanción en contra de un contraventor por la comprobada comisión de una infracción de tránsito; incluso aunque el infractor no comparezca al proceso, siempre que las actuaciones le hayan sido debidamente notificadas: tratándose de la orden de comparendo, personalmente o por correo electrónico – según corresponda en función de la forma de detección –; las citación a las audiencias, en estrados, cuando el mismo participe de la audiencia de presentación del infractor o cualquier otro; finalmente mediante la publicación de estados, en caso de inasistencia a la audiencia de presentación del infractor.

En esa medida, que una autoridad de tránsito utilice un aplicativo para sistematizar y controlar el proceso de sanciones por multas, no afecta las garantías propias del debido proceso y en cambio permite la materialización concurrente de los principios de eficiencia y economía en los términos señalados. El uso de este aplicativo garantizaría que la administración proceda con austeridad y eficiencia, optimice el uso del tiempo y dinamice el proceso de recaudo de las multas que se impongan en la ciudad por la vulneración de normas de tránsito, pero sobre todo, contribuye a dar cumplimiento al deber de adoptar facilidades que permitan a los presuntos infractores participar del procedimiento desde cualquier lugar. En todo caso, como la Ley 1437 de 2011 y la Corte Constitucional lo señalan, la administración pública, en su implementación, no puede desconocer las prerrogativas fundamentales que tiene los ciudadanos al debido proceso, derecho de defensa y contradicción, en su contenido legalmente dispuesto.

Aterrizando el análisis y aproximándonos a cerrar el asunto, si tomamos por caso la sanción que se impone a un contraventor de las normas de tránsito que no se presenta durante el desarrollo del proceso, encontramos que la actuación oficiosa de la

autoridad de tránsito goza de una doble presunción de juridicidad: la de la norma en la que se sustenta (inciso 3º del numeral 3º del artículo 136 de la Ley 769 de 2002), la cual se mantiene vigente en el ordenamiento jurídico y no ha sido declarada inexecutable por parte de la Corte Constitucional, y la de legalidad de la sanción que se impone con apego a la normatividad aplicable y en acatamiento de los procedimientos para tal fin.

No se puede tampoco reprochar en tal caso el desconocimiento de los derechos fundamentales de los ciudadanos al debido proceso administrativo y derecho de defensa y contradicción, toda vez que esta medida se adopta atendiendo estrictamente las reglas de procedimiento sancionatorio dispuestas, para garantizarlos, por el legislador dentro de su amplio margen de configuración normativa, en las cuales se otorga al presunto contraventor las oportunidades procesales para:

“... (i) ser oído durante toda la actuación, (ii) a la notificación oportuna y de conformidad con la ley, (iii) a que la actuación se surta sin dilaciones injustificadas, (iv) a que se permita la participación en la actuación desde su inicio hasta su culminación, (v) a que la actuación se adelante por autoridad competente y con el pleno respeto de las formas propias previstas en el ordenamiento jurídico, (vi) a gozar de la presunción de inocencia, (vii) al ejercicio del derecho de defensa y contradicción, (viii) a solicitar, aportar y controvertir pruebas,

y (ix) a impugnar las decisiones y a promover la nulidad de aquellas obtenidas con violación del debido proceso”²⁹¹.

En concreto, como se indicó en líneas precedentes, en los eventos en que no comparezca el presunto infractor, la materialización de los derechos de defensa, debido proceso y audiencia se tiene verificada si agotan los siguientes presupuestos:

(i) Que el presunto contraventor o el propietario del vehículo, sea notificado en forma debida, personalmente (comparendos manuales) o por correo (comparendos electrónicos) de la orden de comparendo que da inicio al proceso contravencional²⁹².

(ii) Que el presunto infractor no cumpla la carga que el legislador y la orden de comparendo misma le impuso de comparecer ante la autoridad de tránsito dentro de los 5 días siguientes a la debida notificación del comparendo para que pueda controvertirlo.

(iii) Que transcurran 30 días después de la presunta comisión de la infracción.

(iv) Que se fije fecha y hora para la audiencia

(v) Que se notifique por estados el auto en el que se fija fecha y hora para la audiencia.

(vi) Que se realice la audiencia de pruebas, alegatos y fallo; actividades, todas las cuales, podrán tener lugar en una única audiencia.

En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculcado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) de la sanción prevista en la ley.

Jurisprudencia:

Jurisprudencia Constitucional: La Corte

Constitucional por medio de las Sentencias C-

²⁹¹ Corte constitucional, Sentencia C – 980 de 2010.

²⁹² En el concepto MT-20231340614381 de 2023, el Ministerio de Transporte señaló lo siguiente: “[e]l procedimiento contravencional de tránsito es uno solo, el cual no inicia con la audiencia contravencional, sino que del mismo Código Nacional de Tránsito se infiere que éste **empieza con la primera actuación de la autoridad de control operativo** de cara a la comisión de la

conducta censurada en la ley, por consiguiente la notificación estipulada el procedimiento contravencional de la Ley 769 de 2002 y efectuada al inculcado es la orden de comparecer ante la autoridad administrativa competente cuando aquel niegue o rechace la comisión de la infracción endilgada. Subrayado y negrilla fuera de texto.

530 de 2003 y C-106 de 2004 decidió declarar la constitucionalidad condicionada del texto original del Aparte final del inciso 1 del Artículo

136 de la Ley 769 de 2002, en el entendido que **el fragmento también es aplicable a los conductores de vehículos particular.**

Legislación Complementaria: Ley 1843 de 2016

Artículo 12. Comparecencia virtual. Dentro de los seis meses siguientes a la vigencia de esta ley, quienes operen sistemas automáticos y semiautomáticos para detectar infracciones de tránsito, implementará igualmente mecanismos electrónicos que permitan la comparecencia a distancia del presunto infractor.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. 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 1 del Artículo 136 de la Ley 769 de 2002, por los cargos formulados²⁹³, en el entendido que el fragmento también es aplicable a los conductores de vehículos particulares. 2. 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.

Corte Constitucional Sentencia C-106 de 2004. 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.**

Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2022: 1. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-321 de 2009 decidió **DECLARAR INFUNDADA** la objeción presidencial presentada²⁹⁴ contra el parágrafo 2 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. **Cuarto.** Declarar que en la

reelaboración del proyecto de ley No. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones”, en relación con el Artículo 24 del mismo, el Congreso se excedió en el ejercicio de sus funciones. En consecuencia, las modificaciones realizadas al mencionado Artículo se entenderán por no realizadas.

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

²⁹³ Los cargos estudiados fueron la violación a los principios del debido proceso y a la igualdad.

²⁹⁴ 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”

oiga la 'notificación' del auto con el cual se le cita o convoca a la 'audiencia pública' del Artículo 239 ibidem, 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..."²⁹⁵. Ahora bien, el presunto infractor puede comparecer o no: En caso de presentarse, bien puede aceptar los hechos y pagar la infracción, o negar los mismos, evento en el cual procederá la Dirección de Tránsito a notificar... al presunto infractor de la fecha en la cual tendrá lugar la audiencia pública.

Si por el contrario, no se presenta, el contraventor desatiende la carga impuesta por la ley, y comunicada a través del comparendo, consistente en presentarse ante las autoridades de tránsito, y por lo tanto, deberá asumir las consecuencias negativas que se deriven de su inobservancia. Pero, ¿Qué debe entenderse por el "proceso seguirá su curso"? Para la Corte, en estos casos, la Dirección de Tránsito correspondiente deberá proceder a expedir un auto de inasistencia al despacho y de citación a audiencia, el cual deberá ser notificado al presunto infractor, como tercera etapa dentro del proceso contravencional por infracciones de tránsito. Es claro que pese a la no comparecencia, no resulta necesario, volver a notificar sobre el inicio de la actuación, toda vez que mediante el comparendo se dio comunicación del inicio del proceso policivo...De tal manera, que presente o no presente el inculpado, el proceso seguirá su curso hacia la celebración de la audiencia pública, y si es del caso, a la imposición de la sanción que corresponda a la infracción realizada. Como puede observarse el procedimiento previsto en el Artículo 136, que se examina, efectivamente consagra ciertas prerrogativas para los conductores de vehículos de servicio público, puesto que les brinda la posibilidad de i) aceptar o rechazar la imputación de la infracción de tránsito; ii) obtener la reducción de la multa en un 25%; iii) continuar el proceso en caso de no

comparecencia, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados, beneficio éste que ya fue extendido a los conductores de vehículo particular en la Sentencia C-530 de 2003. El criterio de diferenciación al cual alude el interviniente pareciera ser relevante, pues evidentemente los conductores de servicio público diariamente desarrollan su labor estando por ello más expuestos que los conductores de vehículos particulares a la comisión de infracciones de tránsito, a lo cual se suman las condiciones riesgosas que de por sí rodean la conducción del tránsito terrestre.

Es decir, que desde este punto de vista podría estar justificado el trato diferente que instituye el Artículo 136 que se examina. No obstante, un análisis más detenido de la norma permite cuestionar seriamente el aludido criterio de diferenciación, puesto que las condiciones riesgosas que rodean el transporte terrestre afectan por igual a todo aquel que lleve a cabo la conducción de un vehículo automotor, sin importar que se trate de un vehículo de servicio público o de un vehículo particular. En efecto, la actividad transportadora en general implica riesgos para las personas y las cosas, sin importar que ella sea desarrollada por conductores particulares o de servicio público. Por todo lo anterior, se concluye que el criterio empleado por el legislador en los segmentos acusados del Artículo 136 bajo examen para establecer un trato diferencial a favor de los conductores de servicio público es del todo irrelevante, como quiera que desde el punto de vista de los riesgos que implica la actividad transportadora los conductores de vehículo particular se encuentran en la misma situación fáctica que aquellos, teniendo derecho, por tanto, a los mismos beneficios que en materia de infracciones de tránsito consagra la citada disposición legal para los conductores de servicio público. Pero la discriminación que se opera respecto de los conductores de servicio particular no puede llevar indefectiblemente a la inexequibilidad de la citada disposición legal, por cuanto se impediría que dichos conductores puedan beneficiarse de las prerrogativas allí consignadas. De ahí que lo

²⁹⁵ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Segunda. Subsección "B". 5 de febrero de 1998. Consejero Ponente: Carlos A. Orjuela Góngora.

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.”

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.”

Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011. “La Sala no encuentra asidero para las acusaciones presentadas por la demanda en contra del artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, y no evidencia que la regulación relativa a la reducción de las multas por infracciones de tránsito prevista en esta medida sea violatoria del debido proceso, por las siguientes razones:

En primer lugar, la Corte encuentra que de una interpretación taxativa de la norma acusada, se evidencia que si bien el texto de la norma no menciona de manera expresa al propietario del vehículo o a la empresa donde se encuentra vinculado el vehículo automotor, de ello no se puede deducir, como lo hace el demandante, que la norma desconozca el derecho al debido proceso del propietario y de la empresa afiliadora.

Por el contrario, la Corte encuentra que la norma al regular las diferentes posibilidades para que opere la figura de la reducción de las multas por infracciones de tránsito, se refiere de manera general al “inculpado”, quien si acepta la comisión de la infracción y sin necesidad de ninguna otra actuación administrativa, esto es, sin necesidad de adelantar el proceso administrativo correspondiente, podrá cancelar o bien el cincuenta por ciento (50%), si paga dentro de

los cinco días siguientes a la orden de comparendo, o bien el setenta y cinco (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo. La norma prevé que si aceptada la infracción el “inculpado” no paga en el término máximo de veinte (20) días antes señalado, el “inculpado” deberá cancelar el cien por ciento (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.

Adicionalmente, la norma prevé que en todo caso y en el evento en que “el inculpado” rechace la comisión de la infracción, se seguirá el trámite o proceso administrativo correspondiente, de manera que este deberá comparecer en audiencia pública ante la 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 inculcados 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 inculcados 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 “inculcado”, 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 cubre 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 inculcado o contraventor, bien sea el conductor del vehículo, el propietario del mismo o la empresa afiliadora, si no aceptan la comisión de la infracción y no pagan dentro de los términos previstos para acceder a las

rebajas de las multas de tránsito, contarán en todo caso, con las garantías propias de un debido proceso administrativo, a fin de que la autoridad de tránsito determine el verdadero contraventor e imponga la sanción correspondiente.

De esta manera, la Corte comparte el concepto emitido por las Universidades interventoras en cuanto a que de la lectura e interpretación taxativa de la norma demandada no se puede concluir que solo se garantice el derecho fundamental del debido proceso al conductor que ha quebrantado alguna norma del Código de Tránsito, toda vez que del hecho de que el Legislador no hubiera hecho mención expresa en esta norma del propietario del vehículo, ni de la empresa a la cual se encuentra vinculado, y se refiera de manera general al “inculcado” 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 inculcado 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 “inculcado” o “contraventor”, ya que aunque el conductor suele ser el principal infractor de las normas de tránsito, también pueden serlo el propietario del vehículo o la empresa a la cual se encuentra afiliado el automotor, o ambos.

De otra parte, considera la Sala que debe realizarse una interpretación sistemática del artículo 24 demandado, para entenderlo de manera concordante y armónica con el artículo 29 Superior y las demás disposiciones de la Ley 1383 de 2010 y del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

En este sentido, y siguiendo la línea jurisprudencial relativa a las interpretaciones sistemáticas que ha venido realizando la Corte en materia de respeto del debido proceso y de responsabilidad objetiva en materia de sanciones por infracciones de tránsito, las expresiones “inculpado” o “contraventor”, contenidas en el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, deben interpretarse de manera armónica con el resto de las disposiciones contenidas en la Ley 1383 de 2010 y de la Ley 769 de 2002 y con las disposiciones constitucionales, de manera que se entienda que el sujeto aludido con las expresiones “inculpado” o “contraventor” se refieren tanto al conductor del vehículo, como al dueño del vehículo automotor o a la empresa a la cual se encuentre vinculado, respecto de cualquiera de los cuales se puede determinar culpabilidad o responsabilidad por la comisión de infracciones de tránsito, y pueden además responder de manera solidaria, cuando a ello haya lugar.

Así mismo, es necesario realizar una interpretación sistemática del artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 con el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, modificadorio del artículo 135 de la Ley 769 de 2002, en el cual se consagra el procedimiento ante la comisión de una contravención. El artículo 22 de la Ley 1383 de 2010 estipula que una vez impuesto el comparendo y en el caso de servicio público, se entregará al conductor y se enviará copia del mismo por correo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes, para lo de su competencia, el cual como ya se ha mencionado, fue declarado exequible por esta Corte. De esta manera, evidencia la Sala que el Legislador ha previsto la garantía de la notificación del comparendo y del debido proceso administrativo, tanto para el propietario del vehículo como para la empresa a la cual se encuentra vinculado. Esta norma se propone vincular al propietario y a la empresa al procedimiento administrativo correspondiente, al cual pueden comparecer para hacer valer sus derechos con arreglo al debido proceso. Por tanto, observa la Sala que el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010 se encuentra dirigido al inculpado o contraventor, es decir, al conductor, al propietario o a la empresa, sin perjuicio de la solidaridad entre

ellos en el pago de la multa.

Por esta razón, infiere la Sala que no es posible afirmar, como lo hace el actor, que en el artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 se le esté desconociendo el derecho al debido proceso y el derecho de defensa al propietario del vehículo o a la empresa a la cual se encuentra afiliado, ya que de una interpretación sistemática con el procedimiento regulado en el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, se concluye que este le es aplicable a cualquier infractor, incluyendo al propietario o a la empresa a la cual está afiliado el vehículo, cuando la infracción le sea imputable a ellos, de manera que se les garantiza el debido proceso administrativo.

En síntesis, la Sala concluye que no es posible deducir de la norma acusada que al dueño del vehículo o a la empresa a la cual se encuentre afiliado, se les desconozca o viole el debido proceso, en razón de que (i) a partir de una interpretación taxativa de la norma en cuestión se evidencia, que la norma se refiere de manera genérica al sujeto del enunciado normativo como al “inculpado” o “contraventor”, tanto para efectos de la aceptación de la contravención, el otorgamiento de las rebajas respectivas en las multas por infracciones de tránsito, como para aquellos casos en que no haya aceptación de la infracción y se lleve a cabo un debido proceso administrativo con el respeto de todas las garantías sustanciales y procesales; (ii) así mismo, de una interpretación sistemática de la norma demandada, se concluye que el Legislador ha previsto en el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010, la notificación del comparendo al dueño o propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentre afiliado, con el fin de garantizar el principio de publicidad, la aceptación de la comisión de la infracción de tránsito para acceder al beneficio de la reducción de la multa prevista en la norma demandada, o bien la comparecencia y derecho de defensa de estos dentro del respectivo proceso administrativo, precepto que, como se ha mencionado en repetidas oportunidades, fue analizado y declarado exequible por esta Corte mediante la Sentencia C-980 de 2010.

En consecuencia, tanto de una interpretación taxativa como sistemática del artículo 24 de la

Ley 1383 de 2010, se colige que cualquiera que sea el “inculcado” 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-188911 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 MT-29731 de 2010, MT-154271 de 2010 y MT-445961 de 2012: *“El conductor infractor a quien se le impone un comparendo tiene la opción de aceptar la comisión de la infracción, la cual se entiende surtida si cancela dentro de los cinco (5) días siguientes a la fecha del comparendo y asiste obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en un Centro Integral de Atención, CIA, caso en el cual debe pagar el 50% del valor de la multa. A este último -al CIA- le cancelará el 25% del valor que pague el inculcado y el excedente se pagará al organismo de tránsito.*

1. *El artículo 24 de la Ley 1383 de 2010 establece que una vez el inculcado 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.”

Concepto MT-198731 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 inculcado acepta la infracción, pero no cancela dicho monto en las oportunidades indicadas en la precitada norma, deberá cancelar el (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios. Así las cosas y como quiera que la normatividad de tránsito se limita a señalar que la multa se pagará junto con los intereses de mora correspondientes, en el sentir de esta Asesoría Jurídica, para dicho efecto, deberá darse aplicación a lo preceptuado en la*

normatividad vigente en la materia, de conformidad con lo establecido en el artículo 884 del Código de Comercio, (...) los intereses remuneratorio y moratorio no podrán exceder 1.5 veces el Interés bancario Corriente, es decir, el 33.93% efectivo anual para la modalidad de microcrédito y el 24.215 efectivo anual para la modalidad de crédito de consumo y ordinario. Dicho interés bancario Corriente es certificado por la Superintendencia Bancaria, para un período determinado.”

Concepto MT-100481 de 2013. “En este orden de ideas, el curso de capacitación sobre normas de tránsito que dicten los organismos de tránsito o los Centros Integrales de Atención para acceder a los descuentos contenidos en el citado artículo (136), no tienen ningún costo.”

Concepto MT-20201340010401 de 2020. “...de llegarse a incurrir en infracciones de tránsito en el territorio nacional -indistintamente si el presunto contraventor utiliza licencia de conducción nacional o extranjera-, deberá aplicarse el procedimiento contravencional contenido en la Ley 769 de 2002, la Resolución 3027 de 2010 proferida por el Ministerio de Transporte...”

Concepto MT-20201340059741 de 2020. “...en tanto sean las infracciones cometidas, el contraventor se hará acreedor del mismo número de órdenes de comparendo, si se trata de diferentes infracciones simultáneas, es procedente a la luz de la normatividad especializada en materia de tránsito, y obligatorio para el agente de control operativo que prevea la comisión de las conductas constitutivas de infracciones al tránsito. Ahora bien, es necesario clarificar que el supuesto de hecho del sub examine (transitar con pico y placa), constituye la infracción codificada en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 como C.14, consistente en transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente, en ese caso, no se trata de una conducta de carácter continuado o permanente, que son aquellas en donde su ejecución se prolonga en el tiempo, por tanto, cuando las circunstancias de tiempo, modo y lugar difieren entre sí, se configuran hechos disímiles, aun cuando se trate de la misma infracción, en consecuencia da lugar a la imposición de órdenes de comparendo

distintas. Ahora bien, es preciso señalar en el supuesto de hecho bajo análisis, el contraventor incurriría en una nueva infracción si, una vez extendida la orden de comparendo, no dispone la suspensión de la circulación del automotor en el lugar más cercano, que no tenga restricciones para su estacionamiento. No obstante, será en el proceso contravencional, donde el presunto contraventor tendrá la oportunidad procesal de ejercer su derecho de defensa, participando en su desarrollo con las consideraciones del caso, presentando descargos, las pruebas que pretendan hacer valer, solicitar la práctica de aquellas que consideren pertinentes, presentar recursos, con el fin de demostrar que no es responsable de la comisión de la infracción, para que finalmente la autoridad de tránsito tome (a decisión frente al caso y la notifique en estrados, pues es imperativo para las autoridades administrativas respetar el debido proceso, permitiendo a los presuntos infractores el derecho de defensa y contradicción, como lo señala la Corte Constitucional, en Sentencia C-089 de 2011: (...)

Finalmente, es necesario resaltar que la reducción de multa establecida en el artículo 136 del Código Nacional de Tránsito procede por el pago de dicha sanción y en consecuencia se constituye a motu proprio la aceptación la responsabilidad contravencional, y así las cosas, la comisión de varias infracciones en un mismo día no impide la aplicación de los efectos de la citada disposición.”

Concepto MT-20221340098211 de 2022. “...el comparendo es una orden de comparecer a un presunto infractor de las normas de tránsito y hace las veces de una notificación, mientras que la sanción debe ser impuesta por la autoridad de tránsito previo procedimiento contravencional o una vez así la haya aceptado el presunto infractor y solo en este último caso dándose la sanción con los preceptos señalados en la normatividad se entenderá que hay una obligación clara, expresa y actualmente exigible que presta mérito ejecutivo”.

Concepto MT-20231341235181 de 2023. “...la responsabilidad en el pago de las multas impuestas por la comisión de infracciones al

tránsito, recae sobre la persona declarada contraventor en el proceso contravencional y no sobre los vehículos, pues estos no tienen personería jurídica que los haga titulares de derechos y de contraer obligaciones.”

Concepto MT-20231340232951 de 2023.

“Por otra parte, en atención a su consulta referente a la implementación de salas públicas para grabar en audio y video sus audiencias dentro del proceso contravencional, es preciso manifestar que no está regulado en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, empero “no regulado” no equivale siempre a “vedado o tácitamente prohibido”, por lo tanto aquellas situaciones no circunscritas a la norma especializada en la materia, para el caso que nos ocupa la Ley 769 de 2002 han de tenerse en cuenta siempre y cuando cumplan lo establecido en el artículo 162 de la misma codificación, respecto de la compatibilidad y analogía así: “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”. En la misma línea, se tiene que, para concluir sobre la aptitud para grabar audiencias en el procedimiento contravencional, ha de indicarse que la misma se predica cuando (i) este contenida en una de las normas procedimentales señaladas en el artículo 162 ejusdem, (ii) no fueran incompatibles con la misma, y (iii) no exista norma prevista para el caso.”

Concepto MT-20231340244591 de 2023. “-

El Código Nacional de Tránsito no refiere etapas procesales, sino actuaciones administrativas posteriores a la imposición de la orden de comparendo, desarrolladas de conformidad con lo establecido en el artículo 136 y subsiguientes ibidem, y descritas por la Corte Constitucional en la ratio decidendi de la Sentencia C-321 de 2022, citada en el presente análisis. - Si bien, el Código Nacional de Tránsito no define el término de duración de las actuaciones administrativas dentro del proceso contravencional, no pueden estas sobrepasar el término de caducidad de la acción previsto en el artículo 161 de la Ley 769 del 2002 modificado por el artículo 11 de la

Ley 1843 de 2017. “Artículo 161. Modificado por la Ley 1843 de 2017, artículo 11. Caducidad. La acción por contravención de las normas de tránsito, caduca al año (1), contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella. En consecuencia, durante este término se deberá decidir sobre la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad. (SFT) - Entre tanto, si el presunto infractor, niega la comisión de la conducta endilgada como infracción de tránsito, la autoridad debe decretar fecha y hora para la audiencia de pruebas y alegatos, donde se garantice el goce de sus derechos fundamentales a la defensa, contradicción y debido proceso, en este sentido, el inculpado podrá solicitar la práctica de pruebas y controvertirlas, así mismo, la autoridad está facultada para decretar pruebas de oficio que considere pertinentes y conducentes, disponiendo del término para el recaudo del material probatorio y la práctica de las mismas. - De manera que, como no existen términos establecidos en la norma de tránsito para las actuaciones administrativas dentro del proceso contravencional, la autoridad de tránsito según su competencia podrán utilizar normas supletorias contenidas en la Ley 1437 de 2011, “Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo”, en cuanto no fueren incompatibles, como quiera que se trata de un proceso administrativo sancionatorio donde se deben salvaguardar las garantías del derecho fundamental al debido proceso, bajo esta línea la Sentencia C-980 de 2010”

Concepto MT-20241340157931 de 2024. “El

ordenamiento jurídico otorga mecanismos para controvertir y ejercer el derecho a la defensa al ciudadano en el marco de los procesos contravencionales en atención a lo dispuesto en el artículo 136 y subsiguientes de la Ley 769 de 2002. A su vez, la Ley 1437 de 2011 dispone de los diversos medios de control judicial de la actividad administrativa del estado según sea el caso en concreto. De otra parte, cuando se presenten afectaciones a derechos fundamentales o se intente evitar un perjuicio irremediable, conforme al artículo 86 constitucional, cualquier persona podrá interponer acción de tutela, la cual posee un

procedimiento preferente y sumario. Ahora bien, de conformidad con el numeral 8.7 del artículo 8 del Decreto 087 del 17 de enero de 2001, es función de la Oficina Asesora Jurídica de éste Ministerio “Atender y resolver las consultas y derechos de petición relacionados con las funciones de la oficina, presentados ante el Ministerio por personas

de carácter público o privado”, en consecuencia, no tiene competencia para pronunciarse sobre la legalidad de las actuaciones y pronunciamientos de las autoridades de tránsito o determinar si con las mismas se incurre en un tipo penal o falta disciplinaria.”

Instrucción Administrativa:

Circular MT-39346 de 2012. “Como complemento de las comunicaciones 20124000049191 y 20124000122351, por las cuales se imparten directrices para el cumplimiento de lo ordenado por el artículo 205 del Decreto 019 de 2012, con el objeto de garantizar el acceso a los descuentos en el pago de las multas por infracciones a las normas de tránsito en todo el territorio nacional, el cumplimiento del régimen sancionatorio de tránsito, la veracidad y calidad de la información reportada, la aplicación de las sanciones determinadas para la reincidencia y especialmente salvaguardar la seguridad vial, a continuación se realizan las siguientes precisiones:

1. *Requisitos del instructor como técnico en seguridad vial para los Organismos de Tránsito.*

Los Organismos de Tránsito deben dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 11 de la Resolución 3204 de 2010, respecto de la vinculación del personal idóneo para dictar los cursos. Debido a su naturaleza jurídica, es posible que sea necesaria la celebración de convenios interadministrativos o contratos de prestación servicios para dichos técnicos, cuando la planta de personal del Organismo no cuente con servidores que cumplan con los requisitos necesarios para dichos términos.

Como quiera que la vinculación de personal en cargos de carrera y a través de contratación administrativa tiene reglas especiales, es posible verificar que la capacitación de quien pretende dictar el curso sea de nivel técnico o lo supere, siempre y cuando su formación y experiencia estén relacionadas con la seguridad vial. (por ejemplo profesional con especialización en seguridad vial).

2. *Garantizar que el infractor tome el curso.*

El cumplimiento de la sanción es de carácter preventivo y correctivo, el cumplimiento de la sanción es de carácter personal, tal como se señala en el párrafo 1 del artículo 129 del Código Nacional de Tránsito, por ello, los Organismos de Tránsito y los Centros Integrales de Atención deberán velar porque quien se declare infractor y reciba el curso no sea persona distinta de quien cometió la infracción, es decir verificar la identificación de las personas que se presenten a tomar el curso, en consecuencia deben velar porque:

- a) *Quien se presente a tomar el curso debe acreditar la licencia de conducción.*
- b) *Quien se presente a tomar el curso debe ser el infractor.*
- c) *Aplicando el sentido común y la proporcionalidad del tiempo mínimo del curso, en un mismo día no puede una misma persona tomar más de cuatro (04) cursos, máximo si tenemos en cuenta que por cada infracción se debe hacer un curso.*
- d) *Cuando una persona se presente a tomar más de dos (02) cursos al día declarándose infractor, es preciso que el Centro Integral le reporte tal hecho al Organismo de Tránsito que tramita el proceso convencional, quien debe verificar si procede la aplicación de la sanción por reincidencia.*
- e) *En los casos de comparendo impuestos a través de medios técnicos o tecnológicos, quien se declara infractor de una norma de tránsito y reconoce que estaba conduciendo el vehículo en el momento de la detección de la infracción y no acredita su licencia de conducción, se entiende que está aceptando la comisión de una segunda infracción “Conducir sin portar licencia”, por lo tanto éste hecho debe reportarse para que se imponga este nuevo comparendo.*
- f) *La persona que deba tomar cursos para obtener la rebaja de las multas impuestas antes del dieciséis (16) de marzo de 2010,*

puede tomar un sólo curso. Independientemente del número de infracciones, mientras esté vigente el descuento contemplado en la Ley 1450 de 2011, por estos comparendos.

3. Acciones de control del Ministerio

Los Organismos de Tránsito son unidades administrativas especiales reguladas por las normas de derecho público, los Centros Integrales de Atención son organismos de apoyo creados con el objeto de facilitar la aplicación del régimen normativo de tránsito, por lo tanto el Ministerio de Transporte tiene la facultad y el deber de verificar la correcta prestación del servicio y la veracidad de la información reportada por ambos, contenida en el registro único nacional automotor, que por ser abierto al público, goza de la calidad de registro público.

En ésta medida, el Ministerio de Transporte adelantará el cruce de información necesario para determinar si existe **fraude** para evitar el cumplimiento del régimen normativo.

Por lo anterior, de ser necesario para salvaguardar la información y el cumplimiento de las normas constitucionales y legales, sin perjuicio de las investigaciones administrativas y denuncias de carácter penal, se ordenará la suspensión de la conectividad con el sistema RUNT, de todos aquellos Centros Integrales u Organismos de Tránsito, en los que se observen actuaciones que permitan la suplantación de quien cometió las infracciones de tránsito.

Con el objeto de realizar la trazabilidad necesaria y verificar la identificación de los infractores y el cumplimiento de las condiciones legales para la aplicación de los descuentos a las sanciones por infracciones a las normas de tránsito, los Organismos de Tránsito y los Centros Integrales de Atención deberán revisar sus bases de datos e identificar las personas que se han declarado contraventoras en dos oportunidades o más el mismo día, asistiendo al curso.

La información resultante del análisis anterior, deberá ser enviada en medio magnético a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte en un archivo en donde se indique el nombre, número de

identificación y número de la licencia de tránsito.

Los Organismos de Tránsito deben competir en calidad y servicio con los Centros Integrales de Atención y se les recuerda que están **obligados** a recibir los certificados expedidos por los Centros Integrales habilitados, así mismo debe ser equitativa la distribución de la capacitación para los comparendos pedagógicos.

De otro lado, en aras de garantizar una adecuada y oportuna prestación del servicio al ciudadano los organismos de tránsito independientemente de que dicten el curso o no, deben generar las comunicaciones y soluciones tecnológicas con los CIA que operan en su ciudad, para que el reporte del curso se haga en tiempo real. Lo anterior, sin perjuicio de lo reportado ante el RUNT u otros organismos.

Circular MT-80521 de 2011. "... todos los organismos de tránsito del país tienen la obligación de conceder los descuentos contemplados en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 24 de la ley 1383 de 2010, a los infractores que presenten certificación de haber realizado el curso, expedida por un Centro Integral de Atención habilitado por el Ministerio de Transporte o por cualquier Organismo de Tránsito. De igual forma que el hecho de no corresponder la jurisdicción en la cual fue cometida la infracción o en la cual fue dictado el curso y emitido el correspondiente certificado, a la jurisdicción del organismo de tránsito a que acude el infractor, no constituye justificación legal que permita al organismo de tránsito negarse a aplicar el descuento contenido en la norma. Al respecto para que los infractores puedan efectivamente disfrutar del beneficio establecido en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 24 de la ley 1383 de 2010 deben:

- Asistir a un curso sobre normas de tránsito (Artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 24 de la ley 1383 de 2010)
- El curso deberá ser dictado por un Centro Integral de Atención habilitado por el Ministerio de Transporte y en aquellos lugares del país en donde no exista Centro Integral de Atención, el curso deberá ser dictado por el

Organismo de Tránsito (Artículo 1- Resolución 3204 de 2010)

- *Es importante anotar que el certificado expedido por el Centro Integral de Atención o el Organismo de Tránsito, tiene validez nacional y ante cualquier organismo de*

tránsito (Artículo 10- Resolución 3204 de 2010)

- *El pago de la multa y la comparecencia del infractor podrá efectuarse en cualquier lugar del país (Inciso final artículo 24 ley 1383 de 2010)."*

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341349191 de 2023.

"Ante la imposición de una orden de comparendo por la comisión de infracciones al tránsito, el implicado podrá optar acogerse a las opciones que indica el artículo 136 de la ley 769 de 2002, realizando el pago de la multa en los términos señalados o compareciendo ante la autoridad si rechaza la comisión de infracción, para que en audiencia pública se dé inicio al proceso contravencional y pueda si, ejercer su

derecho de defensa y contradicción. Así mismo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción y no se pudo acoger a los descuentos que refiere el numeral 1 y 2 del artículo 136, en cita, por falta de recursos suficientes para el pago de la multa en su momento, puede solicitar a la autoridad de tránsito la celebración de un acuerdo de pago en los términos establecidos en el numeral 1 del artículo 2 de la Ley 1066 de 2006."

Texto del Editor:

Procedimiento Contravencional de Tránsito Terrestre

El Código Nacional de Tránsito Terrestre – CNTT (Ley 769 de 2002) establece en los artículos 135 y 136 las condiciones esenciales del procedimiento contravencional de tránsito. En este se pueden distinguir cuatro fases:

Captura de la eventual infracción y elaboración del comparendo

La primera fase del proceso contravencional de tránsito se divide en dos momentos: la detección de una eventual infracción y la elaboración de una orden de comparendo por parte de una autoridad competente. El desarrollo de esta fase depende de la forma en que se captura la supuesta infracción; si es por la presencia de un agente en el lugar de los hechos o mediante herramientas tecnológicas.

En caso de descubrimiento por la presencia de una autoridad de tránsito, la fase de detección y elaboración de la orden

de comparendo sucede en el mismo tiempo y lugar donde ocurren los hechos. El agente o autoridad que constata la conducta irregular ordena detener la marcha del vehículo, recopila pruebas de la comisión de una supuesta infracción en caso de ser necesarias (fotos, video, reporte, examen de embriaguez) y elabora y suscribe la orden de comparendo respectiva, en la cual se pueda identificar plenamente al conductor y los aspectos de tiempo, modo y lugar de la conducta. En estos eventos también es posible que el agente ordene la inmovilización del vehículo, si ocurre alguna de las causales previstas para ello, como no utilización del casco de seguridad, emisión de gases contaminantes, no pagar peaje, entre otras.

En el evento de captura de la infracción por medios técnicos o tecnológicos, la fase de detección y elaboración de la orden de comparendo se agota en tiempos y lugares diferentes a donde ocurrieron los hechos. La herramienta tecnológica (como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura) identifica con precisión la ocurrencia de una

infracción de tránsito y las placas del vehículo y/o conductor. Las herramientas de identificación pueden administrarse por una entidad privada o por la respectiva autoridad de tránsito pública. Si las gestiona una entidad privada, y comoquiera que dichas empresas no tienen competencia para emitir órdenes de comparendo, la empresa traslada la evidencia de la detección a un agente de tránsito competente para que la valide y evalúe si amerita la emisión de una orden de comparendo. Y si las herramientas las administra directamente la autoridad de tránsito competente, los agentes autorizados validan las infracciones detectadas por medios tecnológicos y deciden sobre la emisión del comparendo. En ambos casos, el procedimiento llevará, lógicamente, a que no sea necesario que el agente de tránsito coincida en el tiempo y en el lugar donde ocurrieron los hechos o que la presencia físicamente.

Entonces, se tiene que dependiendo de la forma en que se capture la conducta irregular, ya sea de manera directa por un agente o indirecta por medios tecnológicos, la fase se desarrolla en el mismo tiempo y lugar donde ocurrieron los hechos o en otro diferente. Para iniciar el proceso contravencional en debida forma siempre tiene que mediar una orden de comparendo suscrita por una autoridad de tránsito competente, pues este elemento contiene la primera valoración de un agente sobre las evidencias de la posible comisión de una infracción. Sin la orden de comparendo debidamente diligenciada por la autoridad competente no se puede iniciar el proceso contravencional y no puede continuarse con la siguiente fase de notificación, pues no habría nada para notificar.

Notificación de la orden de comparendo

La segunda etapa del proceso contravencional es la de notificación de la orden de comparendo. Al igual que en la fase anterior, el desarrollo de esta depende de la forma en que se captura la supuesta infracción; por la presencia de una autoridad de tránsito o mediante herramientas tecnológicas.

La notificación cumple el objetivo fundamental de darle a conocer a la persona implicada del inicio de un proceso administrativo

contravencional en su contra por la supuesta comisión de una infracción de tránsito, y desde ese instante empiezan a correr los términos para aceptar o rechazar la infracción.

Cuando la conducta irregular se detecta por la presencia de una autoridad de tránsito, la notificación de la orden de comparendo se hace directamente al implicado y se agota en el mismo tiempo y lugar donde ocurrieron los hechos. Una vez se detecta la infracción y elabora el comparendo (primera fase), el respectivo agente hace entrega de la orden de comparendo al presunto infractor y en ese instante se entiende surtida la notificación personal. La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se niega a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente. La firma del testigo supone la misma implicación de la firma por parte del presunto infractor, en consecuencia, el comparendo se entiende notificado.

En caso de que la detección haya sido por medios tecnológicos, la notificación de la orden de comparendo se hace al propietario del vehículo y se surte en un tiempo y lugar diferente a donde ocurrieron los hechos. En los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, esta debe enviar por correo y/o correo electrónico copia del comparendo y sus soportes al propietario, o a la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo si se trata de automotores de servicio público. Si no es posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo. Al propietario se le ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, para que ejerza su derecho a la defensa como se explicará más adelante. Vale resaltar que es responsabilidad de los propietarios actualizar la dirección de notificaciones en el RUNT, por lo que la notificación se entenderá surtida legalmente si en dicha base obra alguna ubicación física y/o electrónica.

Es de resaltar que el artículo 129 del CNTT indica que, en todo caso, los 'informes de tránsito' por infracciones, que se completan a través de las órdenes de comparendo, deben notificarse al conductor, y 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. Y según la sentencia de la Corte Constitucional C-530 de 2003, esto implica que el propietario sólo será llamado a descargos, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que probablemente es el responsable de la infracción.

Así las cosas, está claro que la notificación es una etapa fundamental en el proceso contravencional de tránsito. Cuando la infracción se detecta por la presencia de una autoridad competente, la notificación personal del supuesto infractor se realiza en el mismo tiempo y lugar donde ocurrieron los hechos. Pero, cuando la conducta irregular se capta por medios tecnológicos, la notificación se hace al propietario del vehículo por correo y/o correo electrónico. Si a través del correo se logra dar a conocer la orden de comparendo, la notificación se entiende surtida, de lo contrario, se tiene que recurrir a los otros medios de notificación establecidos en el CPACA para los procedimientos administrativos sancionatorios.

Aceptación, rechazo o indiferencia frente a la infracción

Una vez surtida adecuadamente la notificación a la persona implicada, comienzan a correr los términos para que esta acoja alguna de las tres opciones que le ofrece el ordenamiento jurídico frente a la orden de comparendo, a saber: aceptación, rechazo o indiferencia.

Aceptación. Es la manifestación voluntaria del implicado de que efectivamente cometió la infracción que se le imputa, expresada mediante el pago de la multa que corresponde a la contravención. Si se acepta la infracción, la persona puede aspirar a que se le apliquen las reducciones consagradas en el artículo 136 del CNTT. Así mismo, la consecuencia principal de la aceptación es que se termina el proceso contravencional por la asunción de la responsabilidad y el pago de la multa.

Cabe indicar que cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación del comparendo.

En este evento, la autoridad de tránsito competente declara la contravención a nombre de la persona que pagó y asistió al curso. Aquí es relevante indicar que cuando la infracción se detecta por la presencia de un agente de tránsito, la única persona que puede aceptar la infracción fue a quien le notificaron la orden de comparendo. Pero, cuando la conducta se captura por medios tecnológicos, es viable que la aceptación se realice por alguien diferente a quien le notificaron la orden de comparendo (propietario). Esto es así, porque de acuerdo con el parágrafo 1 del artículo 129 del CNTT “[l]as multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción”.

Rechazo. Es la manifestación del implicado de que rechaza la comisión de la infracción, expresada mediante la comparecencia a la autoridad de tránsito para rendir descargos y solicitar la audiencia de que trata el artículo 136 del CNTT. Si la infracción se detecta por la presencia de una autoridad de tránsito, el implicado puede rechazar la infracción dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la notificación de la orden de comparendo. De otro lado, cuando la infracción se captura por medios tecnológicos, el implicado puede rechazar la infracción en los once (11) días siguientes a la notificación de la orden de comparendo. El efecto principal del rechazo de la infracción es que comienza la fase de contradicción del proceso contravencional y la autoridad procederá a fijar fecha y hora de realización de la audiencia, en la cual se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculcado. En caso de rechazo no procede ningún descuento en la multa.

Indiferencia. Es la decisión de no aceptar ni rechazar la infracción en los términos establecidos, a pesar de que se surtió debidamente la notificación de la orden de

comparendo. Independientemente de la forma en que se detecta la conducta irregular, a los treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, el citado quedará vinculado al proceso, en cuyo caso se programará fecha y hora de celebración de la correspondiente audiencia, la cual se notificará por estrados.

En todo caso, La acción por contravención de las normas de tránsito caduca en un (1) año, contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella. Durante este término se deberá decidir sobre la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad.

En suma, la tercera fase del proceso contravencional es el traslado de la orden de comparendo al presunto infractor. Frente a la misma, este puede tomar tres opciones: aceptar, rechazar o estar indiferente. Si acepta, puede pagar la multa con descuentos y se termina el proceso contravencional. Si rechaza, comienza una fase de contradicción de la imputación y se fija hora y fecha de audiencia para resolver la situación. Si es indiferente, el implicado queda vinculado al proceso y se fija fecha para audiencia de decisión, en la cual pueden sancionarlo o absolverlo.

Audiencia de decisión

La fase de la audiencia de decisión solo se surte en caso de rechazo o indiferencia frente a la orden de comparendo. El fin de la audiencia es garantizar el derecho al debido proceso de la persona inculpada, de tal forma que tenga un espacio para presentar descargos y controvertir y mostrar nuevas

pruebas, además de que es la única oportunidad para presentar recursos. En este escenario, la autoridad competente práctica las pruebas, las valora y decide sobre la imposición o no de la sanción. De la audiencia y la decisión se levanta un acta en la que estaría contenido el acto administrativo sancionatorio o absolutorio, y contra el mismo proceden los recursos de reposición y apelación. La notificación de la decisión, independientemente de que el inculcado asista o no a la audiencia, se hace por estrados, salvo que la sanción se trate de suspensión o cancelación de la licencia de conducción, evento en el cual la decisión se notifica por los medios establecidos en el CPACA.

Cabe precisar, finalmente, que las autoridades, con ocasión de un procedimiento contravencional de tránsito, pueden aplicar el artículo 51 del CPACA, según el cual puede sancionarse a los particulares que en el curso de una investigación administrativa “se rehúsen a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones administrativas, los oculten, impidan o no autoricen el acceso a sus archivos a los funcionarios competentes, o remitan la información solicitada con errores significativos o en forma incompleta”. En estos términos, si el destinatario de la orden de comparendo la rechaza o es indiferente, y además se le convoca para que presente un informe relevante para verificar los hechos que dieron lugar a la infracción y la persona quien debe imputársele, pero se rehúsa a presentar ese informe o lo hace de manera imprecisa, es posible imponérsele una sanción administrativa en los términos del artículo precitado.

Parágrafo 1. En los lugares donde existan inspecciones ambulantes de tránsito, los funcionarios competentes podrán imponer al infractor la sanción correspondiente en el sitio y hora donde se haya cometido la contravención respetando el derecho de defensa.

Parágrafo 2. Adicionado Artículo 7 Ley 1843 de 2017. Cuando se demuestre que la orden de comparendo por infracción a las normas de tránsito detectada por sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notificada, los términos establecidos para la reducción de la sanción comenzarán a correr a partir de la fecha de la notificación del comparendo.

Parágrafo 2²⁹⁶.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-020 de 2024. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-020 de 2024 decidió declarar

inexequible el último aparte del Artículo 15 de la Ley 2251 de 2022.

Parágrafo transitorio. Adicionado Artículo 118 Decreto-Ley 2106 de 2019. El Ministerio de Transporte continuará realizando las habilitaciones, hasta que se cuente con el desarrollo en el sistema RUNT, para que dichos organismos realicen el registro de manera directa, plazo que no podrá ser mayor a 6 meses contados a partir de la expedición del presente decreto ley prorrogables por 3 meses más.

Para todos los efectos legales, el registro en el RUNT hará las veces de habilitación.

Parágrafo. Adicionado Ley 2050 de 2020 Artículo 23. Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, para lo cual quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro y su permanencia en el curso, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte.

Legislación Complementaria: Ley 2251 de 2022

Artículo 15. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito.

Los cursos realizados por los organismos de tránsito, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística registrados ante el sistema del Registro Nacional de Tránsito (RUNT) para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro, gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte.

En todo caso, para la prestación del curso virtual y/o presencial, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística, deberán cumplir

²⁹⁶ Este Parágrafo había sido modificado por el Artículo 95 de la Ley 1450 de 2011, el cual posteriormente fue derogado expresamente por el Artículo 267 de la Ley 1753 de 2015.

los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, según reglamentación del Ministerio de Transporte.

A los organismos de tránsito no se les exigirá convenio para prestar los cursos.

Instrucción Administrativa:

Circular MT 20234200000377 de 2023.
"...quienes tienen a cargo el cumplimiento de generar y realizar todos los cursos sobre normas de tránsito, a través del sistema del REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO RUNT, cumplir con la respectiva conectividad con el sistema y el procedimiento desarrollado a través de las funcionalidades para el registro directo y en línea del control de identidad, verificación de la asistencia, realización de los cursos y demás validaciones, siendo la plataforma del RUNT, la única autorizada para la remisión y cargue final del curso impartido por los actores contemplados en el artículo 136A de la Ley 769 de 2022, modificado por el artículo

8 de la Ley 2251 de 2022. A partir de la fecha el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por infracciones de Tránsito - SIMIT, deberá abstenerse de recibir reportes de cursos sobre normas de tránsito de una fuente distinta al Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, en cumplimiento el parágrafo 2 del artículo 11 de la Ley 769 de 2002. Finalmente, se reitera que los Organismos de Apoyo, las autoridades de tránsito y los Organismos de Tránsito que ejerzan funciones de organismos de apoyo, deberán atender las disposiciones establecidas por la Superintendencia de Transporte"

Reglamentación: Resolución MT-20223040045295 de 2022

Centros Integrales de Atención (CIA)

Artículo 3.5.1. Registro de los Centros Integrales de Atención. Los Centros Integrales de Atención interesados en la prestación del servicio de escuela y casa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito deberán registrarse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). El registro permitirá la prestación del servicio conforme el alcance de certificación otorgada por el Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC) acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

Artículo 3.5.2. Requisitos y condiciones para obtener el Registro. Para que un Centro Integral de Atención obtenga por parte del Ministerio de Transporte a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) aprobación del registro para su funcionamiento, debe cumplir con los siguientes requisitos:

- a) La sociedad propietaria del Centro Integral de Atención debe estar legalmente constituida y en su objeto social debe encontrarse sea la prestación del servicio de Centro Integral de Atención y acreditar el registro del establecimiento comercial. 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.
- b) Estar autorizado por el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (INPEC) para ofrecer el servicio de casa-cárcel mediante acto administrativo emanado de esa institución, a través del cual lo aprueba para tal fin; o 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.
- c) Contar como mínimo con un (1) instructor en normas de tránsito, el cual deberá cumplir con el perfil requerido de conformidad a lo establecido en el artículo 3.5.5., de esta resolución.

d) Certificado de conformidad del servicio, expedido por un Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC) acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), bajo la Norma ISO/IEC 17065 o la que la modifique, adicione o sustituya. El Certificado de conformidad del servicio indicará el cumplimiento del esquema de certificación de producto por servicios definido por el Ministerio de Transporte de acuerdo al esquema establecido en el Anexo 11 “Funciones y actividades de evaluación de la conformidad dentro del esquema de certificación de servicio a realizar a los centros integrales de atención, los centros de enseñanza automovilística y los organismos de tránsito”, de la presente resolución.

e) Contar con los elementos tecnológicos y de conectividad señalados en el presente capítulo para la transmisión de la información generada por el Centro Integral de Atención al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

f) Pago de la tarifa del servicio del registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para el registro del Centro Integrales de Atención establecida en la Resolución número 4558 de 2019 del Ministerio de Transporte o aquel a que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 1. Los Organismos Evaluadores de la Conformidad deberán realizar el pago de la tarifa por el servicio de ingreso del certificado de conformidad del Centro Integral de Atención al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), asimilando la establecida para “Certificado de organismo de certificación a Centro de Enseñanza Automovilística” que se encuentra en la Resolución número 20213040048735 de 2021 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya, hasta tanto se fije la tarifa correspondiente.

Instrucción Administrativa:

Circular MT 20234000000627 de 2023.

“1.1. Al punto tres (3) “Cursos Especializados a Infractores” se entenderá que los contenidos específicos de los cursos en cuanto al tipo de infracción se aplicarán una vez la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV adopte oficialmente tales contenidos. 1.2. Al punto cuatro “Actualización de Documentación para mantener el Registro ante el RUNT” se aclara que: 1.2.1. Las medidas tomadas se basan en el cumplimiento de la resolución 20203040011355 del 21 de agosto de 2020 expedida por este Ministerio. 1.2.2. Las menciones a organismos certificadores se entenderán aplicables a organismos evaluadores de la conformidad acreditados por la ONAC. 1.3. Al punto seis (6) “Atención de usuario en tiempo real”: 1.3.1. El literal “a” quedará así: “a. El ciudadano infractor que desee acceder el curso sobre normas de tránsito a infractores, deberá encontrarse registrado ante el Sistema RUNT.

1.3.2. Se entenderá que la comparecencia de un ciudadano para realizar el curso relacionado con una orden de comparendo específica constituye notificación por conducta concluyente en cuanto a la orden

misma, sin que se requiera modificar el formato de la orden de comparendo (literales “b” y “c”).

20234000000627 LINEAMIENTOS PARA EL CUMPLIMIENTO DE LA RESOLUCION 20203040011355 DE AGOSTO 21 DE 2020, Y EL ARTICULO 8 DE LA LEY 2251 DE 2022 QUE ADICIONÓ EL ARTICULO 136 A LA LEY 769 DE 2002.

3. Cursos Especializados a Infractores En cumplimiento del Artículo 8 de la Ley 2251 de 2022 “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban”, que adicionó el Artículo 136A a la Ley 769 de 2002, a partir del día primero 1 de noviembre de 2023, los Centros Integrales de Atención – CIAS, y Organismos de Tránsito – OT, autorizados para dictar cursos de curso sobre normas a los infractores de las normas de tránsito que desean acogerse a los descuentos previstos en dicha norma, deberán ser dictados según se establece en el artículo 37 y siguientes de la Resolución 20203040011355 del 21 de agosto de

2020, por especialidad según el tipo de vehículo y licencia de conducción (pesado, liviano o motocicletas y similares), y tipo de infracción según lo determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV. 4. Actualización de Documentación para mantener el Registro ante el RUNT

21 de agosto de 2020, y con el propósito de verificar el cumplimiento de los requisitos para operar por parte de los Centros Integrales de Atención- CIAS y Organismos de Tránsito – OT del país autorizados para dictar cursos a los infractores de las normas de tránsito en cita; se dispone un plazo que vence el día treinta y uno (31) de octubre de 2023, para que dichas entidades actualicen toda la documentación y vigencia de los requisitos previstos en los artículos 21 y 27 de la citada Resolución. La actualización aquí dispuesta se hará por conducto de los Organismos Certificadores de la Conformidad, conforme lo disponga el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC, para lo cual deberá orientar la verificación de los siguientes aspectos: a) Verificación presencial de la capacidad instalada del CIA o del OT, respecto de salones disponibles exclusivamente para ese propósito. b) Información sobre la malla horaria de atención para cursos, así como el material didáctico visual por especialidad conforme al numeral anterior de esta Circular. c) Verificar que el CIA u OT tengan registro y conectividad en línea con la Concesión RUNT, para el registro de infractores e Instructores, apertura y cierre de cursos, y reporte en línea de los certificados de asistencia. d) En relación con los CIAS, el organismo certificador de la conformidad deberá adicionalmente, verificar que el acto administrativo emanado del INPEC para ofrecer el servicio de casa cárcel se encuentre vigente; y en caso de acreditar convenio o contrato con una casa cárcel que ésta cumpla el mismo requisito para operar como tal emanado del INPEC, y que el convenio o contrato no sea mayo de 30 días. e) Las demás obligaciones de información / documentación prevista en la Resolución 20203040011355 del 21 de agosto de 2020. A partir del primero (1) de noviembre de 2023, las habilitaciones / registro de nuevos CIAS deberán acreditar

convenio o contrato con la casa cárcel más cercana a la sede objeto del registro. 5. Prevención de Fraude al Sistema Dando cumplimiento a la Circular Externa 202342000000377 del 14 de julio de 2023, por medio de la cual se ordenó dar cumplimiento a la Resolución 2020304040011355 del 21 de agosto de 2020, a partir de la fecha los CIAS y OT que dictan cursos a los infractores de las normas de tránsito, sólo podrán continuar haciéndolo previo registro de sus sedes ante la Concesión RUNT. De la misma manera se dispone que únicamente tendrán validez para reconocer descuentos en las multas por infracciones a las normas de tránsito, los cursos en que se haya efectuado el registro e identificación del infractor y del Instructor, así como la apertura y cierre de cada curso a través de la plataforma HQ RUNT, y la expedición del certificado de asistencia en línea con dicha Concesión. En tal sentido se reitera la prohibición al Sistema Integrado de Información Sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito – SIMIT y a los organismos y autoridades de tránsito, de reconocer o hacer efectivos descuentos de multas por infracciones a las normas de tránsito, si no ha mediado el cumplimiento del protocolo señalado al respecto. El reconocimiento de descuentos provenientes de certificados de asistencia a cursos que no fueron reportados en línea por medio del aplicativo HQRUNT, será considerado como fraude al sistema en los términos del inciso segundo del Artículo 136 A de la Ley 769 de 2002 (tal como fue adicionado por el artículo 8 de la Ley 2251 de 2022). En tales casos la Superintendencia de Transporte deberá abrir las investigaciones administrativas de rigor, sin perjuicio de la compulsas de copias a la Fiscalía General de la Nación según allí mismo se establece. Con el mismo alcance, está prohibido que las denominadas “concesiones de tránsito”, ejerzan funciones de CIAS sin estar autorizadas/registradas ante el RUNT para ello, y en tal sentido se considerará fraude al sistema la expedición de certificados de asistencia a cursos de educación, que hayan sido dictados y/o sus certificados expedidos por dichas concesiones de tránsito. Los CIAS u OT que a partir de la

fecha de esta Circular no se encuentren registrados ante RUNT, no podrán dictar cursos a infractores de las normas de tránsito, y la CONCESIÓN SIMIT y los OT solo podrán hacer efectivos los descuentos en las multas de tránsito de que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, cuando haya mediado el dicho registro ante el RUNT y el cumplimiento de lo previsto en la Resolución 20203040011355 del 21 de agosto de 2020 emanada de este Ministerio. 6. Atención del usuario en tiempo real.

Con el propósito de establecer mecanismos tendientes a atender al usuario en tiempo real, se dispone que a partir de la fecha: a) Los CIAS podrán enrolar al ciudadano infractor que al momento de hacer su registro para acceder el curso sobre normas de tránsito a infractores, no lo haya hecho o que habiéndolo hecho presente dificultades en su identificación. Para el ejercicio de esta facultad, los CIAS deberán acreditar ante Concesión RUNT el cumplimiento de los requisitos técnicos, operativos y de seguridad dispuestos por el Ministerio de Transporte para tal fin. b) Los Organismos o autoridades de tránsito del país deberán establecer en sus comparendos físicos o virtuales, o demás necesarios para que el usuario realice el curso de reeducación en el lugar que él determine, la aplicación del principio de NOTIFICACION POR CONDUCTA CONCLUYENTE previsto en la ley, de manera que con la sola realización del curso ante el CIA u otro OT del país, pueda registrarse el curso y hacer efectivo el descuento en la multa de tránsito para el cual se realizó. c) Los Organismos y autoridades de tránsito del país deberán establecer en sus comparendos físicos o virtuales, o demás necesarios para que el tercero que se declara culpable de la infracción (distinto al propietario) realice el curso de educación en el lugar que él determine, la aplicación del principio de NOTIFICACION POR CONDUCTA CONCLUYENTE previsto en la ley, de manera que con la sola realización del curso ante el CIA u otro OT del país, pueda registrarse el curso y hacer efectivo el descuento en la multa de tránsito a cargo del tercero que aceptó la

comisión de la infracción para el cual se realizó. Para ello es necesario que la información del comparendo obre prontamente en los sistemas de información creados por la Ley 769, pues solo de esa forma se garantiza que los ciudadanos gocen de los términos otorgados por la Ley en cualquier CIA u OT del país. d) Se entenderán prohibidas las conductas consistentes en: 1. Exigir que el ciudadano deba acudir a las instalaciones del organismo o autoridad de tránsito para ser notificado personalmente de su condición de tercero responsable. 2. Incorporar la información de las órdenes de comparendo después de que haya empezado a transcurrir el término para que el ciudadano pueda realizar el curso sobre normas de tránsito.”

Circular MT 20234000000657 de 2023 (alcance a la anterior). “1. ALCANCE AL CONTENIDO 1.1. Al punto tres (3) “Cursos Especializados a Infractores” se entenderá que los contenidos específicos de los cursos en cuanto al tipo de infracción se aplicarán una vez la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV adopte oficialmente tales contenidos. 1.2. Al punto cuatro “Actualización de Documentación para mantener el Registro ante el RUNT” se aclara que: 1.2.1. Las medidas tomadas se basan en el cumplimiento de la resolución 20203040011355 del 21 de agosto de 2020 expedida por este Ministerio. 1.2.2. Las menciones a organismos certificadores se entenderán aplicables a organismos evaluadores de la conformidad acreditados por la ONAC. 1.3. Al punto seis (6) “Atención de usuario en tiempo real”: 1.3.1. El literal “a” quedará así: “a. El ciudadano infractor que desee acceder el curso sobre normas de tránsito a infractores, deberá encontrarse registrado ante el Sistema RUNT.”

1.3.2. Se entenderá que la comparecencia de un ciudadano para realizar el curso relacionado con una orden de comparendo específica constituye notificación por conducta concluyente en cuanto a la orden misma, sin que se requiera modificar el formato de la orden de comparendo (literales “b” y “c”).”

Artículo 3.5.3. Otorgamiento del Registro. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 3.5.2., se otorgará el registro a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el cual autorizará al Centro Integral de Atención para operar en la sede solicitada y certificada.

Artículo 3.5.4. Vigencia del Registro. El Registro del Centro Integral de Atención se otorgará por tiempo indefinido, siempre y cuando se mantengan los requisitos y condiciones señalados en el presente capítulo y los resultados de las evaluaciones de seguimiento efectuadas por el Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC) acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) sean satisfactorios.

De lo contrario, se procederá a dar aplicación a lo establecido en el numeral uno (1) del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Artículo 3.5.5. Perfil del instructor. Para que los Centros Integrales de Atención puedan dictar cursos de capacitación, deberán contar como mínimo con un (1) instructor en normas de transporte, tránsito y seguridad vial el cual debe acreditar los siguientes requisitos:

- a) Poseer certificación como instructor en conducción, acreditar experiencia mínima de dos (2) años como docente o instructor en conducción y no haber sido sujeto de imposición de sanción alguna por ser contraventor de las normas de tránsito durante el último año, o
- b) Ser técnico profesional 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.

Registro de los Centros de Enseñanza Automovilística y Organismos de Tránsito para Dictar Cursos Sobre Normas de Tránsito

Artículo 3.6.1.1. Registro de los Centros de Enseñanza Automovilística y Organismos de Tránsito. Los Centros de Enseñanza Automovilística y Organismos de Tránsito interesados en dictar cursos sobre normas de tránsito deberán registrarse ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). El registro permitirá la prestación del servicio conforme el alcance de certificación otorgada por el Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC) acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

(Resolución número 20203040011355 de 2020, artículo 25, derogado en lo referente a los Centros de Enseñanza Automovilística por la Ley 2251 de 2022, artículo 8)

Artículo 3.6.1.3. Requisitos y condiciones para el Registro de los Organismos de Tránsito para dictar cursos sobre normas de tránsito. Para que un organismo de tránsito pueda dictar cursos de capacitación deberá registrarse en el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para lo cual deberá cumplir con los siguientes requisitos:

- a) Encontrarse clasificado como organismo de tránsito ante el Ministerio de Transporte y en estado activo ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).
- b) Contar como mínimo con un (1) instructor en normas de tránsito, el cual deberá cumplir con el perfil requerido de conformidad a lo establecido en el artículo 3.6.1.7., de esta resolución.
- c) Certificado de conformidad del servicio, expedido por un Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC) acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), bajo la Norma ISO/IEC 17065 o la que la modifique, adicione o sustituya. El Certificado de Conformidad del Servicio indicará el cumplimiento del esquema de certificación de producto por servicios definido por el Ministerio de Transporte de acuerdo al esquema establecido en el Anexo 11 "Funciones y actividades de evaluación de la conformidad dentro del esquema de certificación

de servicio a realizar a los centros integrales de atención, los centros de enseñanza automovilística y los organismos de tránsito”, de la presente resolución.

d) Contar con los elementos tecnológicos y de conectividades señaladas en el presente título, requeridas para la transmisión de la información generada por el organismo de tránsito al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

e) Pago de la tarifa del servicio del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para el registro del Organismo de Tránsito para dictar cursos sobre normas de tránsito, establecida en la Resolución número 20213040048735 de 2021 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 1. La tarifa del servicio del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) del literal e) del presente artículo, será la establecida para la habilitación de Centro Integral de Atención en la Resolución número 20213040048735 de 2021 del Ministerio de Transporte, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, la cual es asimilada para el caso del Registro de los Organismos de Tránsito para dictar cursos sobre normas de tránsito, hasta tanto se fije la tarifa correspondiente.

Parágrafo 2. Los Organismos Evaluadores de la Conformidad deberán realizar el pago de la tarifa por el servicio de ingreso del certificado de conformidad de los Organismos de Tránsito para dictar cursos sobre normas de tránsito al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), asimilando la establecida para “Certificado de organismo de certificación a Centro de Enseñanza Automovilística” que se encuentra la Resolución número 20213040048735 de 2021 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya, hasta tanto se fije la tarifa correspondiente.

Artículo 3.6.1.4. Otorgamiento del Registro. Verificado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 3.6.1.3., se otorgará el registro a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el cual autorizará al Centro de Enseñanza Automovilística o al Organismo de Tránsito para operar en la sede solicitada y certificada.

Artículo 3.6.1.5. Vigencia del Registro. El registro del Centro de Enseñanza Automovilística o el Organismo de Tránsito como autorizados para dictar los cursos sobre normas de tránsito por tiempo indefinido, siempre y cuando se mantengan, los requisitos y condiciones señalados en el presente capítulo y los resultados de las evaluaciones de seguimiento efectuadas por el Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC) acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) sean satisfactorios.

De lo contrario, se procederá a dar aplicación a lo establecido en el numeral 1 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340806431 de 2021.

“...el requisito exigido al instructor de ser técnico profesional en seguridad vial, no es optativo es obligatorio como quiera que

este es exigido dentro del perfil de instructor, de acuerdo al artículo 23 de la Resolución 20203040011355 del 2020.”

Artículo 3.6.1.6. Certificado de conformidad. Los Centros de Enseñanza Automovilística y los Organismos de Tránsito registrados para dictar cursos sobre normas de tránsito, deberán someterse a auditorías anuales por parte del Organismo Evaluador de la Conformidad acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), con el fin de que este verifique que se mantienen las condiciones bajo las cuales les fue otorgada.

Artículo 3.6.1.7. Perfil del instructor. Para que los Centros de Enseñanza Automovilística y los Organismos de Tránsito puedan dictar cursos sobre normas de tránsito, deberán contar como mínimo con un (1) instructor en normas de transporte, tránsito y seguridad vial el cual debe acreditar los siguientes requisitos:

a) Poseer certificación como instructor en conducción, acreditar experiencia mínima de dos (2) años como docente o instructor en conducción y no haber sido sujeto de imposición de sanción alguna por ser contraventor de las normas de tránsito durante el último año.

b) Ser técnico profesional 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.

Artículo 3.6.1.8. Obligaciones de los Centros Integrales de Atención, Centros de Enseñanza Automovilística y Organismos de Tránsito registrados para dictar cursos de capacitación. Son obligaciones de los Centros Integrales de Atención, Centros de Enseñanza Automovilística y Organismos de Tránsito registrados para dictar cursos de capacitación las siguientes:

a) Impartir la instrucción requerida, en el tiempo de duración establecido en el presente título.

b) Comunicar al Ministerio de Transporte a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), las modificaciones que se presenten respecto a la información suministrada en el registro para el funcionamiento de los Centros Integrales de Atención (CIA), o Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), u Organismos de Tránsito registrados para dictar cursos de capacitación, correspondientemente, dentro de los quince (15) días hábiles a la ocurrencia del hecho.

c) Mantener vigente el certificado de acreditación, autorizaciones y demás registros propios de su actividad, exigidas por las entidades de control y autoridades competentes para ese fin.

d) Llevar y guardar un archivo en debida forma de toda la información de los conductores infractores que adelantaron el curso.

e) Hacer adecuado uso del permiso para el registro y cargue de información al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en cada una de las sedes registradas ante el Ministerio de Transporte a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para la prestación del servicio de capacitación sobre normas de tránsito para conductores infractores.

f) Someterse a la evaluación anual de seguimiento ante el Organismo Evaluador de la Conformidad (OEC) acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), durante el período de vigencia del Certificado de conformidad del servicio, de acuerdo a lo indicado en la sección 1 del capítulo 2 y capítulo 5 del Título 3, de la presente resolución.

g) Impartir la capacitación con instructores acreditados e idóneos que cumplan con los requisitos establecidos en los artículos 3.5.5. y 3.6.1.7., de la presente resolución.

h) Certificar la asistencia personal al curso una vez este haya sido realizado.

i) Reportar al sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en línea y tiempo real la asistencia al curso sobre normas de tránsito, en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.

j) Proporcionar la información requerida por el Ministerio de Transporte y las autoridades de inspección, vigilancia y control.

k) Mantener actualizadas las ayudas pedagógicas y el material didáctico.

l) Asumir las demás obligaciones que por normas les sean atribuidas.

Parágrafo. Hasta tanto no se cuente con el desarrollo en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) que permita reportar en línea y tiempo real la asistencia al curso sobre normas de tránsito, la obligación de la que trata el literal i) del presente artículo, deberá realizarse de manera manual.

Artículo 3.6.1.9. De los deberes y obligaciones de los instructores. Son deberes y obligaciones de los instructores las siguientes:

- i. Aportar la documentación e información requerida para su acreditación y el desempeño del cargo.
- ii. Actuar con imparcialidad, asegurando y garantizando los derechos de todas las personas, sin ninguna clase de discriminación.
- iii. Impartir instrucción conforme a las temáticas dispuestas en el presente título.
- iv. No poner en riesgo la integridad de los infractores.
- v. Cumplir con el tiempo de duración establecido en el presente título.
- vi. Capacitarse y mantenerse actualizado en lo referente a la temática de los cursos.
- vii. Las demás que establezcan las normas.

Certificado de Conformidad del Servicio

Artículo 3.6.2.1. Certificado de conformidad del servicio. El Certificado de conformidad del servicio de los Centros Integrales de Atención, los Centros de Enseñanza Automovilística y los Organismos de Tránsito que quieran ser autorizados para dictar cursos sobre normas de tránsito, tendrán una vigencia de tres (3) años contados a partir de su expedición; los Organismos de Evaluación de la Conformidad deben acreditarse ante el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC) bajo la Norma ISO/IEC 17065 o la que la modifique, adicione o sustituya.

El Centro Integral de Atención, o el Centro de Enseñanza Automovilística o el Organismo de Tránsito, deberá someterse a auditorías anuales de seguimiento por parte del Organismo de Evaluación de la Conformidad acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), con el fin de validar que se mantienen las condiciones con las cuales fue otorgada o renovada la certificación, conforme a lo dispuesto en el esquema de certificación de servicio.

Para obtener el certificado de conformidad del servicio se seguirán las reglas estipuladas en el esquema de certificación de servicio que se encuentran en el Anexo 11 “Funciones y actividades de evaluación de la conformidad dentro del esquema de certificación de servicio a realizar a los centros integrales de atención, los centros de enseñanza automovilística y los organismos de tránsito”, el cual hace parte de la presente resolución.

Artículo 3.6.2.2. Cargue del Certificado de conformidad del servicio en el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Los Organismos de Evaluación de la Conformidad cargarán en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) dentro de los cinco (5) días hábiles a su expedición, la información relacionada a la Certificación de Conformidad por Servicios.

De igual forma, cargará anualmente el resultado de la auditoría anual realizadas al Centro Integral de Atención, al Centro de Enseñanza Automovilística y el Organismo de Tránsito

autorizados para dictar cursos sobre normas de tránsito, reporte que le permitirá mantener el requisito de registro.

(Resolución número 20203040011355 de 2020, artículo 33, derogado en lo referente a los Centros de Enseñanza Automovilística por la Ley 2251 de 2022, artículo 8).

Procedimiento para Registro en El Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y Modificaciones al Registro

Artículo 3.6.3.1. Para el registro de los Organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y de los Organismos de tránsito, estos últimos para dictar cursos sobre normas de tránsito, en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito se deberá seguir el procedimiento contenido en el Anexo 12 “Procedimiento para registro de los organismos de apoyo al tránsito ante el Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT”, que hace parte de la presente resolución.

Artículo 3.6.3.2. Para la modificación del registro de los Organismos de Apoyo al Tránsito y de los Organismos de Tránsito, se deberá seguir con el procedimiento contenido en el Anexo 13 “Procedimiento para la modificación del registro de los organismos de apoyo al tránsito ante el Registro Único Nacional de Tránsito-RUNT”, que hace parte de la presente resolución.

Parágrafo. Hasta tanto no se cuente con el desarrollo en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), las modificaciones al registro de los Organismos de Apoyo al Tránsito deberán ser solicitadas ante la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, las cuales serán resueltas en un término no mayor a dos (2) meses contados a partir del recibo de la solicitud.

Artículo 3.6.3.3. Tarifa RUNT. Para los casos en donde se exija el pago de tarifa RUNT por concepto de modificación del registro, se cancelará la tarifa correspondiente a la “Modificación de datos de habilitación de persona natural o jurídica, pública o privada que presta servicios al sector público” determinada en la Resolución número 20213040048735 de 2021 del Ministerio de Transporte, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Conectividad de los organismos de apoyo y de tránsito con el sistema del registro único nacional de tránsito (RUNT)

Cursos presenciales sobre Normas de Tránsito

Artículo 3.6.4.1.1. Sistema de identificación de los conductores infractores. Previamente a acceder al curso sobre normas de tránsito, el conductor deberá adelantar ante el Centro Integral de Atención o Centro de Enseñanza Automovilística u Organismo de Tránsito el siguiente proceso:

- a) Presentación del documento de identidad.
- b) Realizar el proceso de identificación mediante el método de validación de identidad que se encuentre autorizado en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Dicha información quedará guardada mediante las herramientas tecnológicas que para tal fin estén dispuestas en el mencionado registro.

Parágrafo Transitorio. Hasta tanto no se cuente con el método de validación de identidad en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), el Centro Integral de Atención o Centro de Enseñanza Automovilística u Organismo de Tránsito deberán adoptar las condiciones de seguridad que le permitan verificar la identidad de los asistentes al curso.

Artículo 3.6.4.1.2. Duración y temática del curso. Agotado el proceso de identificación, el conductor infractor deberá presentar el comparendo que le ha sido impuesto para proceder adelantar el curso sobre normas de tránsito, el cual no podrá ser inferior a dos (2) horas cátedra.

La 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, tales como 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 136 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 118 del Decreto ley 2106 de 2019, es obligatoria, personal e intransferible.

Artículo 3.6.4.1.3. De las certificaciones para los conductores infractores. Una vez realizado el curso en las condiciones previstas en el artículo 3.6.4.1.2. de la presente resolución, el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito notificará al Sistema Integrado de información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) el cumplimiento del requisito del curso para obtener el descuento, el cual se podrá generar en formato PDF desde la opción de consulta al ciudadano en la página web de este último.

El Organismo de Tránsito competente consultará la información en el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) y determinará el valor que el infractor debe cancelar conforme a lo establecido en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 118 del Decreto ley 2106 de 2019.

La certificación expedida por Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), es un documento que tendrá validez en todo el territorio nacional y ante cualquier Organismo de Tránsito.

La constancia de certificación de asistencia al curso, debe contener la siguiente información: nombres y apellidos del infractor, número del comparendo, fecha y hora de la asistencia al curso, nombre del Organismo de Tránsito o Centro Integral de Atención o Centro de Enseñanza Automovilística donde realizó el curso.

Parágrafo. El Organismo de Tránsito de la jurisdicción donde se infringió la norma de tránsito, deberá garantizar que el infractor realizó el curso sobre normas de tránsito, para poder obtener la reducción de la multa conforme a lo establecido en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 118 del Decreto ley 2106 de 2019.

Parágrafo Transitorio. Hasta tanto no se cuente con el desarrollo en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) que permita notificar al Sistema Integrado de Información sobre multas y sanciones por infracciones de Tránsito (SIMIT) el cumplimiento del requisito del curso; el Organismo de Tránsito, Centro Integral de Atención y el Centro de Enseñanza Automovilística que dicte cursos sobre normas de tránsito, expedirá la respectiva constancia que certifique que el infractor debidamente identificado, asistió al curso y enviará los datos correspondientes al Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Registro de los Cursos Presenciales sobre Normas de Tránsito

Artículo 3.6.4.2.1. Condiciones generales para los Centros Integrales de Atención, Centros de Enseñanza Automovilística y Organismos de Tránsito. Para efectos de llevar a cabo el registro de cursos sobre normas de tránsito, los Centros Integrales de Atención, los Centros de Enseñanza Automovilística y los Organismos de Tránsito autorizados para prestar este servicio, deberán:

a) Encontrarse inscritos y en estado activo en el Registro Nacional de Personas Naturales o Jurídicas (RNPNJ) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) como prestador de servicios al sector.

b) Encontrarse registrado y en estado activo ante el Registro único Nacional de Tránsito (RUNT) como Centro Integral de Atención o Centro de Enseñanza Automovilística o clasificado como Organismo de Tránsito autorizado para realizar los cursos sobre normas de tránsito.

c) Seguir los procedimientos descritos en los artículos siguientes.

Artículo 3.6.4.2.2. Procedimiento para el registro de instructores. Los Centros Integrales de Atención, los Centros de Enseñanza Automovilística y los Organismos de Tránsito, que cumplan con lo establecido en la presente sección en cuanto a lo relacionado al perfil del instructor, deberá realizar el siguiente procedimiento para el ingreso de su o sus instructores, así:

a) El instructor debe encontrarse inscrito en el Registro Nacional de Personas Naturales o Jurídicas (RNPNJ) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

b) El instructor NO debe haber sido sujeto de imposición de multas por infracciones a las normas de tránsito en el último año, condición que será validada contra el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT).

c) El instructor puede contar con título como técnico en seguridad vial, información que será almacenada en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) al momento del registro, junto con los datos básicos tales como número de certificado, fecha de expedición e institución que expide el certificado. Esta información será guardada y mantenida en la plataforma como histórica, la cual es susceptible de modificación por la vigencia de dichos certificados.

d) El instructor podrá ser desvinculado del Centro Integral de Atención o del Centro de Enseñanza Automovilística o del Organismo de Tránsito, sin embargo, este registro debe permanecer como historial en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

e) El instructor podrá trabajar con más de un Centro Integral de Atención, Centro de Enseñanza Automovilística u Organismo de Tránsito autorizados para los cursos de capacitación, siempre y cuando las horas mensuales no se excedan de doscientas cuarenta (240) y no se encuentre registrado para realizar cursos a la misma fecha y hora programada como instructor para realizar cursos sobre normas de tránsito y para cursos sobre capacitación a conductores de manera simultánea.

f) Los instructores podrán ser consultados por los Centros Integrales de Atención, los Centros de Enseñanza Automovilística y los Organismos de Tránsito autorizados para los cursos de capacitación, indicando su estado.

Artículo 3.6.4.2.3. Procedimiento para el registro de aulas. Este procedimiento consiste en el ingreso de las aulas a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), las cuales se ingresarán conforme al número certificado por el Organismo Evaluador de la conformidad para impartir las capacitaciones a las normas de tránsito, registro que debe ser realizado por este último, para lo cual se deberá:

a) Ingresar los datos de ubicación, identificación y capacidad por sala.

b) Modificar la información de capacidad en caso de ser necesario.

c) Inactivar salas en caso de traslado de dirección o domicilio.

d) Las salas podrán ser consultadas por los Centros Integrales de Atención, los Centros de Enseñanza Automovilística y los Organismos de Tránsito.

Parágrafo Transitorio. Hasta tanto los Centros Integrales de Atención y los Organismos de Tránsito autorizados para los cursos de capacitación, no cuenten con Certificado de Conformidad emitido por un Organismo Evaluador de la Conformidad acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), con el cual se determine la capacidad física instalada, estos deberán suministrar la información contenida en el presente artículo de manera directa al sistema del Registro Nacional de Tránsito (RUNT).

Artículo 3.6.4.2.4. Procedimiento para el agendamiento de cursos. Este procedimiento consiste en el ingreso a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de todas aquellas condiciones que debe tener un curso para estar preparado para la capacitación a los infractores, registro que debe ser realizado por el Centro Integral de Atención, el Centro de Enseñanza Automovilística o el Organismo de Tránsito autorizado para los cursos de capacitación, para lo cual se deberá:

a) Ingresar la programación de cursos indicando la sala, la duración mínima de acuerdo con lo establecido por normatividad, tiempo establecido por parámetro en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en un día y hora. En una misma sala no se pueden registrar cursos cuya fecha inicial y fecha final se crucen o intercalen. La programación podrá ser modificada, siempre y cuando no haya ningún asistente registrado.

b) Ingresar el instructor en estado vinculado asociado al Centro Integral de Atención, Centro de Enseñanza Automovilística o al Organismo de Tránsito autorizado para los cursos de capacitación, que será responsable de impartir el curso. El instructor no debe estar vinculado a varios cursos simultáneamente, es decir, en la misma fecha y rango de horas. El instructor asignado al curso podrá ser modificado siempre y cuando este no haya iniciado.

c) Los cursos podrán ser consultados por el Centro Integral de Atención, el Centro de Enseñanza Automovilística, o el Organismo de Tránsito conforme a los cursos agenciados para cada uno.

Artículo 3.6.4.2.5. Procedimiento para el registro de asistentes. Este procedimiento consiste en el ingreso a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) de los posibles asistentes a un curso por parte del Centro Integral de Atención, el Centro de Enseñanza Automovilística o el Organismo de Tránsito autorizado para los cursos de capacitación, para lo cual se deberá:

a) Validar que el curso NO haya iniciado, es decir si la fecha y hora del registro del asistente se encuentra en la fecha e intervalo de horas del curso iniciado, no se debe permitir el registro de asistentes.

b) El curso debe tener capacidad para registro de asistentes.

c) El ciudadano que va a asistir al curso, debe estar registrado en el Registro Nacional de Personas Naturales o Jurídicas (RNPNJ) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en estado activo.

d) La infracción de tránsito debe haber sido cargada en el aplicativo del Sistema Integrado de Información sobre multas y sanciones por infracciones de Tránsito (SIMIT). El sistema validará la correspondencia entre el sujeto infractor y el asistente. En caso de no estar registrado en el aplicativo del Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), se deben digitar los datos básicos de la infracción en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), previa validación de que le apliquen los tiempos de imposición y notificación del comparendo, definidos por parámetro ante sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

e) La infracción de tránsito no debe estar registrada en otro curso.

f) Validadas las condiciones anteriores, se debe registrar en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) los posibles asistentes a un curso sobre normas de tránsito. El Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) notificará al Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) el cumplimiento del requisito del curso para obtener el descuento y para consulta por parte del ciudadano en la página web de este último.

Artículo 3.6.4.2.6. Procedimiento para el registro de ingreso de asistentes e instructores. Este procedimiento consiste en el registro a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) de los asistentes a un curso, lo mismo que del instructor por parte del Centro Integral de Atención, el Centro de Enseñanza Automovilística, o el Organismo de Tránsito autorizado, para lo cual se deberá:

a) Validar que el curso no hubiese iniciado, es decir si la fecha y hora del ingreso del asistente se encuentra en la fecha e intervalo de horas del curso iniciado, no se debe permitir el ingreso de asistentes.

b) Validar que el instructor esté vinculado al curso.

c) Validar que el asistente esté registrado para el curso.

d) El ingreso tanto del instructor como del asistente se registrará mediante el método de validación de identidad que se encuentre autorizado en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), este registro debe realizarse en el intervalo de tiempo parametrizado para tal fin, de realizarse fuera de este intervalo de tiempo, deberá agendarse en un nuevo horario de curso. Sin el registro del instructor no podrá iniciar el curso.

e) El Centro Integral de Atención, el Centro de Enseñanza Automovilística o el Organismo de Tránsito dictará el curso de acuerdo con las temáticas establecidas en el artículo 3.6.2.1., de la presente resolución.

f) Los asistentes a un curso podrán ser consultados por el Centro Integral de Atención, el Centro de Enseñanza Automovilística, o el Organismo de Tránsito indicando si ingresaron y terminaron el curso.

Artículo 3.6.4.2.7. Procedimiento para el registro de salida de asistentes e instructores. Este procedimiento consiste en el registro a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de la salida de los asistentes a un curso, lo mismo que del instructor por parte del Centro Integral de Atención, el Centro de Enseñanza Automovilística o el Organismo de Tránsito autorizado, para lo cual se deberá:

a) Rectificar que el tiempo transcurrido entre la validación de identidad al ingreso y la validación de identidad a salida del curso no sea menor a lo establecido conforme al artículo 3.6.2.1. de la presente resolución, tiempo establecido por parámetro en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

b) El registro de salida debe habilitarse para ser realizado en un periodo máximo establecido por parámetro en sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), después de que se cumpla el tiempo de finalización del curso.

c) El registro de salida del curso de cada uno de los asistentes y del instructor, debe realizarse adelantando nuevamente la validación de identidad mediante el método autorizado por el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

d) Los asistentes que tengan registro de ingreso y registro de salida al curso de capacitación sobre normas de tránsito serán reportados por el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) al aplicativo del Sistema Integrado de Información sobre multas y sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) en línea y en tiempo real al momento del registro de salida del asistente.

e) El aplicativo del Sistema Integrado de Información sobre multas y sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) deberá aplicar la reducción de la multa únicamente para los asistentes que el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) haya reportado conforme al literal anterior.

f) El certificado de asistencia al curso de capacitación sobre normas de tránsito podrá ser descargado en formato PDF a través de la opción de consulta al ciudadano de la página web del Sistema Integrado de Información sobre multas y sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT).

Parágrafo. En ningún caso, los Centros Integrales de Atención, los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) o los Organismos de Tránsito, deberán reportar la asistencia a cursos sobre normas de tránsito en otro sistema que no sea el del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

El Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), reportará en tiempo real la asistencia a los cursos sobre normas de tránsito al Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), una vez, el Centro Integral de Atención, el Centro de Enseñanza Automovilística o el Organismo de Tránsito autorizado, cumpla con el procedimiento establecido en el presente artículo.

El Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), dispondrá dentro de las opciones de consulta al ciudadano, lo relacionado para la revisión de la certificación de asistencia a los cursos sobre normas de tránsito.

Artículo 3.6.4.2.8. Liquidación y el pago del valor de la tarifa RUNT. Los Centros integrales de Atención, Centros de Enseñanza Automovilística u Organismos de Tránsito garantizarán el pago de la tarifa “certificación de cursos de capacitación sobre normas de tránsito para la reducción de multas” al Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) por el registro de cursos realizados por estos mismos sobre normas de tránsito, establecida en la Resolución número 20213040048735 de 2021 del Ministerio de Transporte o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 3.6.4.2.9. Certificación de Servicios web Service. Los desarrolladores del software de los Centros Integrales de Atención, los Centros de Enseñanza Automovilística y los Organismos de Tránsito que en virtud de lo dispuesto en la sección 4 del capítulo 6 del Título 3 de la presente resolución requieran interconexión vía Servicios web, deben dar cumplimiento a lo dispuesto en la [Resolución número 792 de 2013](#) o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Adicionado Artículo 2 Ley 2222 de 2022. Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir contenidos de seguridad vial que promuevan el respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. Lo previsto en este artículo se aplica tanto para los conductores de vehículos de servicio público disposición como particular.

Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011. La Corte Constitucional mediante Sentencia C- '089 de 2011 decidió: **“SEGUNDO. - Declarar EXEQUIBLE el**

artículo 24 de la Ley 1383 de 2010, por el cargo analizado²⁹⁷ en esta sentencia.”

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió: **SEGUNDO.-** Declarar **EXEQUIBLES BAJO CONDICIONAMIENTO** los siguientes textos, únicamente por los cargos estudiados en esta oportunidad: (...) el inciso tercero del artículo 135 y el aparte final del inciso 1 del artículo 136 de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se

expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones” cuyos textos, respectivamente, son los siguientes: “Artículo 136 (...) Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada en este tiempo, la autoridad de tránsito dentro de los diez (10) días siguientes seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados”. En el entendido, que el fragmento también es aplicable a los conductores de vehículos particulares.

Artículo 136A. Adicionado Artículo 8 Ley 2251 de 2022. *Condiciones Mínimas de Validez de los Cursos sobre Normas de Tránsito y Sanciones por Fraude.* Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el Artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.

El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, 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 tres (3) años.

Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la autoridad de tránsito que se prestó para dicha conducta.

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.

Instrucción Administrativa:

Circular MT 20244000000157 de 2024.

“3. Aspectos técnicos del video como prueba:

A diferencia de otros medios probatorios en que no resulta posible hacerse una idea del comportamiento de los conductores ni de las condiciones bajo las cuales aquellos realizan

una u otra maniobra, las grabaciones de video ofrecen una perspectiva que permite apreciar el movimiento de los vehículos involucrados durante varios instantes y con ello determinar de manera más exacta si se produce una violación de las normas de tránsito y si ella resulta intencional por parte de quienes intervienen.

²⁹⁷ El demandante considera que los enunciados normativos acusados son violatorios del artículo 29 de la Constitución Política, norma que consagra el derecho al debido proceso.

El video ofrece además la posibilidad de identificar las placas únicas nacionales en los vehículos involucrados, así como los distintivos de las empresas y los números internos de los vehículos de transporte público, para que pueda citarse de manera oficial a los propietarios de los vehículos o a los representantes legales de las empresas de transporte público a los que se encuentran vinculados, como quiera que el Código Nacional de Tránsito establece de manera expresa la solidaridad de las empresas frente a las infracciones de tránsito cometidas con los vehículos que les sirven.

Las grabaciones de video permiten además identificar las jurisdicciones en que se presentan los hechos, así como las vías en que se desarrollan, y en ocasiones, incluso la hora exacta de su comisión.

Cuando se tenga conocimiento de una violación a las normas de tránsito de especiales connotaciones (como competencias en vía pública, maniobras irresponsables, circulación con menores de edad por fuera de la cabina del vehículo, tránsito de vehículos a motor sobre andenes, reabastecimiento de combustible con pasajeros en el servicio público, violación ostensible de los límites de velocidad) dentro de la jurisdicción y se posean las pruebas gráficas o videográficas que permitan establecer su ocurrencia, las autoridades de tránsito deberán:

a. Identificar los vehículos responsables a partir de su Placa Única Nacional; y en los casos de vehículos de transporte público, cuando no sea posible identificar la placa única nacional, a partir de los números internos y de los distintivos que permiten identificar una empresa.

b. Identificar en qué zona de su jurisdicción (dirección aproximada) y en qué momento se habrían cometido los hechos, solicitando, si es necesario, ampliación de la información a quien la haya tomado.

c. Citar a los propietarios registrados de los vehículos intervinientes con base en la información oficial sobre propiedad que obra en el Registro Único Nacional de Tránsito (y

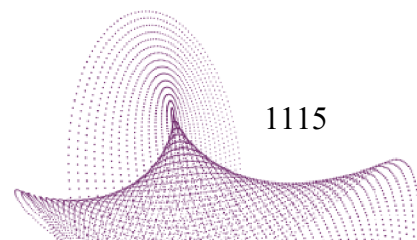
en el caso de empresas de transporte público con base en la información que pueda obtener como dirección de notificación judicial, al Representante Legal), para que comparezca a audiencia con el fin de identificar al conductor responsable, de manera que se pueda emitir orden de comparendo formal, citando a este último al proceso de forma que sea válida la actuación sancionatoria subsiguiente.

d. Adelantar el proceso contravencional con las garantías, pero también con los deberes y las necesidades de impulsión oficiosa del proceso, valorando de manera crítica las pruebas allegadas, hasta proceder a la sanción de las conductas cuando se logre identificar a los conductores, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones por renuencia que ordena la Ley 1437 de 2011.

Con el fin de garantizar los principios de aplicación de la tecnología en la actuación administrativa y gobierno virtual, los organismos y autoridades de tránsito deberán hacer públicas en sus páginas web sus direcciones de correo electrónico, de manera que los ciudadanos puedan remitirles las pruebas que hayan obtenido, las cuales en todo caso deberán ser allegadas, apreciadas y debatidas en el marco de la garantía constitucional del debido proceso.

El Ministerio de Transporte habilitará también en breve un mecanismo tecnológico de recepción de tales grabaciones para su remisión a las autoridades de tránsito y para el seguimiento a las actuaciones que se inicien.

Si bien estos casos no encuadran exactamente dentro de las previsiones de los sistemas de la detección de infracciones por sistemas automáticos y semiautomáticos a que se refiere la Ley 1843 de 2017, aplicando lo normado en el artículo 137 del Código Nacional de Tránsito y los principios de actuación administrativa citados en el numeral dos (2) de esta circular, cuando se cuente con las pruebas y con la posibilidad de establecer la identidad de los intervinientes y las condiciones bajo las cuales se violaron las normas, las autoridades de tránsito no podrán abstenerse de iniciar la actuación.”



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.²⁹⁸

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió: **TERCERO.**
- Declarar **EXEQUIBLES** los dos primeros

incisos del artículo 137 de la Ley 769 de 2002 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito terrestre y se dictan otras disposiciones”*.

Si no se presentare el citado a rendir sus descargos ni solicitare pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción, se registrará la sanción a su cargo en el Registro de Conductores e infractores, en concordancia con lo dispuesto por el presente código.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. Declara exequible este inciso en el entendido que **sólo se puede culminar la actuación, cuando la administración haya agotado todos los medios a su alcance para hacer comparecer al citado y, cuando el propietario no coincida con el conductor, esa citación no implica vinculación alguna. Así mismo, deberá entenderse que la sanción sólo puede imponerse cuando aparezca plenamente comprobado que el citado es el infractor.**

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-530 de 2003 decidió: **PRIMERO.**
- Declarar **EXEQUIBLE** el tercer inciso del artículo 137 de la Ley 769 de 2002. La constitucionalidad de este fragmento se da en el entendido, que sólo se puede culminar la actuación, cuando la administración haya agotado todos los medios a su alcance para hacer comparecer al citado y, cuando el propietario no coincida con el conductor, esa citación no implica vinculación alguna. Así mismo, deberá entenderse que la sanción sólo puede imponerse cuando aparezca plenamente comprobado que el citado es el infractor.

Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003. “ (...) En cuanto al tercer inciso del artículo 137, en caso de que el citado no se

presentare a rendir descargos ni solicitare pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción, la sanción se registrará a su cargo, sólo cuando la administración haya agotado todos los medios a su alcance para hacerlo comparecer; además, cuando el propietario no coincida con el conductor, esa citación no implica vinculación alguna. Así mismo, deberá entenderse que la sanción sólo puede imponerse cuando aparezca plenamente probado que el citado es el infractor.

Estas precisiones son necesarias para garantizar el derecho al debido proceso de los inculcados, protegido por el parágrafo 1 del artículo 137, que enfatiza su derecho a la defensa a través de mecanismos que permitan esclarecer los hechos de la mejor manera.

15.- 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 inculcado 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

²⁹⁸ Incisos 1 y 2 declarados exequibles, Corte Constitucional Sentencia C-530 de 2003.

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.

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 019 de 2012

Artículo 34. Actuación en Sede Administrativa. Excepto cuando se trate de la interposición de recursos, en ninguna otra actuación o trámite administrativo se requerirá actuar mediante abogado.

Parágrafo. Si resultare involucrado un menor de edad en la actuación contravencional, deberá estar asistido por su representante legal, o por un apoderado designado por éste, o por un defensor de familia.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340010401 de 2020:
“...en tratándose del Código Nacional de Tránsito Terrestre, cabe mencionar que el artículo 19 (modificado por el Decreto 2106 de 2019, artículo 119), establece de manera excepcional la edad de 16 años como apta para obtener licencia de conducción, y por ende, la obligación de respetar y acatar todos los procedimientos para realizar la actividad de conducción. Así Las cosas, cabe señalar que el procedimiento aplicable en materia contravencional por la comisión de infracciones a las normas contempladas en el Código Nacional de Tránsito, es el consagrado en el artículo 135 ibidem (modificado por la Ley 1383 de 2010, artículo 22). A este tenor, se subraya que quien conocerá el caso en materia contravencional por la presunta comisión de infracciones es la autoridad de tránsito de la jurisdicción, y en

evento de estar involucrado un menor de edad en calidad de presunto contraventor, dicho menor deberá estar asistido por su representante legal, o por un apoderado designado por éste. o por un defensor de familia de conformidad con señalado en el artículo 138 de la Ley 769 de 2002.

Visto lo anterior, es preciso subrayar que frente a la imposición de sanciones por infracción a las normas de tránsito, indistintamente si son cometidas por adultos y/o menores de edad, deberá aplicarse lo dispuesto en el parágrafo del artículo 138 de la Ley 769 de 2002 -transcrito en precedencia-, así como el procedimiento señalado en el artículo 135 ibidem (modificado por la Ley 1383 de 2010, artículo 22) y siguientes. En este sentido, es necesario dejar en claro que las contravenciones de policía cometidas por

adolescentes corresponden a diferente ordenamiento legal, aludiendo al artículo 190 de la Ley 1098 de 2006 (modificado por la Ley 1453 de 2011, artículo 91)."

Concepto MT-20231340871251 de 2023

"...tratándose de infracciones de tránsito cometida por menores de edad, la Autoridad de Tránsito una vez impuesta la orden de comparendo, deberá remitir la actuación al funcionario competente, es decir el Alcalde de la municipalidad donde se cometió el hecho, quien debe aplicar el procedimiento establecido en el Código Nacional de Tránsito, conforme a lo establecido por el artículo 190 de la Ley 1098 del 2006, "Por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia.", modificado por el artículo 91 de la Ley 1453 de 2011, "Por medio de la cual se reforma el Código Penal, el Código de Procedimiento Penal, el Código de Infancia y Adolescencia, las reglas sobre extinción de dominio y se dictan otras disposiciones en materia de seguridad." Así mismo, si dentro del proceso Contravencional adelantado resultare una sanción de carácter pecuniario, estas serán impuestas a quien tenga la patria potestad, siendo responsable de su pago."

Concepto MT-20231340871251 de 2021.

"...conforme al artículo 3 de la Ley 1098 del 2006, se entiende por niño o niña las

personas entre 0 y los 12 años y adolescentes las personas entre los 12 y 18 años, por lo tanto, no existe distinción entre el proceso contravencional adelantado para los menores entre 14 años de edad y 16 años, en concordancia con las disposiciones del código de Infancia"

Concepto MT-20241340446061 de 2024:

"Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito 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. 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. Entre tanto, el artículo 138 preceptúa que, si resultare involucrado un menor de edad en la actuación contravencional, es decir dentro del proceso contravencional por infracciones de tránsito, 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 surtir 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.²⁹⁹

Corte Constitucional Sentencia T-616 de 2006: Las notificaciones en los juicios de

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-49755 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 MT-229441 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

tránsito son por estrados y no personales por expresa disposición legal, inclusive si la petición proviene del presunto infractor.

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.”

Concepto MT-20231341332401 de 2023. “...el proceso contravencional se debe adelantar de cara a la comisión de infracciones de las normas de tránsito, surtiendo el procedimiento establecido en los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, es decir, en audiencia pública, no obstante, la autoridad competente puede realizar una o varias audiencias, de conformidad con el pronunciamiento de la H. Corte Constitucional en sentencia T-616/06 del 03 de agosto de 2006, citado en el presente escrito.”

Comentario del Editor:

Esta norma ha sido excepcionada por el Artículo 26 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341379631 de 2023. “Una vez en firme el acto administrativo en el que se declara contraventor al imputado de la comisión de la infracción y que impone la respectiva sanción, tal acto, se configura en título ejecutivo con el cual se da inicio al proceso de cobro coactivo y es en este momento donde solo se puede afirmar que

aquel ha sido sancionado por la comisión de una infracción a las normas de tránsito.”

Concepto MT-20231340623701 de 2023. “En cuanto a si las secretarías de tránsito y movilidad pueden realizar embargos, el artículo 98 de la Ley 1437 de 2011, le otorga a estas entidades públicas la facultad para

²⁹⁹ 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.

adelantar el cobro coactivo, incluyendo medidas cautelares como el embargo.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-799 de 2003. Declara inexecutable la expresión “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 ha sido debidamente cancelada” contenida en esta disposición.³⁰⁰

Doctrina:

Aspectos legales y generales del cobro coactivo

“Como se puntualizó con anterioridad, la jurisdicción coactiva podría definirse como una facultad extraordinaria que tanto el constituyente como el legislador han otorgado a las entidades públicas que ejercen funciones de recaudo, con el fin de garantizar, bajo la importancia del interés general, que las entidades del Estado puedan ejercer sus cobros de forma directa y sin acudir a los jueces, en aras de lograr un recaudo efectivo, ágil y eficaz que contribuya con el cumplimiento de los cometidos estatales y el fortalecimiento de las finanzas oficiales (RUIZ, 2018). Facultad coactiva se encuentra autorizada para todas aquellas entidades cuya función misional puedan enfocarse en la recolección de obligaciones insatisfechas en favor de la administración y que impliquen la salvaguarda del bien común, tales como la DIAN, administradores de impuestos, jefes de dependencia de cobranza, etc (Segura, 2018).

Esta jurisdicción o proceso de cobro, ha sido considerado por la Doctrina como una facultad exorbitante en favor de la administración, como quiera que el legislador ha permitido que, en aras de cobrar las deudas a su favor, la administración pueda proceder a ejercer actos coercitivos de cobro, convirtiéndose en juez y parte dentro del proceso de cobro (Constitucional, 2000) (Álbarez Rodríguez, 2019). Así mismo, se ha considerado que una segunda característica referente a este proceso de cobro tiene que ver con el carácter de extraordinario que se ha denotado en esta facultad, toda vez que es concebida directamente por el legislador

atándola indiscutiblemente a los conceptos de imperio, soberanía, poder y autoridad (C.C., Sentencia C-799 de 2003).

Aunque podrían ser diversas las características del proceso de cobro coactivo o de la jurisdicción coactiva podría decirse que nace del hecho que esta facultad recae sobre un funcionario en específico, sin que exista ningún aparto propio para ejercer acciones de cobro, así como tampoco dispone de un proceso propio, pues su adelantamiento requiere una mezcla de los aspectos generales del proceso (Código General del Proceso) y el Código de Procedimiento Administrativo (CPACA) (Ayala, 2018); otra característica fundamental a tener en cuenta para el resultado de esta investigación constituye la falta de jerarquía alguna en este tipo de jurisdicción, pues, se reitera, esta recae sobre un funcionario o área específica de la entidad, quien, acorde con las normas generales que regulan su uso, podrán impartir algunos lineamientos para ejecutar el respectivo proceso (Ayala, 2018).

Descrito el concepto y plasmadas sus características fundamentales, es necesario abarcar el ordenamiento normativo que da lugar a esta facultad de la administración, aclarando que, por las limitaciones propias de este escrito, no se hará un extenso despliegue normativo histórico, sino que se concentrará en la normatividad y la jurisprudencia más relevante frente al asunto. Aunque el proceso de cobro coactivo tuvo su inicio y complementos en el Decreto-Ley 2305 de 1987, el Decreto Ley 0624 de 1989 y la Ley 6 de 1992; su fundamento legal en primera medida nace del artículo 116 de nuestra Constitución Política Nacional, la cual permite

³⁰⁰ La Corte Constitucional en las Sentencias C-017, C-021 y C-158 de 2004 decidió estarse a lo resuelto en la Sentencia C-799 de 2003.

facultar a las entidades estatales de función jurisdiccional para llevar a cabo ciertos asuntos, en concordancia con los artículos 268 y 272, donde se establece la facultad del contralor general para designar y ejercer la jurisdicción coactiva para el recaudo de los montos derivados de la gestión fiscal.

A raíz de estos mandatos proferidos por el mismo constituyente, a través de la Ley 1066 de 2006 y el Decreto 4473 de este mismo año (PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN, 2020), el legislador reiteró las facultades especiales a ciertos órganos del Estado para ejercer las acciones correspondientes tendientes al recaudo de la cartera morosa en favor del Estado, reguladas en lo que sería el Reglamento Interno de Recaudo de Cartera.

Siguiendo esta línea de creación normativa, las altas cortes de nuestro país han descrito el proceso de cobro coactivo y puntualizado sus generalidades, aceptando su aplicación, no solo desde el ámbito constitucional de su creación, sino, además, desde la viabilidad de su uso para garantizar el buen ejercicio de la administración y su adecuado funcionamiento para garantizar el interés general. Como ejemplo de ello la Corte Constitucional ha aceptado su uso como facultad administrativa desde los privilegios y el ejercicio de poder necesario para garantizar el interés general; como se puede observar en algunas líneas jurisprudenciales creadas por este alto tribunal¹ (GAMBOA, 2020).

Lo anterior frente a la constitucionalidad y viabilidad del procedimiento estudiado, así como por parte del Consejo de Estado donde se ha explicado de vieja data la importante connotación que adquiere este proceso de cobro coactivo como manifestación del imperio del Estado sobre los coasociados (ALARCÓN, 2012) y, consecuentemente con esto, los actos de soberanía que esta puede ejercer para exigir el cumplimiento de sus actos administrativos y funciones de administración ejercidas por las entidades de derecho público.

Estos mandatos especiales para proceder con el recaudo de la cartera en favor del Estado y la coerción de los coasociados morosos regulaba los puntos básicos que las entidades deberían tener en cuenta al

momento de exigir el pago de lo correspondiente; no obstante con la expedición de la Ley 1437 de 2011, se reguló la fundamentación elemental del procedimiento que debía seguirse para lograr estos efectivos recaudos y, más importante aún, se estableció un deber legal de recaudo para las entidades estatales, donde se establece que será deber de dichas entidades ejercer las acciones de cobro correspondientes sobre las obligaciones creadas en su favor y que presten mérito ejecutivo para su cobro, sea mediante la acción coactiva o a través de un juez de la república (Ley 1437, 2011).

Para explicar este deber creado a los organismos estatales es importante tener en cuenta que las obligaciones sobre las cuales recae este deber de cobro deben ser aquellas que se encuentren plenamente plasmadas en un documento que preste mérito ejecutivo y que sea susceptible de cobro sin lugar a interpretaciones o declaraciones adicionales (MONTAÑEZ, 2012). En otras palabras, las acciones de cobro que pueden adelantarse mediante la jurisdicción coactiva deben ser aquellas que estén contenidas en un título claro, expreso, actual y exigible, cumpliendo con las características del título ejecutivo en contra de cualquier deudor y en favor de la entidad pública correspondiente (BARBOSA, 2014); requisitos que a su vez se encuentran en el artículo 99 en el CPACA (Ley 1437, 2011).

Siguiendo la línea de lo establecido para el cobro judicial de este tipo de obligaciones, el proceso de cobro coactivo y la misma jurisdicción coactiva (es decir quien ejecuta el proceso coactivo), se encuentra regido en analogía por los procedimientos propios del proceso ejecutivo, al tratarse de una facultad coercitiva para el cobro de obligaciones insolutas que cumplan con las características de claro, expreso y, por supuesto, que se encuentren contenidas en un documento - título ejecutivo - del cual no exista duda alguna del contenido crediticio que representa (ASUNTOS LEGALES, 2018).

Adicionalmente, se considera importante resaltar que la competencia frente al proceso de cobro y la ejecución del cobro coactivo, se determina de acuerdo con la expedición del acto administrativo que da lugar al proceso de

cobro, es decir que cada entidad estatal será responsable del recaudo de sus propias determinaciones, lo que, como se ha manifestado contribuye con el empoderamiento administrativo de las entidades de derecho público y su fuerza coercitiva para exigir el cumplimiento de sus determinaciones.

Concluidas las características generales del procedimiento coactivo, frente a la generalidad de su marco regulatorio, se profundizará un poco en la ejecución propia del proceso para esclarecer su entendimiento. Como bien se ha mencionado, el proceso coactivo inicia con la existencia de un título ejecutivo que faculte al Estado a iniciar las acciones de recaudo de las obligaciones contenidas en un acto administrativo (NUÑEZ, 2015), las cuales se pueden encontrar en abstracto dentro del artículo 828 del Estatuto Tributario Nacional. Dentro de los títulos ejecutivos utilizados para el cobro se encuentran los títulos ejecutivos simples - obligación contenida en un solo documento- o compuestos -que dependen de la unión de varios documentos para su conformación- (MENESES, 2016).

Aunque el proceso de cobro coactivo al tener el deber de recaudo de obligaciones expresas no cuenta con ningún prerrequisito de procedibilidad para su adelantamiento, se considera que es importante anotar que, antes de dar inicio al trámite correspondiente de cobro, la administración ejecuta de forma previa la notificación al presunto deudor, donde se pone en conocimiento la obligación que se encuentra pendiente de saldarse, brindando la oportunidad de que el administrado logre satisfacer su obligación sin tener que adelantar el proceso de cobro. Esto contribuye al respeto por la confianza legítima que le puede asistir al administrador frente a las entidades reguladoras, empero, más importante aún, otorga la posibilidad a la entidad de evitar el desgaste administrativo que requiere un trámite de cobro.

En caso de no ser efectiva la notificación y aviso a la que se hizo referencia anteriormente, las entidades estatales dan inicio al proceso de cobro propiamente establecido, el cual, grosso modo, puede resumirse de la siguiente forma:

I. Se libra mandamiento de pago: Acto administrativo mediante el cual se ordena el pago de las obligaciones adeudadas a la administración, acto que deberá ser notificado debidamente al deudor antes de continuar con su ejecución.

II. Etapa de notificaciones: Donde se pone en conocimiento efectivo del administrado deudor el inicio del proceso de recaudo, en virtud del principio de defensa y contradicción que a este le asiste para garantizar sus derechos fundamentales y el debido proceso en la actuación.

III. Excepciones de mérito: Lo que no es otra cosa que la respuesta efectiva del convocado a pago; estas excepciones pueden encontrarse encaminadas a atacar el título ejecutivo del acto administrativo, a extinguir el proceso por faltas al procedimiento o a la demostración de su efectivo cumplimiento (CASANOVA, 2014).

IV. Sentencia – orden de seguir adelante con la ejecución –: En caso de no salir adelante las eventuales excepciones propuestas, o de no proponerse, el funcionario competente ordenará seguir adelante con la ejecución y, con ello, el remate de bienes embargados.

V. Liquidación del crédito: Fijación nominal de la deuda exacta sobre la cual se procederá al pago coercitivo.

VI. Remate del bien y pago: Aunque este proceso incluye varias etapas como el nombramiento del secuestre, avalúo, entre otros; concluiremos que simplemente se trata en el remate de la enajenación a terceros de los bienes embargados y el recaudo efectivo de los montos en favor de la administración.

VII. Y, por último, la terminación y archivo del proceso ejecutivo: Habiendo cumplido a cabalidad la misión con la cual se le dio génesis, el proceso coactivo termina con la constancia mediante el acto administrativo correspondiente (NUÑEZ, 2015).

Si bien este es el panorama general sobre los procesos de ejecución coactiva, es importante tener presente que cada entidad estatal facultada para adelantar este tipo de procedimientos, cuenta con la obligación legal de expedir su propio manual de cobro

(Artículo 1° de la Ley 1066 de 2006), con el fin de respetar la publicidad y la generalidad de este tipo de actuaciones administrativas, asegurando con ello que los administrados puedan conocer de antemano el procedimiento inamovible que será adelantado en caso de verse inmerso en este tipo de procedimientos.”

“La Ley 769 de 2002 expresa la facultad especial que tienen los organismos de tránsito para hacer efectivos los cobros propios de las multas interpuestas a la ciudadanía, a través de la llamada prerrogativa de cobro coactivo; aunado a esta disposición normativa, el artículo 5 de la Ley 1066 de 2006, igualmente se pronuncia sobre la prerrogativa de cobro coactivo en el sentido de que las entidades públicas por virtud de sus obligaciones administrativas tienen que recaudar rentas tanto a nivel nacional como territorial, y cuentan con el poder coactivo de la jurisdicción para hacer efectivas estas obligaciones exigibles. Con ello como base, el Código Nacional de Tránsito Terrestre complementa esta labor de cobro coactivo en el artículo 159, modificado por el artículo 206, Decreto 019 de 2012, que establece tres años como término de prescripción de la acción.

Jurisprudencialmente se destaca la sentencia C-401 de 2010, con ponencia del magistrado Gabriel Eduardo Mendoza Martelo, el cual frente al fenómeno de la prescripción expuso que esta funge como una institución jurídica que permite la extinción de una acción legal por causa del paso del tiempo. Esto se causa, entre otras cosas, por la inacción del sistema al momento de contabilizar y desarrollar las acciones necesarias para aplicar de manera correcta las medidas que trae el hecho de violar la ley cometiendo una acción tipificada o sancionada.³⁰¹

Este fenómeno de la prescripción atiende también a la protección de los derechos de los ciudadanos, en la medida en que respeta el derecho al debido proceso exigiendo que los procesos y trámites en su contra tengan una serie de etapas que han de desarrollarse en tiempos determinados, dado que, de lo contrario, se presentarían graves daños tanto

para la estructura administrativa, en términos de eficiencia, como para el ciudadano, en cuanto se ve expuesto a una falta de solución constante en el tiempo. De la sentencia mencionada se rescata que el fenómeno de la prescripción, al presentarse por la inacción temporal de las autoridades correspondientes para iniciar el proceso coactivo, puede iniciarse cuando se ha dictado un mandamiento de pago por parte de la autoridad debidamente ejecutoriado; además, deja en claro que las autoridades de tránsito están investidas de una prerrogativa de cobro coactiva que les permite perseguir el cumplimiento de las consecuencias de la violación de la norma de tránsito. Así las cosas, y bajo la misma línea argumental, dicha sentencia expone que el fenómeno de la prescripción se presenta a los tres años contados desde la comisión del hecho sancionado por la ley. Por otra parte, y siguiendo esta misma línea, el Juzgado Administrativo Oral del Circuito de Bucaramanga, en el proceso con el radicado 2015-0025 del 7 de septiembre de 2015,³⁰² expuso que, frente al cobro coactivo y la contabilización del término de prescripción, para comprender su alcance se hacía necesario recurrir al artículo 818 del Estatuto Tributario, el cual expresa que el término para que se presente la prescripción de la acción de cobro una vez esta se ha interrumpido por la notificación del mandamiento de pago se reinicia contando nuevamente tres años. En los mismos términos, en sentencia del 29 de septiembre de 2006, el Consejo de Estado, con ponencia del consejero Darío Quiñonez Pinilla, expuso En los procesos por jurisdicción coactiva en los que se persiga la ejecución de multas impuestas por violación de normas de tránsito existe norma especial que regula la prescripción de la acción y es la contenida en el artículo 159 de la Ley 769 de 2002.³⁰³

Así las cosas, es importante analizar la etapa procesal en la que se encuentre dicha situación; incluso, puede hablarse de aquella situación en la que no se libra el mandamiento de pago ni se notifica dentro de los tres años posteriores a la ejecución del hecho, lo cual da origen a que la entidad proceda a declarar

³⁰¹ Corte Constitucional, Sentencia C-401 de 2010.

³⁰² Juzgado Administrativo Oral del Circuito de Bucaramanga, 7 de septiembre de 2015, Rad. 2015-0025. Bogotá

³⁰³ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo, sección quinta, 29 de septiembre de 2006, Rad. 11001-00-00-000-1997-02002-01. Relatoria del Consejo de Estado. Bogotá.

la correspondiente prescripción de las multas de tránsito.

Con respecto a la caducidad, la sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado indica que esta se refiere a la pérdida de la potestad o acción por falta de actividad del titular, en este caso, las autoridades de tránsito, dentro del término fijado por la ley. Asimismo, afirma que el fenómeno de la caducidad se configura cuando se dan dos supuestos: el primero, es el transcurso del tiempo, y el segundo, la no imposición de la sanción. Por lo tanto, concluye la sala afirmando que la facultad de las autoridades competentes para sancionar al autor de una infracción a las normas de tránsito se extingue al transcurrir el término estipulado en la ley.³⁰⁴

Doctrina:

La caducidad y la prescripción de las sanciones como garantías derivadas del debido proceso³⁰⁵

“Jurisprudencialmente, hoy en día existe una diferenciación frente al concepto de garantía en términos de derecho administrativo. Así las cosas, en un primer plano se encuentran las garantías previas, las cuales tienen por objetivo brindar en las etapas tempranas del proceso administrativo una cobertura de legalidad, que se puede expresar en términos de que los actos administrativos, por ejemplo, cumplan con los requisitos de ley; entre las garantías previas se encuentran el acceso libre y en condiciones de igualdad a la justicia, el hecho de que se provea un juez natural, se garantice el derecho a la defensa, la autonomía del juez y la imparcialidad harían parte de esta primera etapa procesal. En una segunda interpretación se encuentran, en materia administrativa, las garantías posteriores, las cuales juegan en el contexto del desarrollo de un proceso en el que han de brindar la posibilidad de cuestionar, por ejemplo, la validez de una decisión administrativa, proporcionando como herramientas la interposición de recursos o etapas procesales que permitan el análisis de alguna decisión o disposición particular.

Igualmente, en una sentencia del 18 de octubre de 2018 proferida por la Sección Quinta del Consejo de Estado, el alto tribunal ratificó que el término contemplado en el artículo 161 de la Ley 769 de 2002, ora modificado por el artículo 11 de la Ley 1843 de 2017: Corresponde al tiempo con que cuentan las autoridades de tránsito competentes para iniciar la actuación administrativa correspondiente y celebrar la audiencia a que aluden los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito. Audiencia en la cual se determina si la persona es o no infractor. Por consiguiente, concluye la corporación en esta providencia, declarando que, si dicha audiencia no se realiza en ese lapso, se configuraría la caducidad para poder hacer efectiva la acción de cobro de una multa por contravención a las normas de tránsito.”

Con ello expuesto se refleja que las figuras jurídicas de la prescripción y la caducidad configuran instituciones fundamentales para lograr cumplir el cometido de proteger precisamente el debido proceso, dado que constituyen una garantía posterior en medio del desarrollo del proceso, además de ser herramientas que claramente tienen efectos radicales en medio este, que afectan positivamente al sancionado.

En esos términos, el debido proceso constituye en sí mismo una garantía en el desarrollo de un proceso administrativo o judicial, el cual se puede materializar en diferentes elementos, entre ellos las figuras jurídicas de la prescripción y la caducidad, que a su vez le permiten ser una guía en el desarrollo de los procesos, dado que se brinda una serie de criterios de funcionamiento armónicos con los presupuestos constitucionales.

Junto a ello, estas garantías derivadas del debido proceso logran afectar directamente las decisiones de los jueces administrativos, dado que terminan por inhibir o terminar un proceso, al mismo tiempo que también componen medios de defensa al alcance de

³⁰⁴ Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. 03 de septiembre de 1997, Rad 993. Relatoría del Consejo de Estado. Bogotá.

³⁰⁵ RIOS TABORDA, Carlos Alberto. Cobro coactivo ante infracciones de tránsito: aspectos teórico – prácticos de uso en la secretaría de movilidad de Bogotá. Universidad Libre 2021.

la parte pasiva en los procesos administrativos.

En conclusión, estas garantías derivadas del debido proceso, como lo son la prescripción y la caducidad, terminan por proteger a los

individuos en sus derechos constitucionales, al tiempo que imponen una rigurosidad en los procedimientos administrativos, para así asegurar el mejor funcionamiento posible del sistema administrativo y judicial del país.”³⁰⁶

Legislación Complementaria: Ley 2027 de 2020

Artículo 2. Parágrafo 1 Inciso 3. Durante el término que dure la amnistía y en adelante, los ciudadanos podrán suscribir acuerdos de pago directamente con los organismos de tránsito, con el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) en cualquiera de sus oficinas del territorio nacional o con aquellos entes públicos o privados con los que los organismos de tránsito hayan suscrito o suscriba contratos y convenios con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el recaudo y cobro de multas. En todo caso, el acuerdo de pago suscrito debe enviársele y reportarse al organismo de tránsito correspondiente en un término no mayor a tres días para los efectos pertinentes.

Los organismos de tránsito, en coordinación con el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), podrán realizar cobros persuasivos y/o acuerdos de pago para coadyuvar a la recuperación y recaudo de la cartera de las infracciones de tránsito en todo el territorio nacional sin costo alguno.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-799 de 2003. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-799 de 2003 decidió declarar inexecutable el aparte tachado del Artículo 140 de la Ley 769 de 2002.

Corte Constitucional Sentencia C-017, C-021 y C-158 de 2004. La Corte Constitucional por medio de las Sentencias C-017, C-021 y C-158 de 2004 decidió estarse a lo resuelto en la Sentencia C-799 de 2003.

Corte Constitucional Sentencia C-799 de 2003. “En este punto, al hacer el examen de proporcionalidad la Corte encuentra que se presenta un exceso en las atribuciones que la norma examinada concede a las autoridades con miras a realizar la fuerza coactiva de las normas de tránsito y a sancionar su incumplimiento, desproporción que se

manifiesta en que, con base en tales atribuciones, es posible restringir derechos fundamentales hasta llegar al desconocimiento de los mismos en ciertos casos, con el objetivo de lograr el pago de la sanción pecuniaria impuesta. En efecto, este exceso se revela en lo siguiente:

a. En que la retención de la licencia de conducción o la inmovilización del vehículo con el que se cometió la infracción son medidas administrativas que conllevan una restricción fuerte de la libertad de circulación, y que en ciertos casos pueden implicar también una limitación del derecho al trabajo, limitaciones estas que sólo pueden ser evitadas pagando inmediatamente la multa impuesta. Empero, como se vio, en ocasiones las multas alcanzan cuantías que equivalen a un salario mínimo mensual legal vigente, lo

³⁰⁶ OSPINA ZULUAGA, Santiago. Caducidad y prescripción en el proceso de cobro coactivo en materia de tránsito. Universidad Externado de Colombia 2022.

que hace fácil presumir que para la población cuyo ingreso mensual es éste, o se acerca a éste, su pago sólo puede lograrse a costa del sacrificio del mínimo vital de subsistencia. Así, lo que en definitiva tolera en ciertos casos el aparte normativo acusado es la afectación o amenaza de afectación del núcleo esencial de ciertos derechos fundamentales implicados en la percepción del salario mínimo, a fin de lograr el pago inmediato de la multa y el respeto a las normas de tránsito.

Evidentemente, no todos los conductores perciben ingresos mensuales equivalentes tan solo al salario mínimo y su capacidad de pago les permite pagar inmediatamente las multas impuestas por infracciones de tránsito sin afectación de su mínimo vital de subsistencia. Pero el aparte normativo acusado tiene un alcance general sobre toda la población de conductores, dentro de la cual una amplia proporción deriva su sustento de ingresos equivalentes o cercanos a la suma fijada como salario mínimo mensual legal. Este grupo de conductores se ve ante la siguiente disyuntiva: o pagar inmediatamente la multa con afectación de su mínimo vital de subsistencia, o verse expuesto a la limitación indefinida de su libertad de circulación y, en ciertos casos, privado de su elemento de trabajo.

La desproporción de las atribuciones administrativas para retener la licencia de conducción o inmovilizar el vehículo de los infractores de tránsito que se hallen en mora de cancelar la sanción de multa deviene del desconocimiento del legislador a cerca de la realidad socioeconómica de un grupo importante de conductores. Esta realidad hace que no todas las personas que conducen vehículos por las vías públicas estén en igualdad de condiciones frente al pago inmediato de obligaciones pecuniarias como las multas a que se refiere el Código Nacional de Tránsito Terrestre. Dado que la cláusula social de Derecho del Estado obliga a todas las autoridades a hacer concretas las condiciones que permitan a las personas el ejercicio pleno de sus derechos fundamentales y el respeto de la dignidad humana, no puede el legislador soslayar la situación de penuria económica y debilidad manifiesta por la que atraviesa un sector de la población, imponiendo a su cargo sanciones

pecuniarias que no está en posibilidad de atender inmediatamente.

(...)

b. El exceso en las facultades concedidas a las autoridades se revela también en el hecho de que existe otro mecanismo jurídico para lograr el pago de las multas, que resulta mucho menos restrictivo del derecho a la libre circulación de los conductores y de su derecho al trabajo cuando este implica la conducción de vehículos automotores, sin poner en riesgo el mínimo vital de subsistencia de las personas en ningún caso. Al respecto el mismo artículo demandado, en la parte no acusada, expresa que los organismos de tránsito “podrán” hacer efectivas las multas por razón de las infracciones previstas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, a través de la jurisdicción coactiva, con arreglo a lo que sobre ejecuciones fiscales establece el Código de Procedimiento Civil. De esta forma, si la misma ley establece que el cobro de multas por infracciones de tránsito puede lograrse a través de la jurisdicción coactiva, debe entenderse que la retención de las licencias de conducción y la inmovilización del vehículo son instrumentos adicionales y coetáneos para lograr el pago de las mismas, y por lo tanto no aparecen como estrictamente necesarios. Sin embargo, la expresión acusada indica que “en todo caso” se hará uso de ellos ante la mora en el pago de la multa.

No sobra recordar que la jurisdicción coactiva es un “privilegio exorbitante” de la Administración, 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”.

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 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."

c. Debe tenerse en cuenta también que las infracciones más graves o la reincidencia en la infracción de las mismas normas de tránsito implican en sí mismas la imposición de sanciones como la de suspensión de la licencia o inmovilización del vehículo, sin perjuicio de la sanción de multa. Por lo cual, frente a esta categoría de infracciones, las medidas coactivas a que alude el artículo parcialmente demandado resultarían ser superfluas.

d. Adicionalmente, en relación con las licencias de conducción de vehículos de servicio público existe otro mecanismo adicional para lograr el pago coactivo de multas impuestas a sus titulares, que es la exigencia de renovación periódica cada tres años que hace el Código Nacional de Tránsito Terrestre en su artículo 22 respecto de este tipo de permisos, trámite para el cual es menester haber cancelado las multas impuestas como sanción por infracciones de tránsito, pues al tenor del artículo 24 del mismo ordenamiento, "no se renovará la licencia de conducción mientras subsista una sanción contra su tenencia o el titular de la misma figure como deudor al pago de infracciones debidamente ejecutoriadas".

De esta manera, para el caso de los conductores de servicio público las facultades concedidas a la Administración para lograr el pago forzado de las multas incluyen las siguientes atribuciones: (i) acudir al proceso de ejecución coactiva; (ii) imponer, "en todo caso" o la retención de la licencia o la inmovilización del vehículo; (iii) no renovar la licencia de conducción si no se han cancelado las multas pendientes.

Todo lo anterior lleva a concluir que el legislador, al disponer que en todo caso será procedente la inmovilización del vehículo o preferiblemente la retención de la licencia de conducción si pasados treinta días de la imposición de la multa ésta no ha sido debidamente cancelada, concedió a las autoridades de tránsito facultades exorbitantes y desproporcionadas que, dado su carácter general, al ser ejercidas pueden implicar el sacrificio desproporcionado de derechos fundamentales. En tal virtud declarará la inexequibilidad de la expresión acusada, debido a la desproporción de dichas facultades.

Lo anterior, sin embargo, no quiere decir que de manera general no sea posible al legislador consagrar medidas coactivas para lograr el pago de las multas y la efectividad de las sanciones, con miras a asegurar la obligatoriedad del orden jurídico, ni que esas medidas legislativas no puedan ser diferentes al proceso de ejecución coactiva. Dentro de su libertad de configuración puede diseñar medios para lograr el pago forzado de las sanciones de multa, que bien pueden ser de la naturaleza de los que en la norma acusada se describían. Empero, en el diseño de estos mecanismos coactivos debe respetar parámetros de proporcionalidad que ponderen adecuadamente los fines de interés general perseguidos, frente a la limitación de derechos fundamentales a través de la cual pretenden conseguirse. Estos últimos derechos no pueden verse excesivamente limitados, con afectación de su núcleo esencial, so pretexto de proteger el interés colectivo."

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".

Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Sentencia del 08 de junio de 2011.

La función de jurisdicción coactiva como prerrogativa reconocida a la administración pública.

“La Constitución Política en su artículo 238 constituye el fundamento de la denominada fuerza ejecutiva y ejecutoria de los actos administrativos, como quiera que esta norma otorga competencia a la jurisdicción contencioso administrativa de suspender los efectos de aquellos actos administrativos que sean impugnados por vía judicial. Así mismo, el artículo 66 del código contencioso administrativo preceptúa que al concluir un procedimiento administrativo, los actos administrativos en firme son suficientes por sí solos, para que la autoridad adelante todas aquellas actuaciones que sean necesarias para asegurar su inmediato cumplimiento.

Las dos disposiciones en comento constituyen el presupuesto constitucional o legal de la llamada autotutela administrativa, es decir que toda decisión de la administración se torna obligatoria aún cuando el particular sobre el que recaen sus efectos se oponga a su contenido y considere que es contraria al ordenamiento jurídico. Esta prerrogativa de la autoridad se desprende de la presunción de legalidad que acompaña todo acto administrativo, la cual sólo puede ser desvirtuada en sede judicial mediante la utilización de los cauces procedimentales que el ordenamiento jurídico arbitra para el efecto (acción de nulidad y acción de nulidad y restablecimiento del derecho). Al respecto la Sala ha afirmado:

“La Administración a diferencia de los particulares no requiere de la intervención de un tercero imparcial (juez) para imponer las manifestaciones de voluntad que de ella emanar; en otras palabras, el querer del aparato administrativo no debe someterse a un juicio de carácter declarativo para buscar su ejecutoria: las decisiones que son asumidas por quienes cumplen función de carácter administrativo son obligatorias por sí mismas, en virtud “de su propia autoridad”.

“La autotutela reconocida en cabeza de la Administración se ubica en el momento mismo de la eficacia de sus decisiones, por ello, el ordenamiento jurídico les reconoce un carácter obligatorio; ello implica que éstas surten efectos desde el momento mismo en que son dadas a conocer mediante procedimientos de publicación, notificación o comunicación según sea el caso. Se trata de

la oponibilidad de los actos administrativos frente a los destinatarios: el acto administrativo existe y es válido cuando cumple con las ritualidades propias de su formación y cuando se configuran correctamente cada uno de sus elementos, pero sólo es eficaz cuando los sujetos a los que afecta (modificando, suprimiendo o creando situaciones jurídicas) conocen su contenido, momento a partir del cual, no queda otro camino distinto a su cumplimiento; cumplimiento que, en principio, no se interrumpe por la utilización de las acciones contencioso administrativas.

Al anterior atributo del acto administrativo se le denomina ejecutividad, sin embargo, las decisiones de la administración no sólo son obligatorias y tienen la virtualidad de declarar el derecho sin la anuencia de la rama jurisdiccional, sino que además, también son ejecutorias, razón por la cual, otorgan a la administración la posibilidad de perseguir su cumplimiento incluso con el uso de la fuerza coercitiva del Estado. De ahí que, se pueda señalar, que la denominada jurisdicción coactiva es una concreción de la autotutela administrativa, pues como ha observado el juez constitucional, su finalidad es el recaudo rápido de las deudas a favor de las entidades públicas a través del reconocimiento de un privilegio exorbitante que “...consiste en la facultad de cobrar directamente, sin que medie intervención judicial, (...) adquiriendo la doble calidad de juez y parte, cuya justificación se encuentra en la prevalencia del interés general, en cuanto dichos recursos se necesitan con urgencia para cumplir eficazmente los fines estatales.”

Se trata de una función administrativa en la que se expresa el “imperium” del Estado, al ser un reconocimiento por parte del ordenamiento jurídico de una relación desigual entre el ciudadano y la administración; por ello, la jurisprudencia ha acogido de tiempo atrás la posición de Hauriou según la cual las acreencias públicas se encuentran amparadas por un privilegio general de cobranza, de ahí que las decisiones que contengan obligaciones constituyan un verdadero título ejecutivo. Así, las obligaciones que se recaudan han surgido a la vida jurídica de manera unilateral como una manifestación propia de la soberanía del Estado y no del comercio jurídico como ocurre

en el caso de los particulares; de igual manera, se trata de una potestad excepcional o exorbitante porque, como ya se ha sostenido en apartes anteriores, la autoridad “ejecuta a los deudores por su propia cuenta, sin intermediación de los funcionarios judiciales.”

Adicionalmente a lo ya afirmado, se pueden esgrimir las siguientes razones para reafirmar que el cobro coactivo constituye una función de carácter administrativo:

1. Tal como ha señalado el juez constitucional, al quedar en firme un acto administrativo que contiene una obligación expresa clara y exigible, la entidad puede asumir dos vías: a) adelantar un procedimiento coactivo de acuerdo con las disposiciones de los artículos 823 del Estatuto Tributario y del artículo 561 y siguientes del Código de Procedimiento Civil, y; b) adelantar un proceso ejecutivo judicial haciendo uso de la opción que consagra el artículo 843 del Estatuto Tributario. El primer supuesto hace parte del privilegio de autotutela administrativa, de allí que la decisión que impone una acreencia y los actos que resuelven las excepciones y ordenan continuar con la ejecución son controlables ante la jurisdicción contencioso administrativa a través de la acción de nulidad y restablecimiento de derecho. Así, el juez administrativo, “mantiene el control al ejercicio de la función administrativa, tanto en la etapa de determinación como en la de su recaudo forzoso.”

2. La jurisdicción coactiva es función administrativa si se utiliza para explicar su naturaleza el criterio orgánico, como quiera que esta es llevada a cabo por funcionarios sometidos a un estricto principio de jerarquía y organizados a través de estructuras burocráticas encargados de ejecutar el Derecho. Es verdad, que tal como pone de presente Kelsen, este concepto de administración es histórico y depende de la libertad de configuración del legislador, empero al ser enmarcado dentro de la función de ejecución y al ser desprovisto de la independencia funcional propia de los operadores judiciales debe encuadrarse en aquella construcción teórica que define a la función administrativa desde un aspecto meramente residual, es decir, aquellas

actividades del Estado que no son ni legislación ni jurisdicción.

3. De igual modo, también se puede explicar la naturaleza de función administrativa de la jurisdicción coactiva si se apela a un criterio material, toda vez que se trata de una actividad que se concreta en “...diversas labores de ejecución que, específicamente desarrolla la rama ejecutiva para el desarrollo de sus fines, para lo cual se reconoce un margen de discreción al funcionario administrativo, quien puede entonces apreciar la conveniencia y oportunidad de la medida que toma.”

4. Por otra parte, no se trata de una actividad jurisdiccional llevada a cabo por la administración, puesto que los funcionarios administrativos sólo asumen esta labor de forma excepcional y cuando de forma expresa ha sido asignada por el legislador. Por ende, en aquellos casos en los que se suscite la duda respecto de la naturaleza de la función que ejercen los órganos administrativos, ésta siempre debe considerarse administrativa. Esta conclusión se desprende de lo preceptuado por el artículo 116 de la Constitución en el que se preceptúa:

“La Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado, el Consejo Superior de la Judicatura, la Fiscalía General de la Nación, los tribunales y los jueces administran justicia. También lo hace la Justicia Penal Militar. El Congreso ejercerá determinadas funciones judiciales. **Excepcionalmente la ley podrá atribuir función jurisdiccional en materias precisas a determinadas autoridades administrativas.** Sin embargo, no les será permitido adelantar la instrucción de sumarios ni juzgar delitos.”

De otro lado, el ordenamiento jurídico reconoce competencia para adelantar cobro coactivo a los organismos de tránsito, para de esta manera hacer efectivas las multas impuestas por razón de las infracciones administrativas por el incumplimiento de las disposiciones del Código Nacional de Tránsito. Se trata de una labor de ejecución que se radica en cabeza de las administraciones públicas que tengan competencia en el territorio en el que se cometió el hecho, y que se ejerce en aquellos

supuestos en los que no se presente un pago voluntario. Como puede observarse, es una función que constituye una concreción de las funciones que en el nivel local corresponden a los alcaldes como suprema autoridad administrativa del municipio, puesto que a éste le "...corresponde ejercer jurisdicción coactiva para hacer efectivo el cobro de las obligaciones a favor del municipio. Esta función puede ser delegada en las tesorerías municipales y se ejercerá conforme a lo establecido en la legislación contencioso administrativo y de procedimiento civil."

En efecto, la imposición de multas y comparendos, así como su cobro coactivo por parte de las autoridades municipales son una manifestación del carácter imperativo del ordenamiento jurídico. El ius puniendi del Estado no sólo se manifiesta a través de la delimitación de las infracciones de carácter administrativo, sino que además se prevé una reacción de la administración: la conminación de un derecho individual (el patrimonio económico) o de una situación jurídica particular y concreta a través de un acto administrativo. No obstante, la delimitación de las sanciones así como su efectiva imposición no son suficientes para garantizar el respeto por la legalidad, específicamente de las normas que rigen un sector administrativo (tránsito), pues en muchos eventos no se presenta el cumplimiento voluntario por parte del destinatario y se torna indispensable que se adelanten actividades de ejecución para que a través de operaciones administrativas y del uso de la fuerza coercitiva del Estado el derecho administrativo sancionatorio cumpla la función represiva, pero especialmente preventiva que le es encomendada.

A esta lógica responde el reconocimiento de cobro coactivo, se trata de una función administrativa que implica el ejercicio de prerrogativas de poder y que por tanto al ser un uso racional de la fuerza coercitiva del Estado "requiere de la existencia permanente de un aparato institucionalizado que administre la coacción de conformidad con la Constitución y la ley, las que a su turno le imprimen a su ejercicio, en razón de su contenido y valores que defienden, el sello indeleble de la legitimidad democrática. (...) El ordenamiento jurídico no se limita a diseñar y establecer el aparato de la fuerza y las condiciones para su ejercicio, sino que

adicionalmente indica el método de su actuación y las formas procesales que deben observarse cuando se viola una norma jurídica y se hace entonces necesario poner en marcha sus dispositivos de constreñimiento o reparación. En este orden de ideas, el uso de la coacción resulta inseparable de sus condiciones de ejercicio y de las formas procesales que deben agotarse para su correcto empleo, fijadas en el derecho objetivo." (Subraya fuera de texto)

Las formas procesales a las que aquí se alude se encuentran en el Estatuto Tributario, específicamente en el procedimiento administrativo de cobro coactivo consagrado en los artículos 823 a 843, disposiciones que deben aplicar los municipios para el cobro de las sanciones pecuniarias de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 de la Ley 383 de 1997 y en el artículo 59 de la Ley 788 de 2002.

(...)

Así las cosas, la Sala debe precisar que antes de proceder al cobro coactivo, las entidades territoriales generalmente adelantan una etapa previa de persuasión con el objeto de posibilitar un pago voluntario del monto adeudado por parte del infractor. Es verdad que no hay una regulación de esta instancia procedimental, sin embargo, nada imposibilita a la administración para intentar, antes de utilizar la prerrogativa otorgada, "una aproximación con el deudor. [Solo] en el evento en que sus reclamaciones de pago no sean atendidas, para la jurisdicción coactivo el siguiente paso es el cobro."

Adicionalmente, la Sala ya ha tenido oportunidad de precisar las principales fases procedimentales del cobro coactivo desde el inicio de la actuación hasta el pago efectivo de la acreencia:

"- El funcionario competente produce el mandamiento de pago, por medio del cual se ordena al contribuyente la cancelación de las obligaciones pendientes, más los intereses respectivos.

"- La administración se halla facultada para adelantar las investigaciones sobre los bienes del deudor, con las mismas atribuciones que la asisten para la fiscalización de impuestos.

“- La administración puede decretar las medidas de embargo y secuestro preventivo.

“- El deudor, dentro de los 15 días siguientes a la notificación del mandamiento, deberá pagar o presentar las excepciones correspondientes.

“- En caso de que no se pague, no se propongan excepciones, o las excepciones propuestas sean rechazadas, se ordenará el remate de los bienes embargados.

“- El remate de los bienes, como etapa final del cobro coactivo, tendrá lugar una vez el

avalúo correspondiente esté en firme, y terminará con el remate efectivo de los bienes, o con la adjudicación de los mismos a favor de la administración.

“- La celebración de acuerdos de pago entre la administración y el deudor, en cualquier momento del proceso, dará lugar a la suspensión del procedimiento.”

Como puede observarse, el adelantamiento de cobro coactivo comprende diferentes actividades por parte de la autoridad administrativa.”

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-45729 de 2007 y 19702 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 MT-17684 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.”*

Concepto MT-16310 de 2008. *“...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 MT-20201340019641 de 2020. *“...la citada normatividad alusiva al*

procedimiento contravencional y el cobro coactivo, es explícita, resaltando que no existen excepciones para desatender las condiciones establecidas por el Estatuto Tributario, las Leyes 769 de 2002 y 1066 de 2006, el Decreto 1625 de 2016 y demás normas reglamentarias. subrayando sobre el caso examinado, la facultad de los Organismos de Tránsito para efectuar el cobro coactivo por motivo de imposición de multas e infracciones, cumpliendo el Reglamento Interno del Recaudo de Cartera y demás condiciones del ordenamiento legal aplicable sobre la materia. Adicionalmente, se resalta lo dispuesto en el artículo 2313 del Código Civil. el cual establece que si por error se ha realizado un pago, y se prueba que no debió llevarse a cabo. se tiene derecho para repetir lo pagado. A este tenor, se colige que en evento de realizarse un pago al cual no se está obligado, el afectado deberá presentar el caudal probatorio que demuestre no estar obligado el pago de dicha obligación, para que las autoridades competentes adopten las medidas que correspondan.”

Concepto MT-20201340010401 de 2020 *“Las citadas normas. señalan que las entidades públicas en ejercicio de sus funciones frente al recaudo de rentas o caudales públicos y que estén investidas de jurisdicción coactiva. deberán aplicar lo dispuesto en el Estatuto Tributario, adoptando el reglamento interno de cobro de cartera para adelantar el recaudo”*

Legislación Complementaria: Ley 1437 de 2011.

Artículo 98. Deber de recaudo y prerrogativa del cobro coactivo. Las entidades públicas definidas en el parágrafo del artículo 104 deberán recaudar las obligaciones creadas en su favor, que consten en documentos que presten mérito ejecutivo de conformidad con este Código. Para tal efecto, están revestidas de la prerrogativa de cobro coactivo o podrán acudir ante los jueces competentes.

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.

CAPITULO V Recursos

Artículo 142. *Recursos.* Contra las providencias que se dicten dentro del proceso procederán los recursos de reposición y apelación.

El recurso de reposición procede contra los autos ante el mismo funcionario y deberá interponerse y sustentarse en la propia audiencia en la que se pronuncie.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340857131 de 2023.

“Respecto a su consulta, referente a los recursos que proceden frente al decreto y práctica de la prueba, sólo procede el recurso de reposición, conforme lo señalado en el artículo 142 de la Ley 769 de 2002.”

Concepto MT-20241341207131 de 2024.

“Se deberá entender que los recursos frente a la imposición de la sanción se deberán interponer y sustentar en la misma audiencia contravencional, por lo tanto, la interrupción de la caducidad se dará en la misma audiencia contravencional donde fue interpuesto debidamente los recursos, por lo tanto, la autoridad contara con un (1) año para resolverlos, si no se hace durante este término, los recursos interpuestos por el recurrente deberán ser fallados a su favor. En

suma, se colige, que en los procesos en los cuales proceda la doble instancia se deberá entender que la caducidad queda interrumpida con la interposición y sustentación del recurso ante la autoridad competente, el cual cuenta con un año para resolverlo, en este orden se debe tener en cuenta el término establecido en las normas para dejar en firme el proceso contravencional. En materia de tránsito, como ya se señaló en líneas precedentes, la Ley le otorga un (1) año a la autoridad de tránsito para que resuelva si exonera o impone sanción, término que se entiende interrumpido con la celebración efectiva de la audiencia de que trata el artículo 136 de la Ley 769 del 2002, modificado por el artículo 205 del Decreto 019 del 2012”

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 transcurrido 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.

CAPITULO VI

Procedimiento en caso de daños a cosas

Artículo 143. Modificado Artículo 16 Ley 2251 de 2022. Daños materiales. En todo accidente de tránsito donde solo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.

Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-031 de 2024. La corte Constitucional por medio de la Sentencia C-031 de 2024 declaró exequible el Artículo 16 de la Ley 2251 de 2021 por el cargo analizado.

Corte Constitucional Sentencia C-031 de 2024. “Como cuestiones previas relevantes, la Sala abordó, de un lado, el alcance y contexto del artículo 16 de la Ley 2252 de

2022 y, de otro lado, la aptitud de los cuatro cargos admitidos.

En cuanto a lo primero, efectuó un análisis respecto al régimen precedente que sobre esta materia estipularon los artículos 143 y 143 A del Código Nacional de Tránsito Terrestre, y sobre los trámites legislativos que llevaron a la adopción de la nueva medida. Tras ese análisis, la Sala Plena concluyó que

la nueva configuración tiene el propósito de descongestionar las vías, esto es, atender los accidentes de tránsito que solo dejan daños materiales de manera más ágil para efectos de garantizar el derecho a la locomoción, entre otros bienes involucrados en la actividad peligrosa de conducir. La principal modificación, precisó, consiste en que la autoridad de tránsito -agente- ya no acudirá al lugar de los hechos para adelantar sus actuaciones de conciliación y, en caso de no ser posible un arreglo amistoso, suscribir el informe policial de accidente de tránsito, lo que lleva aparejado el croquis; por lo tanto, son las personas interesadas las llamadas a recaudar las pruebas relativas a la colisión, en las condiciones previstas en la disposición, con miras a una futura reclamación por los daños causados.

Superado lo anterior, la Sala se refirió a la aptitud de los cargos para provocar una decisión de fondo, teniendo en cuenta para ello que, con las intervenciones allegadas al proceso y el concepto del Ministerio Público, la Sala obtuvo mayores y mejores elementos de ilustración para aclarar el asunto constitucional subyacente a los reparos formulados. En este sentido concluyó que solamente el primer cargo, referente a la presunta vulneración del derecho a la propiedad, satisfacía las cargas argumentativas.

Por el contrario, afirmó que el segundo cargo, fundado en la violación de la prohibición de retroceso, no se soportó en una lectura razonable de la disposición y omitió tener en cuenta variaciones legislativas que, antes del artículo 16 demandado, ya indicaban que en algunos de los accidentes conocidos popularmente como solo latas no se exigía la presencia de la autoridad de tránsito -agente-; aunado a ello, los accionantes no identificaron qué faceta prestacional, en su concepto, predicable del derecho de propiedad estaba siendo afectada con la medida cuestionada y, finalmente, algunos de sus argumentos fueron especulativos. Los cargos tercero y cuarto, analizados conjuntamente, tampoco superaron los requisitos argumentativos para estimarlos aptos, en razón a que la lectura que hicieron los promotores de la acción para invocarlos los llevó a extrapolar el comparendo y el informe policial de accidente de tránsito, y sus

argumentos para evidenciar la presunta incompatibilidad entre el artículo cuestionado y los artículos 2, 6 y 189.4 de la Constitución fueron subjetivos.

Teniendo en cuenta lo anterior, la Sala Plena analizó si la regulación cuestionada sobre los accidentes de tránsito que solamente ocasionan daños materiales (solo latas) desconocía el derecho de propiedad, concluyendo que no. Lo anterior, sin perjuicio de algunas consideraciones sobre dos aspectos fundamentales: el primero, referido a la necesidad de que la actuación de las autoridades de tránsito en general, y del agente en particular, se adelante con sujeción a los principios de razonabilidad y proporcionalidad; y el segundo, alusivo a la importancia de que adelanten, en el marco de sus competencias, campañas educativas para ilustrar a todos los actores viales de sus deberes en este tipo de asuntos.

Para arribar a las conclusiones mencionadas, la Sala destacó que enfocaría su examen en una de las dimensiones positivas de este bien constitucional, relacionada con la necesidad de que existan dentro del régimen jurídico normas que prevean mecanismos para proteger la propiedad en aquellos casos en los que se presentan daños ocasionados por terceros. Desde este punto de vista, acudió a la herramienta metodológica del juicio de proporcionalidad en su intensidad leve, en atención al amplio margen de configuración con el que cuenta el Legislador en materia de tránsito terrestre y de los medios de defensa de la propiedad ante daños materiales, y a que no se evidenció una restricción significativa de las facultades del propietario.

A continuación, la Sala Plena precisó que el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 no desconoce el deber del Estado de proteger la propiedad porque se dirige a cumplir dos propósitos constitucionalmente legítimos, esto es, establecer una configuración instrumental adecuada para la reclamación del daño material causado en accidentes de tránsito y, además, enfrentar los problemas de movilidad que se derivan de la obstaculización del tránsito que tiene lugar producto de un accidente automovilístico que no tiene las implicaciones más gravosas para la seguridad vial, porque no están comprometidas la integridad y vida de las

personas. Aunado a lo anterior, porque la medida es idónea, potencialmente adecuada, para satisfacer esos propósitos.

Finalmente, y en atención a que el incumplimiento del deber de retirar los vehículos y demás elementos que obstruyan el tránsito en los accidentes solo las determina -incluso- la imposición de un comparendo, la Sala precisó que una interpretación razonable y ponderada de la disposición exige comprender que las

autoridades de tránsito y, en particular, los agentes en las vías tienen deberes con alcance constitucional y legal, por lo cual, en los eventos en los que, por ejemplo, los choques involucren a personas en vulnerabilidad como aquellas en situación de discapacidad, que no estén en la posibilidad de recaudar debidamente las pruebas a que hace referencia el artículo 16 cuestionado, el agente debe contribuir a dicha recaudación si es requerido para el efecto.”

Instrucción Administrativa:

Circular MT 20224000000057 de 2022.

“Dispone entonces con claridad la citada norma, que independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de tránsito (siniestros viales) de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Como se puede observar, los lineamientos de la Ley se orientan a gestionar de manera oportuna y ágil, por parte de los interesados el recaudo de pruebas en los accidentes de tránsito (siniestros viales) donde solo se presenten daños materiales, sin importar si los vehículos cuentan o no con contratos de seguros que amparen dichos eventos. Por tanto, en caso que el vehículo involucrado en un accidente de tránsito (siniestro vial) no cuente con un seguro que ampare los daños materiales, deberá directamente el conductor recaudar las pruebas e información necesaria para dirimir el conflicto, acudiendo ante un centro de conciliación debidamente autorizado por el Ministerio de Justicia y del Derecho, o en su defecto, apelar a los demás mecanismos de acceso a la justicia, si previamente no llegaron a un acuerdo sobre la asunción de los daños generados en virtud del accidente de tránsito (siniestro vial).

Si el(os) vehículo(s) involucrado(s) cuenta(n) con un seguro que ampare los daños materiales, además de las pruebas que pueda recaudar el tomador y/o asegurado por sus propios medios, que sirvan como elemento probatorio del accidente de tránsito (siniestro vial), también las Compañías de Seguros deben definir e informar las herramientas

técnicas y tecnológicas con las que cuenta el tomador y/o asegurado para la toma de las pruebas que sirvan como insumo para ser presentada en la posterior reclamación, audiencia de conciliación o demás mecanismos de acceso a la justicia. Conforme a lo anterior, y para efectos de dar cumplimiento a lo ordenado en el Artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, este Ministerio manifiesta a las Compañías de Seguros que expiden seguros de vehículos con el amparo de daños materiales y de responsabilidad civil de automóviles, que deben definir las herramientas técnicas y tecnológicas que permitan el recaudo ágil, oportuno y suficiente de las pruebas por parte de sus asegurados y/o tomadores en los accidentes de tránsito donde solo se presenten daños materiales e informen a sus asegurados a través de medios efectivos de consulta sobre los mecanismos de acceso y uso de las mismas para su correcta y ágil utilización. En todo caso, las pruebas recaudadas en el lugar del accidente de tránsito (siniestro vial) deben servir como elementos probatorios sobre los daños generados en el accidente de tránsito (siniestro vial). Por otra parte, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, así como los cuerpos operativos de control de los organismos de tránsito, con base en los lineamientos de la Ley 2251 de 2022 (artículo 16), no tendrán que elaborar el informe policial de accidentes de tránsito en los eventos mencionados en el precitado artículo, esto es, en accidentes de tránsito donde solo se presenten daños materiales; dicho informe será reemplazado por el material probatorio recaudado por los interesados en el accidente de tránsito (siniestro vial). En los eventos en que alguno de los involucrados se niegue al retiro de(l) lo(s) vehículo(s) involucrados en el

siniestro vial, sea materialmente imposible el retiro de(l) lo(s) vehículo(s) o se encuentren presuntamente involucradas personas en estado de embriaguez, la intervención de la autoridad de tránsito se hará en los términos del artículo 144A de la Ley 769 de 20021, permitiendo el tiempo de recaudo de evidencias por parte de los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados. Ahora bien, teniendo en consideración que la Ley 769 de 2002, establece que: “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.”, esta Circular reitera la obligación de las autoridades de tránsito de velar por la normal circulación en las vías de su jurisdicción y el cumplimiento de lo dispuesto en el precitado artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, a fin de evitar interrupciones al tránsito en las vías por accidentes de tránsito (siniestros viales), especialmente en aquellos casos en donde se causen exclusivamente daños materiales. En caso de incumplimiento de la disposición señalada en el multicitado Artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 por parte de los involucrados en el accidente de tránsito (siniestro vial), la autoridad de tránsito deberá proceder con la aplicación de las medidas previstas en el Código Nacional de Tránsito para tal efecto, salvo en los casos en que sea materialmente imposible el retiro de los vehículos por sus condiciones técnico-mecánicas o que producto del accidente se genere derrame de sustancias o elementos que deban ser retirados por el personal capacitado del lugar del accidente de tránsito (siniestro vial) para garantizar el tránsito normal en la vía, casos en los cuales no habrá lugar a imposición de comparendo por el no retiro del o los vehículos. Expuestas las consideraciones previas, este Ministerio concluye instruyendo lo siguiente: 1. En los accidentes de tránsito (siniestros viales) donde solo se causen daños materiales, sin importar si los vehículos involucrados estén asegurados o no, los conductores deben

retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito, previ6 recaudo de los interesados del material probatorio del accidente. 2. En los accidentes de tránsito (siniestros viales) donde solo se causen daños materiales y estén involucrados vehículos asegurados, con base en el artículo 16 de la Ley 2251, es deber de la Compañía de Seguros que tiene asegurado el automotor, en su rol de interesado en el siniestro, definir e informar al asegurado y/o tomador sobre las herramientas técnicas y tecnológicas que permitan el recaudo ágil, oportuno y suficiente de las pruebas de accidentes de tránsito. 3. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y los cuerpos operativos de control de los organismos de tránsito a nivel Nacional, no tendrán que elaborar el informe policial en accidentes de tránsito (siniestro vial) donde solo se presenten daños materiales de conformidad con el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022. 4. En los accidentes de tránsito (siniestros viales) donde solo se presenten daños materiales, las autoridades de tránsito en todos los casos permitirá el tiempo necesario para el recaudo del material probatorio por parte de los interesados. 5. En los accidentes de tránsito (siniestros viales) en que alguno de los involucrados se niegue al retiro del vehículo involucrado, sea materialmente imposible su retiro o se encuentren involucradas personas presuntamente en estado de embriaguez la autoridad de tránsito debe intervenir en los términos del artículo 144A de la Ley 769 de 2002. 6. En los casos en que sea materialmente imposible el retiro de los vehículos por sus condiciones técnico-mecánicas o que producto del accidente se genere derrame de sustancias o elementos que deban ser retirados por el personal capacitado del lugar del accidente de tránsito (siniestro vial) para garantizar el tránsito normal en la vía, no habrá lugar a imposición de comparendo por el no retiro del o los vehículos dado que se debe dar el tiempo suficiente para que se realice el retiro técnicamente.”

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341220361 de 2023.
“Por su parte, en el caso objeto de consulta,

cuando un menor de edad resulte involucrado en un siniestro vial, serán los padres o tutores

legales quienes tendrán la potestad de iniciar las acciones de correspondientes en contra de los responsables del hecho, entre estas, la acción penal y la reclamación a la empresa de transporte y asegurado, frente a la responsabilidad civil. Y será contractual o extracontractual según lo determine las pruebas y la estrategia de defensa que determine el abogado que para tal efecto se contrate.”

Concepto MT-20231340858251 de 2023.

“De la interpretación armónica de las normas, se tiene que a partir de lo establecido en el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, el material probatorio recaudado relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información, reemplazará en el accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales, el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente. Así las cosas y de conformidad con lo establecido en el inciso final del artículo 5.3.5.3 de la Resolución 20223040045295 de 2022, modificada por la Resolución 20233040017145 de 2023, para la cancelación de matrícula por destrucción total o pérdida total esta originada en un accidente de tránsito, lo siguiente: “El Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) se entenderá cumplido con los documentos a los que haya lugar a partir de lo establecido (...) en el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, cuando se presente la declaratoria de la destrucción total del vehículo.”. (SFT) Respuesta a la pregunta 2 Si bien, no existe disposiciones en las normas de tránsito y transporte que hagan alusión a al análisis e incorporación de las pruebas recopiladas mediante el uso de las nuevas tecnologías, pues, el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, solo hace una mera enunciación de las características que deben poseer las pruebas recaudadas, entre ellas, autenticidad, integridad, conservación y uso probatorio, entre otras. Sin embargo, la Jurisprudencia y la Doctrina, hace una aproximación para explicar el valor probatorio de las pruebas recopiladas mediante medios tecnológicos, una vez cumplidos dichas condiciones o estándares, el material probatorio recaudado se reitera reemplazará el informe Policial de Accidente de Tránsito

IPAT, que expide la autoridad competente. Conforme a lo dispuesto en el artículo 5.3.5.3 de la Resolución 20223040045295 de 2022 se establecen de manera general los requisitos de las pruebas técnicas y tecnológicas del material probatorio recaudado por los interesados en los accidentes de tránsito donde sólo se causen daños materiales, por tanto, estos se encuentran en la ley y están en conocimiento de todos los interesados. Respuesta a la pregunta 3 Sobre este punto, no existe disposición legal y reglamentaria que señale la obligación de reportar la información de accidente de tránsito ante el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT, por daños materiales. De igual modo, también podrán ser aportados, certificación técnica de expedida por la DIJIN, concepto técnico sobre el daño que amerita la declaratoria de la destrucción total, emitido por perito de la compañía aseguradora o por perito nombrado por autoridad de tránsito o quien haga sus veces. Ahora bien, el Ministerio de Transporte a través de la Dirección de Tránsito y Transporte, emitió la Circular 20224000000057 del 29 de septiembre de 2022, mediante la cual impartió directrices para que las autoridades de tránsito y las empresas aseguradoras resuelvan estas situaciones de manera más eficiente, con el fin de evitar interrupciones al tránsito en las vías por accidentes de tránsito, mantener la seguridad y cuidar la vida de los colombianos que circulan por los corredores del país. Como hemos mencionado, en los eventos que la destrucción total de un vehículo ocurra en virtud de un accidente de tránsito que solo genere daños materiales y no se produzcan lesionados y fallecidos el Informe Policial de Accidente de Tránsito IPAT, se entenderá cumplido con los documentos a los que haya lugar a partir de lo establecido en el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, reiterando igualmente lo establecido en el inciso final del artículo 5.3.5.3 de la Resolución 20223040045295 de 2022, modificada por la Resolución 20233040017145 de 2023, para la cancelación de matrícula por destrucción total o pérdida total esta originada en un accidente de tránsito, lo siguiente: “El Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) se entenderá cumplido con los documentos a los que haya lugar a partir de lo establecido (...) en el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, cuando se presente la declaratoria de la destrucción total

del vehículo.”. (SFT) En conclusión, a la fecha, no existe en el marco normativo la obligación de reportar al RUNT la información correspondiente a los accidentes de tránsito donde sólo se causen daños materiales que permita consultar por parte de las autoridades de tránsito, la ocurrencia de estos siniestros.”

Concepto MT-20251340583511 de 2025.

“De conformidad con lo dispuesto en el artículo 143 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, en los accidentes de tránsito en los que únicamente se presenten daños materiales —ya sea a vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales— y no se produzcan lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados deberán recaudar las pruebas relativas a la colisión mediante el uso de herramientas técnicas y tecnológicas. Dichas pruebas deben permitir una atención oportuna y segura del evento, garantizando su autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio. En estos casos, el material probatorio así obtenido reemplazará el informe de accidente de tránsito que tradicionalmente expide la autoridad competente. En ese sentido, la intervención de la autoridad de tránsito no es obligatoria en este tipo de siniestros, pues la Ley autoriza a los interesados a gestionar directamente el recaudo de pruebas y la resolución de los conflictos a través de mecanismos alternativos, como los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Sin embargo, en los eventos en que se evidencie la conducción en estado de embriaguez, incluso si el accidente solo ha generado daños materiales, deberá intervenir la autoridad de tránsito. Al respecto, el artículo 147 del Código Nacional de Tránsito establece que, en toda circunstancia, si el agente de tránsito observa una infracción a las normas, puede imponer un comparendo al conductor infractor, incluso en casos de daños a cosas. Adicionalmente, el literal F del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 —adicionado por el artículo 4° de la Ley 1696 de 2013— y el artículo 152 del mismo código —modificado por el artículo 5° de la Ley 1696 de 2013— disponen las sanciones aplicables por conducir bajo el influjo del alcohol o de sustancias psicoactivas. En estos casos, la autoridad deberá ordenar la práctica del

examen de embriaguez, de conformidad con lo previsto en el artículo 150 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, para determinar el estado del conductor. Se reitera que, el artículo 143 de la Ley 769 del 2002, modificado por el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, establece que en todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente. Así las cosas, en los accidentes de tránsito donde sólo se causen daños materiales, los involucrados e interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión que permitan la atención del mismo en forma oportuna y segura. Ahora bien, el artículo en cita preceptúa el procedimiento a seguir en caso de accidentes de tránsito que solo generen daños materiales, en los siguientes términos: • Recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna y segura. • Los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito. • Acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. • Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. En ese orden, cuando se trata de accidentes de tránsito donde solo resulten daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, la intervención de la autoridad de tránsito no será necesario, dado que la Ley ha facultado a los interesados para que recauden las

pruebas y gestionen sus intereses a través de los mecanismos alternos de solución de conflictos.”

Artículo 143A. Adicionado Artículo 12 Ley 2161 de 2021, Derogado Artículo 24 Ley 2251 de 2022.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340599401 de 2023.
“...el artículo 24 de la Ley 2251 del 14 de julio de 2022 dispone que esta rige a partir de la promulgación, norma que fue publicada en el D.O 52.095, el 14 de julio de 2022, es decir que a partir de julio 14 de 2022, todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 del Código Nacional de

Tránsito Terrestre, para la reducción de las sanciones, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención (CEA), en razón a que el artículo 136 A adicionado por la Ley 2251 de 2022, no hace referencia a los Centro de Enseñanza Automovilística (CEA), como si lo hace el artículo 136 de la misma Ley.”

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 MT-20223040045295 de 2022

Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT)

Artículo 8.6.1. Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT). En aquellas entidades territoriales donde no hay organismo de tránsito habilitado por el Ministerio de Transporte y no hay organismo de tránsito departamental quien tiene competencia residual para ejercer las funciones en estos entes, es responsabilidad del Alcalde Municipal generar el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT).

Artículo 8.6.2. Obligación de diligenciamiento del IPAT. La Autoridad de Tránsito de acuerdo a su jurisdicción está obligada a diligenciar el IPAT de conformidad con el Anexo.

72 “Manual de diligenciamiento del Informe Policial de Accidente de Tránsito “establecido para ello, en forma clara y completa.

Artículo 8.6.3. Diligenciamiento y entrega del informe. En caso de daños materiales en los que sólo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y/o se tipifique un tipo penal, la autoridad de tránsito que conozca el hecho, levantará un informe descriptivo de sus pormenores y entregará una copia inmediata a los conductores, quienes deberán suscribirlas, y si estos se negaren a hacerlo, bastará la firma de un testigo mayor de edad.

En todo caso, la Autoridad de Tránsito que hubiere conocido del accidente, remitirá a más tardar dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, copia del respectivo IPAT al organismo de tránsito competente y en los casos en que se tipifique un tipo penal, de manera adicional, se entregará el original a la Fiscalía General de la Nación.

Artículo 8.6.4. Gratuidad del IPAT. El IPAT será gratuito para los conductores y peatones involucrados en un accidente de tránsito.

Artículo. 8.6.5. Reporte y control. Los Organismos de Tránsito, los Alcaldes de los Municipios que no cuentan con Organismo de Tránsito municipal ni departamental y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, según su jurisdicción, serán los responsables de imprimir, diligenciar, custodiar y controlar el IPAT, así como realizar el reporte diario del consumo al RNAT, bajo los estándares establecidos por el Ministerio de Transporte o los protocolos que para el efecto establezca el RUNT.

Artículo 8.6.6. Asignación de rangos del IPAT. A partir de la entrada en operación del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a través del RUNT, la asignación de rangos del IPAT a los Organismos de Tránsito, a los Alcaldes de los Municipios que no cuentan con Organismo de Tránsito municipal ni departamental y a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, se hará a través de la Concesión RUNT, previo cumplimiento del siguiente protocolo:

- El sistema RUNT asignará de manera automática y en línea los rangos del IPAT, los cuales serán independientes, unos para los IPAT electrónicos y otros para los IPAT físicos.
- Para las siguientes asignaciones que realice el RUNT, este verificará que se haya consumido y registrado exitosamente en el sistema RNAT, el 80% de la última asignación y además el 100% de la penúltima. Este control se aplicará en forma independiente, tanto para los IPAT electrónicos como para los IPAT físicos.

Parágrafo 1. El Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito, remitirá un informe consolidado a la Concesión RUNT con el promedio mensual de consumo de rangos IPAT de las

últimos seis (6) meses, reportado por cada organismo de tránsito y por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional al RNAT, con el fin de determinar el promedio para la realización de la primera asignación.

Parágrafo 2. El Grupo de Seguridad Vial de la Subdirección de Tránsito, migrará al RUNT el listado de rangos asignados a los Organismos de Tránsito y a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, que no hayan sido consumidos antes del 1 de abril de 2013.

Los formatos del Informe Policial de Accidentes de Tránsito, podrán seguirse utilizando hasta agotar su existencia.

Artículo 8.6.7. Procedimiento de asignación de rangos y claves donde no exista organismo de tránsito. El sistema RUNT, a petición del Alcalde interesado, asignará los usuarios y claves para el acceso que permita el reporte de los accidentes de tránsito al RNAT. Igualmente, el sistema RUNT asignará un rango inicial de veinte (20) IPAT, al código DANE del ente territorial.

Artículo 8.6.8. Etapa preoperativa. Previo a la entrada de operación del RNAT en el sistema RUNT, el Ministerio de Transporte realizará las labores de difusión, capacitación y pruebas piloto en el sistema, con los Organismos de Tránsito, los Alcaldes de los Municipios que no cuentan con Organismo de Tránsito municipal ni departamental y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Formato Único Informe Policial de Accidentes De Tránsito (IPAT)

Artículo 8.6.1.1. Objeto. La presente sección tiene por objeto adoptar el “Formato del Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT)” del Anexo 73 y “Manual de diligenciamiento del Informe Policial de Accidente de Tránsito” del Anexo 72 de la presente resolución, facultar a los Alcaldes de los Municipios que no cuentan con Organismo de Tránsito municipal ni departamental, para que reporten la información de los accidentes de tránsito de su jurisdicción al RNAT y establecer el procedimiento para tal efecto.

Artículo 8.6.1.2. Formato. A partir del 7 de diciembre de 2012, el IPAT podrá elaborarse en medios físicos y/o electrónicos, el formato elaborado en medios físicos no podrá diligenciarse en fotocopias, ni modificarse bajo ninguna circunstancia y deberá elaborarse en el formato adjunto, conforme a las siguientes características:

- Tamaño del papel: 21.59 cm x 34.29 cm (oficio).
- Tipo de papel: Químico con reactivo negro.
- Tipo de letra: Anal de 6 a 8 picas.
- Colores del papel: Original y copias en blanco.
- Escudo y logos: A la derecha el logo del Ministerio de Transporte y a la izquierda el escudo o logo de la Alcaldía, del Organismo de Tránsito o de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, según corresponda, los cuales tendrán un tamaño de 14,3 x 11, 3 milímetros.
- Para las Alcaldías y Organismos de Tránsito, cada IPAT constará de un original y tres copias, para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional de un original y cuatro copias.

Artículo 8.6.1.3. Nuevas tecnologías. Las autoridades de tránsito podrán implementar nuevas tecnologías que permitan la captura, diligenciamiento, almacenamiento y lectura de la información contenido en el IPAT.

El formato elaborado en medios electrónicos sólo contendrá la información de los campos diligenciados por el funcionario que levante el IPAT y que describan lo ocurrido en el accidente, este será impreso de acuerdo a la tecnología adoptada.

Artículo 8.6.1.4. Código de identificación del Organismo de Tránsito. Cada formato del IPAT debe tener preimpresos en la casilla uno “Organismo de Tránsito”, el respectivo código DANE y en la

parte inferior el nombre de la ciudad o municipio que por jurisdicción corresponda al sitio donde ocurrió el accidente de tránsito.

En el formato a utilizar por el personal de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, este campo aparecerá en blanco y será diligenciado por el agente que conozca del caso.

Artículo 8.6.1.5. Código de identificación del IPAT. El código de identificación del IPAT impreso será alfanumérico y contendrá inicialmente una letra seguida de nueve (9) dígitos, correspondientes al rango de la serie única asignada a la entidad que realiza el reporte, según corresponda, así:

- Para los Organismos de Tránsito la letra “A”.
- Para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional la letra “C”.
- Para los Alcaldes de los Municipios que no cuentan con Organismo de Tránsito Municipal ni departamental, la letra “S”.

El código de identificación del IPAT electrónico será alfanumérico y contendrá inicialmente dos letras seguidas de nueve (9) dígitos, correspondientes al rango de la serie única asignada a la entidad que realiza el reporte, así:

- Para los Organismos de Tránsito las letras “AE”.
- Para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional las letras “CE”.

Artículo 8.6.1.6. Manual de diligenciamiento. Adóptese el nuevo “Manual de diligenciamiento del Informe Policial de Accidente de Tránsito” del Anexo 72 de la presente resolución, diseñado con el objetivo de establecer el procedimiento a seguir ante la ocurrencia de un accidente de tránsito y establecer los aspectos que deben registrarse en el formato, el cual será herramienta de consulta obligatoria.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340225571 de 2019.

“...la autoridad de tránsito, imprescindiblemente debe diligenciar el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT) de conformidad con el Manual de diligenciamiento adoptado por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 11268 de 2012 de forma clara y completa, es decir, en el levantamiento del informe del accidente se debe determinar al menos una hipótesis del accidente, no obstante, si llega a observar otras hipótesis que pudieron intervenir en el accidente de tránsito deberá registrarlas según se trate del vehículo, la vía, del peatón, o del pasajero.”

Concepto MT-20191340392771 de 2019.

“... para el diligenciamiento del informe policial de Accidentes de Tránsito se requiere la intervención del Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito de los organismos de tránsito o en su defecto de los Alcaldes Municipales,

pues conforme a las normas precitadas son estos los competentes para diligenciar el aludido informe, sin embargo, el uso de tecnología, como drones, permitirá la captura de información que reduciría el tiempo de diligenciamiento del referido documento y con el que se podría determinar y demostrar las condiciones de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el accidente.”

Concepto MT-20231340830161 de 2023.

“...quien solicite el dictamen pericial al momento de un siniestro vial para probar determinado hecho en proceso, podrá ser puesto por la respectiva aseguradora de las partes involucradas o por la parte que así lo requiera, por ello sus honorarios y/o pago recaerá en el mismo, sin ser vinculante con el procedimiento administrativo que adelante la autoridad competente al momento de un accidente de tránsito.”

Legislación Complementaria: Ley 2251 de 2022.

Artículo 10. *Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país.* Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, las autoridades de tránsito deberán de reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultados de lesiones corporales y fatalidad. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.

Parágrafo. Para el cumplimiento de la finalidad pretendida con la Ley 2161 de 2021 de combatir el fraude y mejorar la movilidad, todas las entidades aseguradoras, tanto las que ofrecen el SOAT como las que ofrecen el seguro complementario y voluntario previsto en su artículo 4, separada o conjuntamente, dentro del proceso de reclamación, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas cualquier otro medio probatorio, en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.

Doctrina Administrativa

Concepto MT-20231341226381 de 2023.

“...frente a las infracciones detectadas a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, por las infracciones que refieren los literales a y b, del artículo 10 de la Ley 2251 de 2022, existe una presunción legal de culpabilidad del propietario del vehículo en la comisión de la infracción por ser éste, en su condición de titular del derecho de dominio del vehículo, el responsable en velar porque el vehículo cuente con SOAT y Revisión Técnico Mecánica Vigente, y en las conductas que se refieren en los literales c, d y e, el propietario del vehículo solo

podrá ser sancionado si resulta probado dentro del proceso contravencional que éste, de manera culposa incurrió en las infracciones de tránsito. Así mismo, el propietario del vehículo será sancionado por las demás conductas que constituyan una infracción a las normas de tránsito detectadas a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, siempre que se demuestre en el proceso contravencional que la conducta le es imputable y que además es responsable de la comisión de la misma, conforme al pronunciamiento de la Corte Constitucional mediante Sentencias C-038 de 2020 y 321 de 2022.”

Artículo 11. *Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.* Con el objeto de garantizar el derecho a la

información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente.

Artículo 23. *Obligatoriedad de la reglamentación sobre la Infraestructura Vial.* En un plazo no mayor a 2 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma en el plan de trabajo con apoyo de la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a las definiciones de punto, sitio, zona, tramo y sector crítico.

Artículo 144A. Adicionado Ley 2161 de 2021 Artículo 13. *Retiro de vehículos por la autoridad de tránsito.* En los casos de daños materiales en los que solo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales y alguno de los involucrados se niegue al retiro de los vehículos el agente de tránsito procederá al retiro y traslado del mismo de acuerdo a lo establecido en el artículo 125 del presente código y a la imposición del comparendo respectivo por bloqueo de calzada o intersección (C3).

En los casos en que sea materialmente imposible el retiro de los vehículos en razón de las condiciones tecnicomecánicas del mismo, se procederá a su retiro y traslado del vehículo, sin que por estos hechos haya lugar a la imposición del comparendo por bloqueo de calzada o intersección (C3).

Lo previsto en el presente artículo no será aplicable en los casos en donde presuntamente se involucren personas en estado de embriaguez. Situación en la cual cualquiera de las partes podrá negarse al retiro de los vehículos hasta tanto se hagan las pruebas establecidas en este código.

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. Modificado Artículo 17 Ley 2251 de 2022. *Concepto técnico.* Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la norma de tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la

causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-039 de 2004. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-039 de 2004 decidió declarar la exequibilidad del inciso segundo del Artículo 146 de la Ley 769 de 2002

Corte Constitucional Sentencia C-039 de 2004. “Esta norma ”...aunque no modifica de manera expresa el Artículo 690 del Código de Procedimiento Civil, la ...regula la oportunidad en la que cabe el decreto de las medidas cautelares en el proceso de responsabilidad civil por perjuicios causados en accidentes de tránsito, que era, precisamente, el objeto del mencionado numeral 6 del Artículo 690 del Código de Procedimiento Civil”...”Pero el Código Nacional de Tránsito Terrestre claramente fija una oportunidad distinta para la práctica de las medidas cautelares y subordina la vigencia de las mismas a que en el término del Artículo 335 del CPC se inicie el

correspondiente proceso ejecutivo. Se evidencia así la intención del legislador de evitar que el embargo y secuestro del vehículo automotor se prolongue en el tiempo, al disponer que la medida proceda cuando se haya dictado sentencia de primera instancia, esto es cuando se haya establecido en principio la responsabilidad del demandado, y que, a partir de entonces, se mantenga por el tiempo necesario para que se haga efectiva la sentencia”.

La presente norma no es más que “una medida de protección cautelar razonable y proporcionada, que constituye un equilibrio entre los intereses de las partes”. que bajo ningún supuesto .” elimina las medidas cautelares para los procesos ordinarios de responsabilidad por daños derivados de accidentes de tránsito, sino que dispone que las mismas proceden sólo cuando se haya dictado sentencia de primera instancia”.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231341101351 de 2023. “(...) el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 17 de la Ley 2251 de 2022, establece que se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito, donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en el mismo se defina la responsabilidad en el choque, salvo en el evento que con ocasión del accidente se vulnere una norma de tránsito y la autoridad de tránsito emita la orden de comparendo y se imponga la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños. Así las cosas, el artículo 146 de la Ley ibidem, no obliga a la autoridad a realizar los informes de accidentes de tránsito, sino que establece que estos se entenderán como conceptos técnicos

La norma dispone que, en todo accidente de tránsito, donde solo se causen daños materiales y donde solo resulten afectados los vehículos ya sean asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y, no se produzcan lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas y el material probatorio. Es de anotar, que la norma no precisa exactamente el tipo de herramientas técnicas y tecnológicas para el recaudo de pruebas, no obstante, el artículo 162 de la Ley 769 de 2002, señala que en las situaciones no reguladas en la Ley 769 de 2002, serán aplicables las normas contenidas en el Código Contencioso Administrativo, Código Penal, Código de Procedimiento Penal y Código de Procedimiento Civil, en cuanto no fueren incompatibles y no hubiere norma prevista para el caso en análisis. En ese sentido, el artículo 164 de la Ley 1564 de 2012, “Código General del Proceso”,

establece que toda decisión judicial debe fundarse en una prueba, pero esta prueba debe ser regular, significa que las pruebas deben ser conocidas o habituales y oportunamente allegadas al proceso. Para determinar cuáles son las pruebas habituales, están descritas en el artículo 165 del Código General del Proceso y señala que son: la declaración de parte, la confesión, el juramento, el testimonio de parte, el dictamen pericial, la inspección judicial, los indicios, los informes, los documentos y cualesquiera otros medios que sean útiles para la formación del convencimiento del juez. (NFT) En virtud de lo dispuesto en los reglones resaltados se entendería, que las herramientas técnicas o tecnológicas hacen parte de otros medios que sean útiles para la formación o convencimiento de la autoridad de tránsito verbigracia (fotografías, videos, grabaciones, uso de drones etc.) es importante, aclarar que el material probatorio recaudado debe garantizar autenticidad, integridad, conservación, posterior consulta y uso probatorio de la información, en el evento de no reunir las referidas condiciones, el agente de tránsito podrá elaborar el informe policial de accidentes de tránsito (IPAT).

En este punto vale reiterar que el material probatorio recaudado debe garantizar autenticidad, integridad, conservación, posterior consulta y uso probatorio de la información. Es preciso señalar que el artículo 143 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, no establece que implica cada una de las citadas características, no obstante, la doctrina¹ las

ha definido de la siguiente manera: Autenticidad: hace referencia a que pueda demostrarse que el documento es lo que afirma ser, que ha sido creado o enviado por la persona que afirma haberlo creado o enviado, y que ha sido creado o enviado en el momento que se afirma. Integridad: esta característica se refiere al carácter completo del documento, esto es, que no haya sido modificado o alterado. Fiabilidad: aquella en la que su contenido representa exactamente lo que se quiso decir en él. Es una representación completa y precisa de lo que da testimonio y se puede recurrir a él para demostrarlo. Disponibilidad: al abordar la disponibilidad como característica del documento electrónico, MINTIC afirma que es aquella que hace posible localizar, recuperar, presentar, interpretar y leer. Ahora bien, en el evento de evidenciarse que el material probatorio recaudado no reúne las características exigidas en la norma el agente de tránsito podrá elaborar el informe policial de accidentes de tránsito (IPAT)."

Concepto MT-20241340070701 de 2024.

"En la comisión de accidentes de tránsito en las vías del territorio nacional, si bien los cuerpos de agente de tránsito pueden emitir conceptos técnicos en los términos establecidos en el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, estos son entendidos, como la manifestación de los referidos funcionarios como la causa probable de la comisión del accidente, sin embargo, la misma norma establece, que ésta no podrá definir responsabilidad"

Artículo 147. Obligación de comparendo. En toda circunstancia, si el agente de tránsito observare la violación de las normas establecidas en este código, en caso de daños a cosas, podrá imponer un comparendo al conductor infractor.

CAPITULO VII

Actualización en caso de infracciones penales

Artículo 148. Funciones de Policía Judicial. En caso de hechos que puedan constituir infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-429 de 2003.

La atribución de policía judicial cumplida

por las autoridades de tránsito de levantar un informe descriptivo y su valor probatorio.

“La noción de policía judicial es el conjunto de autoridades que colaboran con los funcionarios judiciales en la investigación de los delitos y en la captura de los delincuentes. La concepción moderna de la Policía judicial es la de un cuerpo que requiere la aplicación de principios de unidad orgánica y, sobre todo, de especialización científica y que actúa bajo la dirección funcional de los fiscales o los jueces³⁰⁷.

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 tránsito³⁰⁸.

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 investigación³⁰⁹.

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 intereses³¹⁰; pero en los casos en que ésta no fuere posible, el agente levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia a los conductores quienes deberán suscribirlo y si estos se negaren a hacerlo bastará la firma de un testigo mayor de edad, informe que se remitirá al organismo de tránsito competente para lo pertinente y a los centros de conciliación respectivos³¹¹.

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

³⁰⁷ Sentencia C-024 de 1994 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

³⁰⁸ 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.

³⁰⁹ Ley 769 de 2002, art. 7, inc. 4.

³¹⁰ Ley 769 de 2002, art. 143

³¹¹ Ley 769 de 2002, art. 145.

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 su examine que en el texto del informe descriptivo el conductor pueda plasmar los motivos de su disenso 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 descriptivo³¹².

Cabe recordar que según lo dispuesto por el Artículo 314 del Código de Procedimiento Penal, las exposiciones de la policía judicial no tendrán valor de testimonio ni de indicios y solo podrán servir como criterios orientadores de la investigación, así como que el Artículo 318 ibidem establece que las actuaciones que realice la policía judicial deberán ser efectuadas con acatamiento estricto de las garantías constitucionales y legales y que los implicados tendrán las mismas facultades y derechos que les otorga la ley ante los funcionarios judiciales.

Es preciso tener en cuenta también, que un informe de policía al haber sido elaborado con la intervención de un funcionario público formalmente es un documento público³¹³ 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

³¹² Páginas 116 a 119 expediente.

³¹³ Código de Procedimiento Civil, art. 251.

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

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340013811 de 2019.
“...el inciso segundo del artículo 149 de la Ley 769 de 2002, señala que en todo caso en que se 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. En este orden de ideas, si hay lesionados en un accidente de tránsito la autoridad de tránsito está obligada a practicar la prueba de alcoholemia a los conductores implicados, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma”.

Concepto MT-20211340875831 de 2021.
“...en materia de tránsito, el artículo 148 de la Ley 769 de 2002 ha establecido que en el evento de ocurrir un accidente de tránsito en el que se incurra en una infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial con arreglo a lo dispuesto en el artículo 202 del Código de Procedimiento Penal, para lo cual la normatividad ha establecido que en dichos casos el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe

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”.

descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo y se remitirá a más tardar dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, copia del respectivo IPAT al organismo de tránsito competente y se entregará el original a la Fiscalía General de la Nación. Es de anotar, que el artículo 148 de la Ley 769 de 2002, preceptúa que 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 al respecto el artículo 202 de la Ley 906 de 2004, establece que los agentes de tránsito ejercen funciones permanentes de policía judicial de manera especial dentro de su competencia.

Aunado a lo anterior, el Manual Único de Policía Judicial de la Fiscalía General de la Nación aprobado en sesión del 13 de mayo de 2005, mediante Acta Número 053 del Consejo Nacional de Policía Judicial, señala: “Se resalta que las autoridades de tránsito, en ejercicio de sus funciones especiales en caso de homicidios y lesiones personales en accidentes de tránsito, están facultadas para realizar inspección a cadáver, al lugar de los hechos, entrevistas; además podrá fijar,

recolectar, rotular, embalar EMP y EF aplicando los procedimientos de cadena de custodia y demás actos urgentes a que haya lugar. Por lo tanto se sujetarán a lo establecido en el presente Manual” En ese sentido, en caso de homicidios y lesiones personales en accidentes de tránsito el agente de tránsito en ejercicio de su función de policía judicial, deberá realizar todos los procedimientos establecidos por las normas penales para atender este tipo de casos, vale recalcar que es obligación de los Organismos de Tránsito, organizar como mínimo anualmente un (1) curso de actualización en normas y procedimientos de policía judicial. Por último es preciso señalar que para que un funcionario público vinculado a un organismo de tránsito pueda ejercer funciones de Policía Judicial, debe ostentar la calidad de Agente de Tránsito, conforme lo dispuesto en las Leyes 769 de 2002, 1310 de 2009 y la Resolución 4548 de 2013, “por la cual se reglamenta el artículo 3 y el numeral 5 del

artículo 7 de la Ley 1310 de 2009” modificada por la Resolución 1943 de 2014”.

Concepto MT-20231341094711 de 2023.

“Las autoridades de tránsito podrán constituirse en materia de policía judicial, cuando exista una infracción penal en materia de tránsito estos tendrán atribuciones y deberes de policía judicial de acuerdo con lo estipulado en el código de Procedimiento Penal. Es de aclarar que por competencias jurisdiccionales donde exista Policía Judicial de fiscalía CTI o SIJIN estos avocaran el conocimiento de las respectivas diligencias”.

Concepto MT-20241341204341 de 2024.

“El agente de tránsito en ejercicio de una actividad de policía judicial deberá: 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”.

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:

Corte Constitucional Sentencia C-429 de 2003.

Declara exequibles las expresiones “*quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo*”, 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.**

Corte Constitucional Sentencia C-429 de 2003.

La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-429 de 2003 decidió declarar exequible el aparte final del inciso primero del Artículo 149 de la Ley 769 de 2002 **en el entendido de que el conductor no está obligado a firmar, que puede consignar por escrito sus observaciones, y su firma o abstención de hacerlo no significan aceptación de los hechos.**

El informe contendrá por lo menos:

Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho.

Clase de vehículo, número de la placa y demás características.

Nombre del conductor o conductores, documentos de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, lugar y fecha de su expedición y número de la póliza de seguro y compañía aseguradora, dirección o residencia de los involucrados.

Nombre del propietario o tenedor del vehículo o de los propietarios o tenedores de los vehículos.

Nombre, documentos de identidad y dirección de los testigos.

Estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas.

Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, la cual constará en el croquis levantado.

Descripción de los daños y lesiones.

Relación de los medios de prueba aportados por las partes.

Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por este código.

En todo caso en que produzca lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez³¹⁴, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma³¹⁵.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-619 de 2011. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-619 de 2011 decidió declarar **EXEQUIBLE**, por el cargo estudiado³¹⁶ en la presente sentencia, el aparte normativo demandado, contenido en el artículo 149 de la Ley 769 de 2002.

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

³¹⁴ La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-619 de 2011 decidió declarar exequible, por violación al Artículo 13 de la Constitución Política este aparte.

³¹⁵ inciso declarado exequible, Corte Constitucional Sentencia C-633 de 2014.

³¹⁶ El demandante afirma que el contenido normativo demandado, al establecer la obligación de la autoridad de tránsito de enviar a la práctica de la prueba de embriaguez únicamente a los conductores implicados en accidentes en que se produzcan lesiones u homicidio, resulta contrario a la Constitución, porque excluye de dicha obligación a los peatones. En efecto, el actor explica que cuando un accidente de tránsito involucra no sólo conductores sino peatones también, no existen razones suficientes para que exclusivamente los conductores deban ser enviados a la prueba de alcoholemia y los peatones no. Esto en tanto los peatones, tal como los conductores, ostentan obligaciones en materia de tránsito (pj. arts. 55 y 57 a 59 de la Ley 769 de 2002, llamado Código de Tránsito) entre la cuales está el deber de abstenerse de realizar conductas en el contexto del tránsito, que perjudiquen o pongan en riesgo a los demás. Conductas tales como participar en el tránsito en estado de embriaguez, acción que plausiblemente podía realizar un peatón.

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 hacerlo³¹⁷. 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 presencié los hechos, se estará en estos casos también ante una prueba que debe ser debidamente decretada y controvertida en el curso del proceso respectivo, razón por la cual no se está violando al conductor su derecho fundamental a controvertir las pruebas en su contra”.*

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.*

Corte Constitucional Sentencia C-619 de 2011. *“...En este orden, como quiera que esté prohibido conducir en estado (sic) embriaguez, la obligatoriedad de enviar a los conductores en caso de accidente a la prueba*

³¹⁷ 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).

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 ingerir alcohol. Para la Corte resulta claro que en materia de responsabilidad de tránsito, la conducta sancionable a propósito de la ingesta de alcohol es la del conductor, pues la autoridad de tránsito no puede imponer sanciones a los peatones ebrios.

En este orden la distinción entre peatones y conductores derivada de la disposición acusada, surge del sentido mismo de las regulaciones de tránsito, cual es sancionar ciertas conductas de los conductores. Esto sugiere igualmente la idea de que no toda distinción normativa implica desigualdad de trato. Pues la desigualdad de trato significa que el contenido de la ley distingue para discriminar injustificadamente. Y, en el caso concreto el contenido normativo se dirige a quien es el sujeto de las regulaciones sancionatorias principales y esenciales de la regulación de tránsito. Esto es, los conductores. Por lo cual no resulta errado que no contemple otros sujetos.

(...)

El segundo aspecto relevante del alcance de la norma consiste en que el procedimiento descrito en la disposición jurídica acusada, se inscribe dentro de las actuaciones que la legislación dispuso cuando las situaciones de tránsito puedan derivar en infracciones penales. Esto significa que el envío a la prueba de alcoholemia de los conductores involucrados en los accidentes de tránsito que describe el supuesto de la norma, se entiende como una de las actuaciones propias dentro de aquellas que tienen por fin determinar la posible responsabilidad penal que pueda surgir del siniestro en cuestión. Esto implica a su vez que la recolección de las pruebas con dicho fin, está a disposición de las partes que

van a participar en el proceso de establecimiento de la responsabilidad penal. Por ello, no se puede afirmar que la norma ha omitido disponer la práctica de la prueba como obligación de la autoridad de tránsito. Pues, la lógica de los procesos penales, en punto de la recolección probatoria, es que a éstas les asiste el derecho de solicitar la práctica de las que consideren relevantes.

Por lo anterior, para la Corte es claro que el conductor sobrio puede solicitar que se le practique la prueba de alcoholemia al peatón lesionado o fallecido, presuntamente ebrio. Justamente, el inciso siguiente al que se analiza en la presente sentencia, dispone que en el supuesto del accidente de tránsito con lesiones u homicidio “el informe o el croquis, o los dos, serán entregados **inmediatamente** los interesados y a la **autoridad instructora competente en materia penal**”.

“...la norma demandada dispone una de las actuaciones para efectos de determinar la comisión de una infracción penal, lo cual sólo es posible al interior de una investigación penal. Y, la naturaleza de estos procedimientos penales implica la existencia de partes, que disponen en igualdad de condiciones del 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.

De otro lado, no puede dejar de considerarse que la obtención de la información sobre el grado de alcohol en la sangre (alcoholemia) de un ciudadano conductor, está específicamente regulada en el Código de Tránsito en el artículo 150, según el cual “las autoridades de tránsito podrán solicitar a todo conductor de vehículo automotor la práctica de examen de embriaguez (...)”. Lo que significa que el legislador ha otorgado una facultad excepcional a la autoridad de tránsito en este asunto, que resulta de suma importancia en el contexto de la norma

acusada, el cual como se ha dicho se refiere al procedimiento de determinación de la responsabilidad penal derivada de un accidente de tránsito.

El carácter excepcional de la facultad otorgada por el legislador a la autoridad de tránsito en la norma estudiada, se refiere al hecho de que forma parte de los procedimientos para determinar la responsabilidad penal, la regla general del artículo 246 del Código de Procedimiento Penal, según la cual las actividades que adelanta la policía judicial, en desarrollo del programa metodológico de la investigación

“que impliquen afectación de derechos y garantías fundamentales únicamente se podrán realizar con autorización previa proferida por el juez de control de garantías, a petición del fiscal correspondiente”. Y, si la excepción a lo anterior en la misma legislación procedimental penal, la configura una serie de actuaciones taxativamente contenidas en los artículos 213 a 245 del Código de Procedimiento Penal, dentro de las cuales no se encuentra la obtención de la prueba de alcoholemia, ello querría decir que el Código de Tránsito en efecto se erige como otra excepción a la regla general mencionada.

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.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-633 de 2014. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-633 de 2014 decidió

declarar EXEQUIBLE el inciso trece del artículo 149 de la Ley 769 de 2002.

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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-49748 de 2008: “... en el evento de la existencia de lesiones (en la ocurrencia de accidentes de tránsito), no es posible la conciliación en el lugar de los hechos si no que debe hacerse ante la autoridad de conocimiento, que en este caso es la Fiscalía general de la Nación o ante un Juez Civil si llegare a generarse un proceso de responsabilidad civil, situación distinta sucede cuando no existen lesionados, evento en el que los conductores pueden suscribir un acta en los términos del artículo 143 ya citado. De otro lado, de conformidad con lo señalado

anteriormente, aunque la regla general es que siempre que exista un accidente se debe levantar el informe correspondiente, en el evento en que se trate de un choque simple y el perjudicado pretenda reclamar el pago de los perjuicios, deberá acudir ante el juez competente, valiéndose de otros medio de prueba y en caso de haberse producido una lesión, dependiendo de la gravedad de la misma podrá instaurar denuncia penal o querrela, teniendo en cuenta el número de días que resultare incapacitado”.

CAPITULO VIII

Actuación en caso de embriaguez

Artículo 150. Examen. Las autoridades de tránsito podrán solicitar a todo conductor de vehículo automotor la práctica de examen de embriaguez, que permita determinar si se encuentra bajo efectos producidos por el alcohol o las drogas, o sustancias estupefacientes, alucinógenas o hipnóticas.

Las autoridades de tránsito podrán contratar con clínicas u hospitales la práctica de las pruebas de que trata este artículo, para verificar el estado de aptitud de los conductores.

Parágrafo. En los centros integrales de atención se tendrá una dependencia para practicar las pruebas anteriormente mencionadas.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340497191 de 2021.

“...la prueba de alcoholimetría al conductor de un vehículo automotor que desarrolla esta actividad peligrosa, tiene una importancia tal que constitucionalmente se acepta su coerción bajo la sanción en el evento en que el conductor no acepte la toma de la misma, siempre y cuando se tengan en cuenta unos preceptos señalados como de plenas garantías que deberá la autoridad de tránsito aplicar al momento de realizar dicha prueba. Como complemento a lo anterior, es preciso indicar que la importancia radica en la finalidad constitucional de esta prueba, por cuanto, pretende controlar los riesgos asociados a la conducción y, en particular, su intensificación cuando se conduce bajo los efectos del alcohol y así controlar una fuente de riesgo para la vida y la integridad personal.

Por otra parte, es importante recordar como bien lo precisa la Corte Constitucional, cuando las personas adoptan la decisión de conducir vehículos automotores aceptan integrarse a una relación de especial sujeción respecto de las autoridades de tránsito que permite a estas prevenir y sancionar los comportamientos que pueden afectar o agravar la seguridad del tránsito y de los actores viales, como peatones y otros conductores. Ahora bien, frente a la toma de la prueba de alcohol a un menor de edad vale señalar que no existe norma especial que determine que la prueba por aire expirado deba tener la autorización del padre del menor, en ese sentido, vale precisar que cuando la autoridad de tránsito requiera a un menor de edad para la práctica de la prueba de alcohol por aire expirado, agotando los protocolos ya establecidos y citados en

precedencia, no se necesita el consentimiento del padre, lo anterior considerando que dicha prueba no representa un riesgo para el menor, siempre y cuando se reitera que la misma se realice con el pleno de las garantías señaladas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses a través de la Resolución 1844 de 2015 y lo dispuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-633 del 3 de septiembre de 2014. No obstante, lo anterior, cabe mencionar que el menor se puede negar a la práctica de la misma con las consecuencias que ello conlleva.

Aunado a lo anterior, es importante resaltar que la Guía para la Medición Indirecta de Alcoholemia a Través de Aire Expirado señaló en sus anexos el modelo de formato para la entrevista que se debe realizar a la persona antes de hacer la medición. Así mismo, es importante indicar que la práctica de prueba de alcohol al menor que sea por toma de laboratorio y que se requiera en virtud de un accidente de tránsito donde hay heridos o muertos en donde el menor de edad se encuentre involucrado, este procedimiento ya hace parte de la jurisdicción penal, en ese sentido, para determinar los aspectos relacionados con el consentimiento de la práctica de la prueba del menor de edad por parte de los padres y/o sus consecuencias dentro del proceso penal será competencia de los estamentos que adelanten dicha actuación. Con relación a la imposición del comparendo, es importante señalar que no puede verse limitado por la negación de la práctica de una prueba como la de alcoholimetría, por cuanto es importante indicar que dentro de una misma acción

puede generarse varias infracciones a las normas de tránsito las cuales deberán ser relacionadas por la autoridad de tránsito en el comparendo, igualmente, es preciso recordar que las sanciones a las normas de tránsito señaladas en un comparendo podrán ser controvertidas en el proceso contravencional señalado en la Ley 769 de 2002, el cual con relación al menor de edad, el parágrafo del artículo 138 de la mencionada ley indica que si un menor de edad resulta involucrado en la actuación contravencional, deberá estar asistido por su representante legal, o por un apoderado designado por éste, o por un defensor de familia.”

Concepto MT-20211340699251 de 2021.
“...normativamente no se ha reglamentado el procedimiento mediante el cual a través de mecanismos tecnológicos se registre en video o en audio el procedimiento que se adelanta ante la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas. No obstante, vale indicar que a través de la Ley 1843 de 2017 se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones a la norma de tránsito así como también su instalación, su adecuada señalización”.

Concepto MT-20241341048471 de 2024.
“Para determinar el estado de embriaguez de una persona se podrán utilizar los siguientes procedimientos: el examen de alcoholemia que mide la cantidad de etanol en la sangre, o el examen por aire aspirado, así como también, la práctica del examen clínico según el estándar forense establecido por el Instituto

Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. En este orden, el Código Nacional de Tránsito Terrestre dispone en su artículo 150, que las autoridades de tránsito podrán solicitar a todo conductor de vehículo automotor la práctica de un examen de embriaguez, que permita determinar si se encuentra bajo efectos producidos por el alcohol o las drogas, o sustancias estupefacientes, ahora bien, en caso de presentarse heridos tras un accidente de tránsito, según lo establecido en la Resolución 001844 de 2015, pueden realizar la práctica de la medición indirecta de alcoholemia a través de aire espirado.

Ahora bien, según la sentencia C-633 del 2014 en garantía de la transparencia y el derecho al debido proceso, la práctica de esta prueba implica: que las autoridades de tránsito deben informar al conductor de forma precisa y clara: (i) La naturaleza y objeto de la prueba. (ii) El tipo de pruebas disponibles, las diferencias entre ellas y la forma de controvertirlas. (iii) Los efectos que se desprenden de su realización. (iv) Las consecuencias que se siguen de la decisión de no permitir su práctica. (v) El trámite administrativo que debe surtir con posterioridad a la práctica de la prueba o a la decisión de no someterse a ella. (vi) Las posibilidades de participar y defenderse en el proceso administrativo que se inicia con la orden de comparendo y todas las demás circunstancias que aseguren completa información por parte del conductor requerido, antes de asumir una determinada conducta al respecto”.

Artículo 151. Suspensión de licencia. Quien cause lesiones u homicidios en accidente de tránsito y se demuestre que actuó bajo cualquiera de los estados de embriaguez de que trata este código, o que injustificadamente abandone el lugar de los hechos, a más de las sanciones previstas en el Código Penal, se hará acreedor a la suspensión de su licencia por el término de cinco (5) años.

Artículo 152. Modificado Artículo 25 Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 1 Ley 1548 de 2012, Modificado Artículo 5 Ley 1696 de 2013. Sanciones y grados de alcoholemia. Si hecha la prueba, se establece que el conductor se encuentra en alguno de los siguientes grados de alcoholemia, incurrirá en las sanciones respectivas, según el nivel de reincidencia correspondiente de conformidad con lo indicado a continuación para cada evento:

1. Grado cero de alcoholemia, entre 20 y 39 mg de etanol/100 ml de sangre total, se impondrá:

1.1. Primera vez

1.1.1. Suspensión de la licencia de conducción por un (1) año.

1.1.2. Multa correspondiente a noventa (90) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

1.1.3 Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante veinte (20) horas.

1.1.4 Inmovilización del vehículo por un (1) día hábil.

1.2. Segunda Vez

1.2.1. Suspensión de la licencia de conducción por un (1) año.

1.2.2. Multa correspondiente a ciento treinta y cinco (135) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

1.2.3. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante veinte (20) horas.

1.2.4. Inmovilización del vehículo por un (1) día hábil.

1.3. Tercera Vez

1.3.1. Suspensión de la licencia de conducción por tres (3) años.

1.3.2. Multa correspondiente a ciento ochenta (180) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

1.3.3. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante treinta (30) horas.

1.3.4. Inmovilización del vehículo por tres (3) días hábiles.

2. Primer grado de embriaguez, entre 40 y 99 mg de etanol/100 ml de sangre total, se impondrá:

2.1. Primera Vez

2.2.1. Suspensión de la licencia de conducción por tres (3) años.

2.1.2. Multa correspondiente a ciento ochenta (180) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

2.1.3. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante treinta (30) horas.

2.1.4. Inmovilización del vehículo por tres (3) días hábiles.

2.2. Segunda Vez

2.2.1. Suspensión de la licencia de conducción por seis (6) años.

2.2.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante cincuenta (50) horas.

2.2.3. Multa correspondiente a doscientos setenta (270) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

2.2.4. Inmovilización del vehículo por cinco (5) días hábiles.

2.3. Tercera Vez

2.3.1. Cancelación de la licencia de conducción.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20231340392491 de 2023.

“...el término de cancelación de la licencia de conducción por 25 años aplica única y exclusivamente a la causal contemplada en el numeral 4 de la segunda parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002, sobre reincidencia por conducir en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas. Ahora bien, frente a cuál es el término de cancelación de la licencia de conducción, cuando el conductor del vehículo automotor que pese a ser requerido por las autoridades de tránsito, con plenitud de garantías, no permita la realización de las pruebas físicas o clínicas a que se refiere la presente ley o se dé a la fuga, es preciso señalar que la norma no establece el término de cancelación de la licencia de conducción ante la reticencia de no practicarse las pruebas físicas o clínicas,

cuando es requerido por la autoridad de tránsito. No obstante, la Jurisprudencia se ha pronunciado frente a la imposición de este tipo de sanciones administrativas, indicando que no proceden de forma automática y tampoco corresponden al arbitrio de las autoridades, sino que resultan de un procedimiento administrativo sancionatorio ceñido a las garantías de los principios de legalidad y debido proceso, en especial los derechos fundamentales de defensa y contradicción, es decir, las autoridades de tránsito al adelantar el procedimiento administrativo previsto en la Ley 769 del 2002, deben valorar todas las pruebas que dieron lugar a la conducta reprochable, imponiendo la sanción si hubiere lugar a ello, determinando la temporalidad de la medida de cancelación de la licencia de conducción”.

2.3.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante sesenta (60) horas.

2.3.3. Multa correspondiente a trescientos sesenta (360) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

2.3.4. Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles.

3. Segundo grado de embriaguez, entre 100 y 149 mg de etanol/100 ml de sangre total, se impondrá:

3.1. Primera Vez

3.1.1. Suspensión de la licencia de conducción por cinco (5) años.

3.1.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante cuarenta (40) horas.

3.1.3. Multa correspondiente a trescientos sesenta (360) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

3.1.4. Inmovilización del vehículo por seis (6) días hábiles.

3.2. Segunda Vez

3.2.1. Suspensión de la licencia de conducción por diez (10) años.

3.2.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante sesenta (60) horas.

3.2.3. Multa correspondiente a quinientos cuarenta (540) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

3.2.4. Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles.

3.3. Tercera Vez

3.3.1. Cancelación de la licencia de conducción.

3.3.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante ochenta (80) horas.

3.3.3. Multa correspondiente a setecientos veinte (720) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

3.3.4. Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

4. Tercer grado de embriaguez, desde 150 mg de etanol/100 ml de sangre total en adelante, se impondrá:

4.1. Primera Vez

4.1.1. Suspensión de la licencia de conducción por diez (10) años.

4.1.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancia psicoactivas, durante cincuenta (50) horas.

4.1.3. Multa correspondiente a setecientos veinte (720) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

4.1.4. Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles.

4.2. Segunda Vez

4.2.1. Cancelación de la licencia de conducción.

4.2.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante ochenta (80) horas.

4.2.3. Multa correspondiente a mil ochenta (1.080) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

4.2.4. Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

4.3. Tercera Vez

4.3.1. Cancelación de la licencia de conducción.

4.3.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante noventa (90) horas.

4.3.3. Multa correspondiente a mil cuatrocientos cuarenta (1.440) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv).

4.3.4. Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

Parágrafo 1. Si el conductor reincide en un grado de alcoholemia distinto a aquel en el que fue sorprendido la última vez, se le aplicarán las sanciones del grado en el que sea hallado.

Para determinar el orden de reincidencia que corresponda, será considerado el número de ocasiones en que haya sido sancionado con antelación, por conducir bajo el influjo de alcohol en cualquiera de los grados previstos en este artículo.

Parágrafo 2. En todos los casos enunciados, la autoridad de tránsito o quien haga sus veces, al momento de realizar la orden de comparendo procederá a realizar la retención preventiva de la licencia de conducción que se mantendrá hasta tanto

quede en firme el acto administrativo que decide sobre la responsabilidad contravencional. La retención deberá registrarse de manera inmediata en el RUNT³¹⁸.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-633 de 2014. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-633 de 2014 decidió declarar EXEQUIBLES (i) el parágrafo 2 del artículo 152 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 5 de la Ley 1696 de

2013 y (ii) el parágrafo 3 del artículo 152 de la Ley 769 de 2002, incorporado originalmente por el artículo 1 de la Ley 1548 de 2012 y subrogado por el artículo 5 de la Ley 1696 de 2013.

Parágrafo 3³¹⁹. Al conductor del vehículo automotor que pese a ser requerido por las autoridades de tránsito, con plenitud de garantías, no permita la realización de las pruebas físicas o clínicas a que se refiere la presente ley o se dé a la fuga, se le cancelará la licencia, se le impondrá multa correspondiente a mil cuatrocientos cuarenta (1.440) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv) y procederá la inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles³²⁰.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-633 de 2014. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-633 de 2014 decidió declarar EXEQUIBLES (i) el parágrafo 2 del artículo 152 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 5 de la Ley 1696 de

2013 y (ii) el parágrafo 3 del artículo 152 de la Ley 769 de 2002, incorporado originalmente por el artículo 1 de la Ley 1548 de 2012 y subrogado por el artículo 5 de la Ley 1696 de 2013.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340010371 de 2020: *“...la autoridad de tránsito debe dar al examinado instrucción de respirar y retener el aire y luego soplar de manera sostenida dentro de la boquilla hasta que se le indique que pare, donde se le mostrará una señal específica que indica que la muestra ha sido tomada.*

Si habiéndose dado dicha instrucción por parte de la autoridad de tránsito el conductor del automotor no la acata o la acata en parte realizando mal dicha prueba desobedeciendo las instrucciones del alcohosensor, es evidente que no está permitiendo que se lleve a cabo la realización de la prueba física y bajo este aspecto es aplicable el parágrafo 3 del

artículo 152 de la ley 769 de 2002 modificado por el artículo 5 de la Ley 1696 de 2013.”

Concepto MT-20251340963151 de 2025: *“El Código Nacional de Tránsito Terrestre - Ley 769 de 2002, no define como tal el término “renuencia”, no obstante, la Ley establece que el conductor del vehículo automotor que pese a ser requerido por las autoridades de tránsito, con plenitud de garantías, no permita la realización de las pruebas físicas o clínicas a que se refiere la presente ley o se dé a la fuga, se dará aplicación a las sanciones establecidas en el artículo 152. Por lo tanto, la renuencia del conductor se da por el hecho mismo de negarse a dar cumplimiento a una orden de autoridad competente.*

³¹⁸ Parágrafo declarado exequible, Corte Constitucional Sentencia C-633 de 2014.

³¹⁹ Este parágrafo tal como había sido modificado por la Ley 1548 de 2013 fue declarado exequible por la Corte constitucional por medio de la Sentencia C-961 de 2014.

³²⁰ Parágrafo declarado exequible, Corte Constitucional Sentencia C-633 de 2014, posteriormente la Corte por medio de la Sentencia C-959 de 2014 decidió estarse a lo resuelto en la Sentencia C-633 de 2014.

Es preciso resaltar al peticionario que la actividad de conducción es reconocida como una actividad peligrosa que justifica la intervención de las autoridades de tránsito para mitigar los riesgos que a ella se anuda. Por lo tanto, cualquier autoridad de tránsito, en especial las pertenecientes al control operativo, se encuentran facultados para solicitar a cualquier conductor la práctica de las pruebas físicas o clínicas con el propósito de establecer el estado de embriaguez del conductor del vehículo. Así las cosas, el Código Nacional de Tránsito Terrestre, establece el tipo de sanciones administrativas aplicables por violación a las normas de tránsito, dichas sanciones serán aplicables teniendo en cuenta la gravedad de la infracción, en consideración al grado de peligro tanto para los peatones como para los automovilistas, estas podrán ser principales o accesorias, es decir, las sanciones no son excluyentes entre sí, existiendo conductas las cuales por su gradualidad merecen la imposición de varias consecuencias jurídicas, en este caso, al ser requerido por la autoridad de tránsito y el conductor se niegue a la práctica de las pruebas físicas o clínicas para determinar el grado de alcoholemia. En ese sentido, el parágrafo 3° del artículo 152 del Código Nacional de Tránsito ha dispuesto que el conductor del vehículo automotor, que con plenitud de sus garantías no permita la realización las pruebas físicas o clínicas de embriaguez o se dé a la fuga, se le cancelará la licencia y se le impondrá multa correspondiente a mil cuatrocientos cuarenta (1.440) salarios mínimos diarios legales vigentes (smdlv), y además, procederá la inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles. En la sanción administrativa de cancelación de la licencia de conducción cuando un conductor es requerido por autoridad de tránsito con plenitud de las garantías y este se niega a realizarse la pruebas físicas o clínicas, acatando los requerimientos realizados por la autoridad competente, es decir, el precepto contenido en el parágrafo 3 del artículo 152 de la Ley 769 del 2002, da lugar la referida sanción, por el hecho mismo de negarse a dar cumplimiento a una orden de autoridad competente y no a las prohibiciones previstas en la norma que toman en consideración los niveles de alcohol presentes en el cuerpo del conductor; situación que se torna importante

al momento de determinar el tiempo que durará la medida sancionatoria, por la autoridad competente.

Frente a sus interrogantes, 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. En este orden de ideas, el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses ha establecido en el parágrafo 1 del artículo 1 de la Resolución 0414 del 2002, que para determinar el estado de embriaguez de una persona se podrán utilizar los siguientes procedimientos: el examen de alcoholemia que mide la cantidad de etanol en la sangre, o el examen por aire aspirado, así como también, la práctica del examen clínico según el estándar forense establecido por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, procedimientos que no pueden ser determinados en cada caso particular por parte del Ministerio de Transporte, pues dependerá de las condiciones en que se encuentre el infractor. Frente a la negativa de realizar el procedimiento de la práctica de la prueba de alcoholemia, por parte de la Autoridad de Tránsito, tendrá unas consecuencias frente a la sanción que puede llegar hacer, la cancelación o la suspensión de la licencia de conducción, mediante el proceso contravencional en la cual se velara el debido proceso, con las garantías de los derechos fundamentales, la autoridad de tránsito dentro de su procedimiento realizara la respectiva Resolución, la cual debe establecer la responsabilidad del infractor donde se debe imponer la suspensión o cancelación de conducción, esta Resolución deberá contener la prohibición expresa al infractor de conducir vehículos automotores durante el tiempo que se le suspenda o cancele la licencia y el termino para volver a solicitarla es el establecido en el numeral 4 de la segunda parte, del artículo 26 del Código de Tránsito, el cual señala: "(...) Transcurridos veinticinco (25) años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción".

Parágrafo 4. En el evento en que la alcoholemia sea igual o superior a 20 mg de etanol/100 ml de sangre, se aplicará las sanciones establecidas sin que sea necesario realizar pruebas adicionales para la determinación de la presencia de otras sustancias psicoactivas.

Parágrafo 5. Para los conductores que incurran en las faltas previstas en el presente artículo no existirá la reducción de multas de la que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002.

Jurisprudencia:

Corte Constitucional Sentencia C-633 de 2015. 'Procede el examen de constitucionalidad de normas demandadas derogadas o subrogadas, que pueden continuar produciendo efectos jurídicos en virtud de su aplicación ultractiva a casos ocurridos durante su vigencia y aún no

resueltos (...) pues esta norma aún produce efectos, en relación con aquellas personas que se hubieren mostrado renuentes a la realización de pruebas de alcoholemia durante su vigencia, esto es entre julio de 2012 y diciembre de 2013.'

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340491001 de 2019. *"...la infracción tipificada en la Ley 769 de 2002 como conducir bajo el influjo del alcohol se constituye –sin perjuicio de las disposiciones del Código Nacional de Policía y/o normas de otra índole- en cabeza de quienes conducen vehículos automotores, toda vez que en la norma ibidem no se encuentra tipificada una infracción consistente en conducir un tipo de vehículo bicicleta bajo un estado de embriaguez."*

Concepto MT-20201340018001 de 2020: *"...cuando el agente de tránsito evidencia que el conductor de un vehículo está conduciendo bajo el influjo del alcohol bajo los efectos de sustancias psicoactivas, debe requerirlo con plenitud de garantías..."*

"En virtud de lo anterior existirán plenas garantías cuando las autoridades de tránsito:

- 1. Informan al conductor de forma precisa y clara la naturaleza y objeto de la prueba.*
- 2. El tipo de pruebas disponibles, las diferencias entre ellas y la forma de controvertirlas.*
- 3. Los efectos que se desprenden de su realización, las consecuencias que se siguen de la decisión de no permitir su práctica.*

4. El trámite administrativo que debe surtir con posterioridad a la práctica de la prueba o a la decisión de no someterse a ella.

5. Las posibilidades de participar y defenderse en el proceso administrativo que se inicia con la orden de comparendo y todas las demás circunstancias que aseguren completa información por parte del conductor requerido, antes de asumir una determinada conducta al respecto.

6. En adición a ello la Corte precisa que el conductor tiene derecho a exigir de las autoridades de tránsito la acreditación (vi) de la regularidad de los instrumentos que se emplean y (vii) la competencia técnica del funcionario para realizar la prueba correspondiente"

"En ese orden de ideas, si el Agente de Tránsito evidencia que el conductor de un vehículo este conduciendo bajo el influjo del alcohol bajo los efectos de sustancias psicoactivas y pese a ser requerido por este, no permita la realización de las pruebas físicas o clínicas, deberá manifestarle al conductor del vehículo, las consecuencias que se siguen de la decisión de no permitir su práctica."

“...En ese orden de ideas, pueden ser peritos las personas con título legalmente reconocido en la respectiva ciencia, técnica o arte.

En virtud de lo anterior, y de acuerdo a La Guía para La Determinación Clínica Forense del Estado de Embriaguez Aguda de Medicina Legal, "el examen clínico para determinar la embriaguez aguda, también lo pueden practicar médicos(as) de un servicio de salud, público o privado, que en Colombia deban realizar un examen médico forense para dicho fin."

Concepto MT-20231340492761 de 2023.

“...el espíritu de la norma precitada, obedece a un objetivo principal: prevenir la reincidencia en la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, teniendo en cuenta las graves consecuencias que conducir en este estado puede generar para la integridad, salud y vía de todos los actores viales en Colombia. Es así como el artículo 152 de la ley 769 de 2002, establece las sanciones a imponer según el grado de alcoholemia en que sea sorprendido el conductor de un

vehículo conduciendo en estado de embriaguez. No obstante, se puede evidenciar que desde el grado cero de alcoholemia (entre 20 y 39 mg de etanol/100 ml de sangre total) hasta el tercer grado de embriaguez (desde 150 mg de etanol/100 ml de sangre total en adelante), se impondrán las sanciones establecidas en el artículo 152 ibidem, entre las que se encuentran, la realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, con una intensidad horaria según el grado y el número de veces que se incurra en esta conducta, conocido este fenómeno como reincidencia. Ahora bien, es claro que estas acciones comunitarias no han sido reglamentadas por nuestro ordenamiento jurídico, sin embargo, este despacho, con el fin de dar claridad en la referida sanción, esta OAJ mediante memorando MT No. 20231340048163 de 2023, dio traslado al Grupo de Regulación del Ministerio de Transporte, para que dentro de sus funciones se estudie la viabilidad de expedir la reglamentación por parte del gobierno nacional respecto al caso de en comento."

Legislación Complementaria: Ley 1696 de 2013

Artículo 6. Medidas especiales para procedimientos de tránsito. El Gobierno Nacional implementará los mecanismos tecnológicos necesarios para garantizar que los procedimientos de tránsito, adelantados por las autoridades competentes, queden registrados en video y/o audio que permita su posterior consulta.

Artículo 7. Registro de antecedentes de tránsito. Para efectos de contabilizar las sanciones contempladas en el artículo 152 de la Ley 769 de 2002 y establecer la posible reincidencia, estos datos permanecerán en el RUNT o en el registro que haga sus veces.

Después de cumplidas las sanciones, esta información no será de acceso público y solo podrá ser consultada por las autoridades de tránsito, el titular de la información u orden judicial.

Artículo 9. Publicación de Sanciones y Obligaciones por Conducción en Estado de Embriaguez. Las sanciones y obligaciones consignadas en esta ley, deberán hacerse notoriamente públicas en todos los establecimientos donde se expendan bebidas embriagantes y en los parqueaderos de vehículos automotores.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-577841 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 MT-21336 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. (...). 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 MT-20201340735001 de 2020. “...si el resultado es menor a 20mg/100 ml se considera negativo de acuerdo con el límite establecido en la Ley 1696 de 2013, si es igual o superior se considerara positivo y aplicaran las sanciones señaladas en el artículo 152 de la Ley 769 de 2002. Por último y para responder a su segunda consulta tal como se puede evidenciar esta fue la interpretación de resultados que plasmo el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en la Guía para la Medición Indirecta de Alcoholemia a través de Aire Espirado, así como también en el artículo 152 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 5 de la Ley 1696 de 2013.”

Concepto MT-20201340604831 de 2020. “...las condiciones y procedimientos de calibración del dispositivo (alcohosensor) son los establecidos por el fabricante en el manual operativo del equipo, dependiendo del modelo o marca, los cuales el agente de tránsito

deberá tener en cuenta antes de practicar la prueba. A su vez, sobre la prueba en blanco es preciso reiterar que antes de efectuar una prueba al examinado, se debe realizar un control negativo (blanco-blank), es decir, en un ambiente libre de etanol, siguiendo las recomendaciones del fabricante para tal efecto, además, el resultado de este control negativo debe ser 0.00; de no ser así no se debe continuar con la prueba y sería necesario utilizar otro alcohosensor o recolectar muestra de sangre para análisis de alcoholemia en el laboratorio. De otro lado, es pertinente referirse al Registro de la declaración de la aplicación de un sistema de aseguramiento de la calidad en la medición indirecta de alcoholemia a través del aire espirado contenido en el numeral 7.2.4.7. de la citada Guía para la Medición Indirecta de Alcoholemia a Través de Aire Espirado - adoptada en la Resolución 1844 de 2015-, el cual tiene como objeto garantizar que la medición de alcohol en aire espirado se realice bajo criterios y procedimientos estandarizados y en el marco de un sistema de aseguramiento de la calidad que le ofrezca a la sociedad resultados confiables.

Al respecto, cabe aludir a la definición de aseguramiento de la calidad referida en la citada Guía, señalando que es parte de la gestión de la calidad orientada a proporcionar confianza en que se cumplirán los requisitos de la calidad. De igual forma, el numeral 7.3.2.10. de la reglamentación adoptada por la pluricitada Resolución 1844 de 2015, señala que debe diligenciarse el formato “Declaración de la aplicación de un sistema de aseguramiento de la calidad de la medición de alcoholemia a través del aire espirado” y entregarlo al examinado, junto con las copias de las impresiones de los resultados. Además, cabe anotar que la aplicación de esta guía permite obtener resultados de la medición indirecta de alcoholemia, mediante la medición de alcohol en el aire espirado, de manera estandarizada y dentro de un marco de aseguramiento de la calidad acorde con los estándares de la comunidad científica internacional, conforme lo establece el punto 4 de la referida Guía para la medición indirecta de alcoholemia a través de aire espirado-versión 02, adoptada por la citada Resolución 1844 de 2015.

Así las cosas, cabe señalar que la norma precedente alusiva al procedimiento de las autoridades de tránsito para efectuar la prueba de alcoholemia, es explícita, reiterando la obligatoriedad de atender lo dispuesto en las Leyes 769 de 2002, 1696 de 2013 y demás normas concordantes, subrayando que las pruebas de alcoholemia podrán ser realizadas por la autoridad de tránsito competente, siempre que tengan el equipo destinado para tal fin y cumplan el procedimiento establecido por el Instituto Nacional de Medicina legal y Ciencias Forenses expuesto en la Resolución 1844 de 2015 "Por la cual se adopta la segunda versión de la 'Guía para la Medición Indirecta

de Alcoholemia a Través de Aire Espirado" y demás reglamentaciones vigentes."

Concepto MT-20231341390391 de 2023.

"Se precisa que no existe disposiciones o reglamentación en la Ley 769 del 2002 que regulen los requisitos o el procedimiento para la realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo de alcohol o sustancias psicoactivas, no obstante, se evidencia de lo consagrado en el artículo 152 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 5 de la Ley 1696, que las horas comunitarias aumentan conforme al grado de alcoholemia y la reincidencia."

Doctrina:

Plenitud de garantías en el debido proceso administrativo de tránsito por la conducción de vehículos en estado de embriaguez³²¹

I. Debido proceso en materia contravencional de tránsito en Colombia

El debido proceso y el conjunto de garantías de carácter procedimental, establecidas dentro del ordenamiento jurídico tienen como finalidad la protección del individuo o del inculpado en caso judicial o administrativo, con el objetivo que durante el proceso se respeten todos los derechos y se logre la acción correcta de la justicia (Sentencia C-341, 2014). Los procesos contravencionales en materia de tránsito, entre otros, han sido catalogados como procesos de carácter administrativo por su propia naturaleza, es decir, por las normas que lo regulan, y los funcionarios designados por las mismas normas para adelantar las actuaciones y procedimientos correspondientes, es por ello que, al iniciarse un asunto contravencional de esta índole, se deberán seguir las reglas propias del debido proceso en materia administrativa.

La Constitución Política (1991) en su artículo 29 establece un criterio amplio en el sentido de expresar que el debido proceso, además de ser aplicado a las actuaciones judiciales,

también se aplicará a las actuaciones administrativas, por lo que la ley 1437 de 2011 "Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo" en adelante CPACA, 5 determina este concepto como un principio rector para las actuaciones y procedimientos administrativos, tal y como figura en el artículo 3 de la norma citada.

(...)

En ese sentido el Estado establece facultades y potestades sobre sus administradores, como es el caso de la investigación y la imposición de sanciones, no solamente por jueces, sino por funcionarios administrativos encargados, con el fin de garantizar un correcto funcionamiento del aparato estatal. Por ello los procedimientos contravencionales en materia de tránsito no son ajenos al debido proceso, referido como un derecho fundamental que protege los derechos y proporciona garantías dentro de las normas establecidas en el ordenamiento jurídico, el cual es indispensable para obtener una solución justa dentro del marco social, democrático y de derecho de las partes afectadas (Suárez et al., 2014).

Así mismo, es importante resaltar las características del debido proceso en materia administrativa, con el fin de brindar cierta claridad, a la hora de establecer cuáles son

³²¹ Palacio Agudelo, Miguel Ángel: plenitud de garantías en el debido proceso administrativo de tránsito por la conducción de vehículos en estado de embriaguez.

los problemas a luz de este derecho fundamental contrastado, tanto con las normas positivas vigentes que regulan el tema central de este artículo, como con su aplicación (Sentencia T-196, 2003). De esta forma ha establecido la (Corte Constitucional, Sentencias T-391 de 1997 y T196 de 2003), que del debido proceso en su materialización, se desprenden garantías esenciales como: (i) conocer las actuaciones de la administración; (ii) pedir y controvertir las pruebas; (iii) 6 ejercer con plenitud su derecho de defensa; (iv) impugnar los actos administrativos, y (v) gozar de las demás garantías establecidas en su beneficio”; así como para la administración pública, ya que todas sus actuaciones, en el ejercicio de la función pública administrativa, se encuentran protegidas por el debido proceso: “(i) la formación y ejecución de actos administrativos; (ii) las peticiones presentadas por los particulares; y (iii) los procesos que se adelanten contra la administración por los ciudadanos en ejercicio legítimo de su derecho de defensa” (Sentencia T-391, 1997).

Se puede señalar que la Corte Constitucional estableció reglas dirigidas al Estado en todo lo relacionado a los roles de sus funcionarios públicos para que se ejerza la facultad sancionadora correctamente, en virtud de las potestades exorbitantes del Estado, expuesta como:

“La potestad sancionadora de la Administración: (1) persigue la realización de los principios constitucionales que gobiernan la función pública, de conformidad con el artículo 209 de la Carta Política, esto es, igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, (2) se diferencia de la potestad sancionadora por la vía judicial, (3) se encuentra sujeta al control judicial, y (4) debe cumplir con las garantías mínimas del debido proceso (Sentencia C-506, 2002).”

Es importante resaltar que el debido proceso como derecho fundamental de los administrados, juega un doble papel esencial en un Estado social de derecho, pues es bajo este amparo que se pueden imponer límites a la potestad sancionadora de todos los entes estatales cuyas funciones versan sobre la imposición de sanciones, y, en ese mismo sentido, ser una herramienta no solo de obligatorio cumplimiento para el aparato

judicial y administrativo, sino también para los administrados, al ser una garantía que se puede hacer efectiva como mecanismo de defensa en los procesos que adelantan en su contra.

En el ordenamiento jurídico Colombiano existe un aproximado de 97 procedimientos sancionatorios, entre los que se encuentra el de tránsito terrestre, contenido en normas 7 encargadas de amparar y supervisar el cumplimiento de los mandatos impuestos, como es el caso de la Ley 769 de 2002, Ley 1338 de 2010, el decreto Ley 19 de 2002, la Ley 1696 de 2013, Ley 1548 de 2012, entre otras; que exponen regulaciones de obligatorio cumplimiento en materia de tránsito terrestre (Suárez et al., 2014).

Etapas del proceso contravencional en tránsito en materia de embriaguez

Es necesario precisar que, las contravenciones o infracciones en materia de tránsito terrestre, se subdividen en razón del artículo 2 de la ley 769 de 2002 en infracciones simples, entendidas como la mera violación una norma e infracciones complejas cuando se producen daños materiales, frente a esta subdivisión existe procedimientos propios, cuyo fin último es la determinación de la responsabilidad contravencional (Ley 769, 2002, art. 2).

Teóricamente se podría enmarcar el procedimiento contravencional por la conducción de vehículos en estado de embriaguez dentro de una contravención simple, por su mera definición, es evidente que el legislador al establecer una ley especial para esta conducta y ciertas normas propias para la ejecución de estos procesos, hacen que los mismos gocen de un carácter de especialidad, que los diferencia de una infracción simple como los serían, por ejemplo, la mayoría de conductas tipificadas en el artículo 131 de la ley 769 de 2002, donde se consagran las sanciones a determinados comportamientos antijurídicos de los actores viales.

En el debido proceso en materia contravencional de tránsito terrestre se debe tener en cuenta cuatro etapas para poder identificar la veracidad de los hechos y saber con exactitud, si el ciudadano involucrado, es

efectivamente contraventor y así mismo determinar la eventual sanción que amerita, en virtud de su conducta s, por ello, la jurisprudencia ha recopilado las etapas del procedimiento, de la siguiente manera:

La configuración de la prueba: Es la etapa inicial, y goza de una gran importancia para el proceso, porque como su nombre lo indica, se realizan todas las actividades necesarias y debidamente regladas para la obtención, configuración y determinación de la medición de la alcoholemia o embriaguez de origen alcohólico al conductor.

En virtud del artículo 150 de la ley 769 de 2002, las autoridades de tránsito podrán solicitar a los conductores la realización del examen propio para determinar su estado de embriaguez, para lo cual, una vez detenido el vehículo, en los términos del artículo 135 de la misma ley, podrá de manera discrecional practicar o solicitar dicho examen (Ley 769, 2002, art. 150).

Los exámenes que se practiquen al conductor examinado deben hacerse dentro de los parámetros del debido proceso, esto es, siguiendo los lineamientos consagrados en la norma, toda vez que de no ser así podría ser alegada la nulidad del examen dentro del proceso administrativo, quedando sin fundamento el mismo.

La orden de comparendo: definido por el legislador 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” (Ley 769, 2002, art. 2). Este documento, representa una mera orden de comparecer ante las autoridades de tránsito, la cual es realizada y notificada en vía pública al presunto infractor, a excepción de los comparendos electrónicos, los cuales tienen norma especial, que valida su notificación posterior a la ocurrencia del hecho mismo, En el caso de conductores en estado de embriaguez la notificación de la infracción se hace a modo personal, una vez finalizado el procedimiento para medición de su estado de embriaguez.

La orden de comparendo es un documento formal, que contiene la información básica del caso concreto, esto es, datos del presunto infractor, el vehículo involucrado, lugar, fecha

y hora de 9 ocurrencia del presunto hecho contravencional, datos del agente que evidencia la presunta conducta omisiva, codificación asignada para la contravención que se impute al ciudadano, entre otra información que sirva, al inspector de la causa para tener certeza de ciertos elementos que podrá investigar, así como al ciudadano tener certeza sobre los hechos que eventualmente podrá recurrir, en virtud del debido proceso (Federación Colombiana de Municipios, 2018).

Una vez notificada debidamente al ciudadano, se obtiene la calificación jurídica de sujeto procesal en calidad de inculcado y este tiene la opción de aceptar o rechazar la infracción. En caso de aceptar la orden de comparendo, el infractor deberá pagar un valor determinado, de acuerdo a los valores que se encuentran establecidos en la Ley 769 de 2002 artículo 131, modificada por el artículo 21 de la ley 1383 de 2010 los cuales son expresados en salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV).

De otra parte, cuando se impone una orden de comparendo y el inculcado acepta la responsabilidad contravencional, puede hacer uso de la reducción del porcentaje neto a pagar, sin embargo, en los casos en donde el infractor sea sorprendido bajo los efectos del alcohol, prueba realizada mediante la medición del grado de embriaguez, por ninguna razón podrá acceder a los descuentos y/o beneficios otorgados por la ley (Ley 769, 2002, art. 136).

En caso de que el inculcado rechace la contravención, deberá comparecer ante el organismo de tránsito de la jurisdicción en ocurrencia de los hechos, en el lapso de los cinco días hábiles siguientes notificando el inicio de un procedimiento contravencional administrativo, con el fin de esclarecer los hechos que dieron lugar a la sanción de tránsito, presentando pruebas conducentes que considere necesarias, y en caso de no presentarse durante este término, la autoridad de tránsito, después de treinta (30) días calendario de ocurrida la presunta infracción, seguirá el proceso, entendiéndose que el inculcado queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 136 de la ley

769 de 2002, modificado por el artículo 24 de la ley 1383 de 2010, a su vez modificado por el artículo 205, del Decreto Nacional 019 de 2012. (Palacio, 2020).

En los procesos contravencionales por la conducción de vehículos en estado de embriaguez, la orden de comparendo deberá de ir acompañada de los anexos requeridos en la resolución 1844 de 2015 y que son indispensables para el adelantar el proceso administrativo, pues de ellos se debe realizar una valoración probatoria, con la finalidad de garantizar el debido proceso en cuanto al derecho de contradicción se refiere, pues dichos anexos dan fe de que la medición realizada para obtener el grado se hizo bajo los parámetros y procedimientos adecuados y confiables.

Así mismo si se practica otro tipo de prueba, como, por ejemplo, la prueba médico – forense, esta se acompañará de todos los elementos regulados por el INMLCF en el “Reglamento Técnico Forense Para La Determinación Clínica Del Estado De Embriaguez Aguda” adoptado por la resolución 1183 de 2005, el cual posteriormente es complementado por la “guía para la determinación clínica forense del estado de embriaguez aguda, segunda versión” expedida por el INMLCF, en el año 2015. (Palacio, 2020).

La presentación del inculpado en los términos dispuestos por la ley: Una vez expedida la orden de comparendo, el inculpado deberá presentarse ante la autoridad de tránsito de la jurisdicción de ocurrencia de los hechos.

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, disponer fecha y hora para la celebración de audiencia pública, en la que aquel podrá efectuar sus descargos y explicaciones, lo mismo que solicitar las pruebas que estime convenientes a su defensa (Sentencia T-616, 2006).

Es necesario precisar que la presentación del inculpado, debe realizarse dentro de los cinco días hábiles siguientes a la notificación de la orden de comparendo, con el fin de aceptar o no la responsabilidad, si la acepta no podrá

acceder a ningún beneficio legal, como descuentos en la sanción, entre otros, como lo estipula la ley 1696 de 2013, o por el contrario solicitar audiencia, con el fin de que mediante un proceso contravencional administrativo, se determine su responsabilidad en la omisión a la norma y la configuración de su conducta.

En los casos en donde el inculpado no se presente o se desentienda del comparendo expedido, deberá asumir las consecuencias negativas, entendiéndose que el inculpado queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 136 de la ley 769 de 2002, modificado por el artículo 24 de la ley 1383 de 2010, a su vez modificado por el artículo 205, del Decreto Nacional 019 de 2012. Dado que la administración ofrece la garantía de defensa y contradicción y quien no ha hecho uso oportuno y adecuado de los medios procesales que le ley le ofrece para obtener el reconocimiento de sus derechos o prerrogativas, se abandona voluntariamente a las consecuencias de los fallos que le puedan resultar adversos. (Sentencia T-520, 1992).

La audiencia de pruebas y alegatos: En esta fase, una vez se presenta el inculpado ante el organismo de tránsito con la finalidad de manifestar su oposición a los hechos imputados, se fijará una fecha para la celebración de la audiencia de pruebas y alegatos, la misma debe ser notificada en los estrados (Ley 769, 2002, art. 139). Así mismo poder dar la oportunidad de ejercer su derecho de defensa por medio de las pruebas que le servirían de sustento, de la misma manera el inspector de tránsito podrá determinar pruebas de oficio que sirvan de soporte para esclarecer los hechos y den certeza de la comisión de la infracción o desvirtúen la misma, para así tomar una decisión ajustada a los principios rectores del derecho administrativo sancionatorio (Sentencia T-616, 2006).

Para los procesos contravencionales aplicados a conductores de vehículos en estado de embriaguez, la fase probatoria juega un papel más que fundamental, debido a que se realiza una valoración minuciosa de lo relacionado con la determinación de la embriaguez y de las técnicas utilizadas para

obtener el grado de alcoholemia, aquí se realiza un análisis a petición de parte de todos los anexos como pruebas, documentales y demás permitidas; si el examen fue por medio de aire aspirado u otras técnicas mencionadas en la Guía para la medición clínica de embriaguez o según sea el caso, deberá realizarse un examen minucioso de los elementos constitutivos de la prueba, en el cual se verifique el cumplimiento de la regulación expresa utilizada para la obtención de los resultados y sus particularidades, pues cualquier falencia que logre ser probada durante esta etapa, podría ser catalogada como causal de nulidad de la toma de la prueba, y así mismo, desvirtuarse el resultado obtenido, lo que dejaría como resultado un proceso contravencional sin fundamento probatorio para sancionar, y que eventualmente tendría que emitirse fallo absolutorio por parte del inspector de tránsito (Resolución 1844, 2015).

La audiencia de fallo: Es la fase final del proceso administrativo, una vez se conoce todo el material probatorio recopilado durante el proceso, se toma una decisión respecto a la responsabilidad contravencional del inculpado, aplicando sanciones de acuerdo a lo establecido en la Ley 769 de 2002 y las normas correspondientes o determinando su no responsabilidad. De igual manera una vez emitido el fallo el inculpado tendrá la posibilidad de interponer recursos, de acuerdo a la cuantía cuando exista inconformidad, que podrán ser utilizados antes de finalizar la audiencia, en los casos de embriaguez, siempre proceden los recursos por lo cuantiosa de las sanciones. (Ley 769, 2002, art. 134, 142).

Las sanciones administrativas por la conducción de vehículos en estado de embriaguez puede ir desde 90 SMDLV, suspensión de un (1) año de licencia de conducción, veinte (20) horas de trabajo comunitario, y un (1) día de inmovilización del vehículo, hasta 1440 SMDLV, cancelación de licencia hasta por veinticinco (25) años, noventa (90) horas de trabajo comunitario, y veinte (20) días de inmovilización del vehículo, lo anterior, según el grado de embriaguez determinado y probado a la persona examinada, en los términos anteriormente expuestos. (Ley 1696, 2013)

II. Plenitud de garantías procedimentales aplicadas a conductores de vehículos en estado en embriaguez

En el caso de conductores de vehículos en estado de embriaguez, el ordenamiento jurídico se ha encargado de estipular sanciones, las cuales deben de ir ligadas con el debido proceso y la indicación de como los organismos correspondientes deben aplicar cada prueba y procedimiento de acuerdo las reglas expresas. Todos los procedimientos vienen acompañados de métodos técnicos y científicos que permiten comprobar la veracidad de la prueba (Agudelo, 2005).

En la medición del estado de embriaguez de origen alcohólico, existen varios tipos de pruebas que permitirían verificar el grado o nivel de embriaguez de una persona. Los tipos de pruebas legalmente establecidas, se encuentran consagrados, de manera expresa en el artículo primero, literales A y B, de la resolución 414 de 2002 expedida por el INMLCF, por lo cual se entiende que existen tres maneras de medir la alcoholemia y determinar la embriaguez, pruebas de laboratorio, prueba de aire espirado por alcohosensor, y examen clínico, siendo estas divididas en dos grupos, pruebas directas (laboratorio), y pruebas indirectas (aire espirado y clínica).

Cada uno de los tipos de pruebas, tiene sus particularidades, pues todas constan de procedimientos, sujetos y reglamentos diferentes para la obtención de un resultado, los cuales han sido desarrollados legal y jurisprudencialmente, con el fin de que, en la determinación del grado de alcoholemia, sean aplicados preceptos técnicos estandarizados que se acomoden de igual manera a los preceptos legales del debido proceso (Resolución 414, 2002).

La normatividad para la medición de la alcoholemia de los conductores, empezó a regir con el Decreto Ley 1344 de 1970, esta función se delegó en calidad técnica y científica al Instituto de Medicina Legal (INMLCF) expresándose que, "para determinar el estado de embriaguez se realizará la prueba de carácter científico que, sin causar lesiones al infractor, establezca el instituto de medicina legal" (Decreto 1344, 1970, art. 254).

Para el 2002 por medio de la Resolución 414 (2002) se estipuló en el literal B “Cuando no se cuente con métodos directos o indirectos de determinación de alcoholemia se realizara el examen clínico según el estándar forense establecido por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses” (Art. 1), fue en ese momento que el INMLCF inicio las labores de determinación de estado de embriaguez, grado de alcoholemia y realización de pruebas de estado de alicoramiento en vehículos automotores que transitan en vía pública (Palacio, 2020). Con la Resolución 1183 de 2005 se adoptó el Reglamento técnico forense para determinación clínica de estado de embriaguez aguda diseñado por un grupo de especialistas en el campo clínico forense, por medio de este se inicia un protocolo formal y técnico para determinar el estado de embriaguez, allí se mencionan exigencias legales necesarias, como el consentimiento informado, adopción de formatos y anexos que acompañarían la determinación del grado de alicoramiento (Resolución 1183, 2005).

En la normativa referida se instauraron lineamientos para la toma de la medición que se puede hacer por medio de una muestra de sangre, orina u otras sustancias, o de modo indirecto como lo es el aire aspirado por alcohosensor, con el fin de brindar la plenitud de garantías en el debido proceso a favor de los derechos de los examinados (Resolución 1183, 2005). También en la Ley 1383 de 2010 se estipula que la aplicación de la prueba de estado de embriaguez no debe causar lesiones y será determinada por Instituto de Medicina Legal y Ciencia Forense (Ley 1383, 2010). Luego en 2015 aparece la Resolución 181 en donde se establece la Guía para medición indirecta de alcoholemia a través del aire expirado encargada de regular el manejo correcto de alcohosensores para garantizar que la medición se realice bajo técnicas estandarizadas óptimas (calibración, boquillas, cinta, guantes desechables) que garanticen el debido proceso de la aplicación de la prueba (Resolución 181, 2015).

En el año 2015 se expidió la Resolución 625, allí se determina que los encargados de hacer pruebas con alcohosensores deben estar capacitados en el campo (Legal, medico, químico, metrológico y practico) y deben ser

certificados por entidades educativas o escuelas del autorizadas, luego está la segunda versión de la Guía para la determinación clínica forense del estado de embriaguez aguda en donde se propone un enfoque integral, diferenciado e incluyente de los derechos, en donde no solo se evalúa los factores clínicos, psicológico y patológico del caso, sino también el contexto (Resolución 625, 2015). En última instancia está también la segunda versión de la Guía para la Medición Indirecta de Alcoholemia a Través de Aire Espirado apoyada de la Superintendencia de Industria y Comercio quien expidió la resolución 64190 para el control metrológico a instrumentos de medición en este caso 16 instrumentos para medir el etanol por medio de la prueba de aire espirado (Resolución 64190, 2015).

Solo hasta la Sentencia C-633 del 2014 son expresados los requisitos que garantizan un debido proceso con plenas garantías, aquí se establece la obligación que tiene las autoridades de tránsito de informarle de forma precisa y clara al conductor bajo estado de embriaguez todo lo relacionado a los efectos de la prueba, su realización y las consecuencias de su práctica, para lo que establece entonces, la información mínima que deberá ser suministrada al ciudadano examinado, en términos del consentimiento informado, así:

(i) la naturaleza y objeto de la prueba, (ii) el tipo de pruebas disponibles, las diferencias entre ellas y la forma de controvertirlas, (iii) los efectos que se desprenden de su realización, (iv) las consecuencias que se siguen de la decisión de no permitir su práctica, (v) el trámite administrativo que debe surtir con posterioridad a la práctica de la prueba o a la decisión de no someterse a ella, (vi) las posibilidades de participar y defenderse en el proceso administrativo que se inicia con la orden de comparendo y todas las demás circunstancias que aseguren completa información por parte del conductor requerido, antes de asumir una determinada conducta al respecto. En adición a ello la Corte precisa que el conductor tiene derecho a exigir de las autoridades de tránsito la acreditación (vi) de la regularidad de los instrumentos que se emplean y (vii) la competencia técnica del funcionario para realizar la prueba correspondiente (Sentencia C-633, 2014).

III. *Problemas y vacíos en el proceso contravencional para la conducción del vehículo en estado de embriaguez*

En el ordenamiento jurídico colombiano, se ha hecho un esfuerzo por parte del ente legislador, no solo de implementar sanciones sustancialmente altas para la conducta de la conducción de vehículos automotores en estado de embriaguez, sino también, de que los 17 procedimientos para la efectiva aplicación de esas sanciones sean previos, claros y estrictos, de modo tal que las sanciones aplicadas, se efectúen bajo parámetros del debido proceso, y se blinden en el sentido de probar la responsabilidad del ciudadano involucrado más allá de toda duda razonable, siguiendo principios básicos del Derecho Penal y el Derecho Administrativo Sancionatorio propiamente dicho. Es allí donde radica uno de los problemas que se evidencia, tanto en la práctica como en la norma misma, que eventualmente puede resultar en una vulneración a los administrados que son objeto del proceso sancionador que versa sobre la embriaguez en la conducción de vehículos automotores (Carvajal, 2010).

Como bien puede desprenderse de lo expresado en precedencia, tenemos que existen varios tipos de pruebas para la medición del grado o nivel de alcoholemia de una persona, estas son: pruebas de laboratorio, prueba médica – forense y prueba por aire espirado, y si bien, cada una cuenta con su regulación particular, se puede evidenciar fácilmente en su mera subdivisión entre “directas” e “indirectas” que unas pueden resultar más efectivas y veraces que otras, pues claramente va a ser más exacta la medición realizada en una cromatografía de gases o como comúnmente se le reconoce “prueba de sangre” que una valoración clínica, que realiza un médico con la mera utilización de estándares basados sus propios sentidos visuales (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2015).

Cada uno de los tipos de pruebas tiene una normativa expresa, no obstante, y más allá de la eficacia del resultado obtenido, cada una tiene sus particularidades de acuerdo a la manera de practicarse la prueba, esto, de cierta manera genera inseguridad jurídica,

pues existen unas más regladas que otras. Podemos ver como en la resolución 1844 de 2014 expedida por el INMCF, que versa sobre la medición indirecta por aire expirado, posee una estricta reglamentación para obtención de una medición de alcoholemia en condiciones idóneas, 18 contando esta con un alto número de requisitos que deben cumplirse con el fin de que se configure un resultado positivo para embriaguez de origen alcohólico, requisitos que pueden ser examinados en un eventual proceso contravencional a la luz del debido proceso (Resolución 1844, 2014). Por otra parte, la prueba clínica-forense, definida por el “Reglamento Técnico Forense Para La Determinación Clínica Del Estado De Embriaguez Aguda” adoptado por la resolución 1183 de 2005, es evidentemente menos reglada, pues obedece a parámetros distintos y si se quiere, menos científicos, pues se realiza una evaluación de carácter sintomático, meramente visual para determinar el grado de embriaguez. Sin embargo y lo que parece contradictorio, es que ambas mediciones puedan convocar la misma sanción, en términos similares (Resolución 1183 de 2005).

El problema expuesto se encuentra lejos de una solución, si verificamos cuáles son los factores que podrían determinar la aplicación de una prueba u otra, para lo cual nos remitimos al procedimiento de la autoridad de tránsito que puede solicitar la realización de prueba a un conductor en aparente estado de embriaguez.

En virtud de lo consagrado en el artículo 150 de la ley 769 de 2002, las autoridades de tránsito tienen una facultad legal para realizar la prueba de embriaguez y determinar si un conductor se encuentra bajo los efectos del alcohol o sustancias alucinógenas, y es en ese sentido es que los agentes de tránsito pueden realizar las pruebas de embriaguez en vía pública, o trasladar al presunto contraventor a un centro asistencial de salud autorizado para que se realice la prueba a la que haya lugar, esto, con el fin de prevenir y salvaguardar la integridad de los demás actores viales, entiéndase, conductores, pasajeros, peatones (Ley 769, 2002, art. 150). La única condición para poder iniciar este procedimiento es que se debe realizar una prueba que no cause lesión, como lo indica la

ley 1696 de 2013. Dicha afirmación legal se puede considerar abierta e indeterminada, ya que deja a la voluntad de la autoridad de tránsito la elección de la prueba a aplicar; así mismo no se expresa nada con relación a la aplicación de la prueba de cromatografía de gases (prueba de sangre) en lo que respecta a si se entiende como prueba que causa lesión o no (Ley 1696, 2013).

Existe una discrecionalidad de la autoridad de tránsito, para definir que prueba utilizar, con el fin de obtener el grado de alcoholemia, discrecionalidad que puede obedecer tanto a condiciones de tiempo, modo y lugar, como al simple “antojo” de la autoridad de tránsito de practicar, la más reglada, o la menos reglada y esto desembocar en perjuicios procesales para el examinado al momento de controvertir la prueba efectuada (Suarez et al., 2014).

Por otro lado, y ahondando en los vacíos regulatorios que existen en el marco normativo de la conducción de vehículos en estado de embriaguez se puede evidenciar que se existe un vacío normativo en los términos de la siguiente afirmación: “para toda prueba de embriaguez se requiere consentimiento informado” en efecto el consentimiento informado, si nos remitimos a cada una de las regulaciones para la aplicación de las pruebas de embriaguez es un requisito indispensable e irrenunciable que no se hace ajeno a ninguna (Vargas et al., 2021).

El consentimiento informado, además de ser un requisito, debe mirarse más allá, esto es, desde el punto de vista de su finalidad, pues es aquella formalidad que sustancialmente busca darle a entender a una persona, los lineamientos, pros y contras del procedimiento que se le va a realizar, y en ese sentido, surge la siguiente pregunta ¿una persona en un aparente alto grado de alcoholemia podría dar su consentimiento libre de vicios?, esto es sin duda un problema factico y normativo, que ameritaría ser analizado en términos del debido proceso administrativo, pues en muchas ocasiones el alto grado embriaguez en el que se encuentra una persona, 20 dificultaría indudablemente que pueda entender siquiera el procedimiento y las consecuencias del mismo.

Así mismo puede evidenciarse un vacío, relacionado con el consentimiento informado, en cuanto a la práctica de la prueba de una persona que se encuentre en estado de inconciencia por causa de un accidente de tránsito sufrido cuya causa sea un aparente estado embriaguez, pues si bien el consentimiento informado es imprescindible, personal y escrito, cuando una persona se encuentra inconsciente, claramente no puede brindarlo, y lo que estipula la norma, es que puede ser dado por un juez de control de garantías, pero en términos prácticos, esto no sería viable, toda vez que de conformidad con la gravedad del paciente, tendrían que suministrarle líquidos medicinales intravenosos, lo que afectaría la veracidad de la prueba, y su espera no podría someterse a la autorización del juez de control de garantías, porque de su espera podría depender la vida del presunto infractor.

Con lo anteriormente expresado, resulta impráctico realizar pruebas de embriaguez a personas de las cuales no se puede obtener su consentimiento informado, lo cual, en ultimas genera cierta impunidad en lo referente al proceso administrativo, ya que no se puede aplicar sanción sin prueba que determine el grado, y, en cuanto al aspectos penales por ejemplo, en caso delitos, se genera la no procedencia del agravante a la pena, por no encontrarse debidamente probado, en términos formales el estado de embriaguez. Una infracción por alcoholemia se puede impugnar cuando las autoridades de tránsito no cumplen con el debido procedimiento establecido por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (Astudillo, 2020).

En el caso de la prueba de alcoholemia que representa una única prueba de evidencia empleada por las autoridades, se debe realizar cada una de las etapas al pie de la letra, de lo contrario la prueba será nula, en ese sentido son los protocolos establecidos en las normas los que dan la indicación puntual de los elementos que se deben emplear. Para ejemplificar, en la prueba por aire espirado, debe quedar registrada la fecha y hora de realización, la debe realizar una persona calificada y acreditada en el tema, deben contar con la entrevista previa y el consentimiento con firma y huella del examinado entre otros, pues son

los exigidos por la Guía de medición indirecta de alcoholemia en aire aspirado, y que son elementos que son concordantes con las garantías en el debido proceso y la defensa (García, 2019).

La resolución 1844 de 2015 establece que para hacer la prueba de alcoholemia se deben seguir al pie de la letra los protocolos para que se efectúa el debido proceso, ordena que el alcohosensor debe estar en perfectas condiciones y calibrado, la boquilla para la prueba debe ser nueva para cada medición, se debe usar guantes de látex y tapabocas

para no tener contacto directo con el equipo de medición entre otros requisitos que de no cumplirse se entenderían violatorios del debido proceso, y derivarían en nulidad de la prueba. (Resolución 1844, 2015). Así mismo el personal en calidad de autoridad que practique la prueba debe tener la facultad normativa para aplicarla y debe estar debidamente capacitado para practicarla, el juez o inspector de la causa pedirá certificación para verificar la idoneidad, en caso de no existir quedará nula la misma ya que se considera una violación del debido proceso (Astudillo, 2020)."

Artículo 153. Resolución Judicial. Para Efectos legales se entenderá como resolución judicial la providencia que impone una pena de suspensión de licencia de conducción.

CAPITULO IX Sanciones especiales

Artículo 154. Modificado Artículo 4 Ley 1397 de 2010. Centros de enseñanza. El incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística será sancionado de acuerdo con la gravedad de la 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.

Concordancia: Artículos 118 y 119 del Decreto-Ley 2106 de 2019.

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.

Comentario del Editor:

Los artículos 8 y siguientes de la Ley 2050 de 2020 establecieron el régimen sancionatorio integral de los organismos de apoyo al tránsito, dentro de los cuales se encuentran los centros de enseñanza, en tal virtud

considera este editor que por se una norma posterior y regular de manera integral el régimen de infracciones, sanciones y procedimientos, debe aplicarse dicha disposición y no el artículo¹⁵⁴.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-340981 de 2010. "... la ley 1397 de 2010 del 14 de julio de 2010 modificó algunos aspectos contenidos en la Ley 769 de 2002, y estableció en el artículo 4 las

sanciones a imponer de acuerdo con la gravedad de la falta en que se encuentren incursos los Centros de Enseñanza Automovilística."

Artículo 155. Ensambladoras. Serán sancionados con multa equivalente a mil (1.000) salarios mínimos legales diarios vigentes por cada unidad y a la cancelación de su registro, las ensambladoras o fabricantes de vehículos, carrocerías, remolques, semi-remolques y similares, que los vendan sin el respectivo mecanismo de identificación.

Artículo 156. Propietario. Será sancionado con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, el propietario de expendio que provea de combustible a un vehículo automotor de servicio público con el motor encendido y pasajeros a bordo.

Artículo 157. Incapacidad. Quien incumpla la obligación consagrada en el artículo 24, y se le compruebe que en caso de un accidente la deficiencia de carácter orgánico o funcional fue su causa, el conductor se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por cinco (5) años.

Artículo 158. Procedimiento. El procedimiento para regular las actuaciones a que se refiere este capítulo, se someterá a las siguientes reglas:

Apertura de la investigación mediante acto administrativo motivado, no susceptible de recurso alguno que señalará los hechos y las normas presuntamente violadas.

Rendición de descargos por escrito dentro de los diez (10) días siguientes.

Práctica de las pruebas pertinentes dentro de un plazo no superior a quince (15) días.

Toma de la decisión dentro de los seis (6) meses siguientes a la apertura de la investigación.

Parágrafo 1. Los recursos se ejercitarán de conformidad con las normas del Código Contencioso Administrativo.

Parágrafo 2. Igualmente, se someterán a este procedimiento todas aquellas infracciones de las normas de este Código que, dada su naturaleza, no tengan señalado un procedimiento específico para su definición.

Legislación Complementaria: Ley 1287 de 2009

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

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

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

Artículo 158A. Adicionado Artículo 18 Ley 2251 de 2022. *Incumplimiento de Criterio de Seguridad Vial para la Instalación y Operación de Ayudas Tecnológicas.* Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor recaudado por concepto de las multas impuestas en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas,

en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cumplimiento de la ley 1843 de 2017.

Todas aquellas multas impuestas durante el período en el cual no se contó con la autorización, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá superar los 30 días hábiles siguientes a la fecha en la cual haya quedado en firme la decisión que para el efecto haya proferido la Superintendencia de Transporte.

Los recursos provenientes de la multa prevista en el presente artículo entrarán a formar parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte.

Parágrafo. En aquellos organismos de tránsito que cuenten con más de una ayuda tecnológica, la sanción a la que hace referencia este artículo se determinará teniendo en cuenta únicamente aquellas ayudas tecnológicas que no cumplieran con los criterios de seguridad vial para su instalación y operación.

CAPITULO X

Ejecución de la sanción

Artículo 159. Modificado Artículo 26 Ley 1383 de 2010, Modificado Artículo 206 Decreto-Ley 019 de 2012. Cumplimiento. La ejecución de las sanciones que se impongan por violación de las normas de tránsito, estará a cargo de las autoridades de tránsito de la jurisdicción donde se cometió el hecho, quienes estarán investidas de jurisdicción coactiva para el cobro, cuando ello fuere necesario.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado Sección Tercera Sentencia del 8 de junio de 2011. “... la imposición de multas y comparendos así como su cobro coactivo por parte de las autoridades municipales son una manifestación del carácter imperativo del ordenamiento jurídico. El ius puniendi del Estado no sólo se manifiesta a través de la delimitación de las infracciones de carácter administrativo sino que además se prevé una reacción de la administración: la conminación de un derecho individual (el patrimonio económico) o de una situación jurídica particular y concreta a través de un acto administrativo.”

“... la función administrativa de cobro coactivo se concreta mediante un procedimiento que se divide en dos etapas:

una de “...preparación, instrumentación o de proyección de documentos, constituido por las actuaciones previas, concomitantes o posteriores que deben surtirse como...” presupuesto de la potestad de ejecución que se radica en cabeza del Estado, y otra “... de decisión, representada por los actos de cobro coactivo, en sentido propio.” Por esta razón, la Sala en anterior oportunidad, señaló que precisamente son algunas actuaciones de instrumentación aquellas que pueden atribuirse, bajo el entendimiento que la Administración en estos supuestos no puede perder en momento alguno la regulación, control, vigilancia y orientación de la función confiada; cuestión que no ocurre con el cobro propiamente dicho, pues se trata del ejercicio mismo de prerrogativas de poder, específicamente de la capacidad de coacción

reconocida a la administración por el ordenamiento jurídico. En consecuencia, no puede ser confiado a particulares "...la expedición del mandamiento de pago, el decreto de embargo o secuestro, notificación, decisión de excepciones, celebración de acuerdos de pago, investigación de bienes de los deudores, etc."

En cuanto a las actuaciones de instrumentación, se ha admitido por la jurisprudencia la posibilidad de colaboración de los particulares, Por consiguiente, tampoco es jurídicamente posible que se entregue el ejercicio total de funciones administrativas, toda vez que esto implicará que la competencia de la autoridad se vacíe completamente y se utilice de forma indebida un instrumento (la llamada descentralización por colaboración) diseñado para conseguir la colaboración del particular. Admitir, en gracia

de discusión, que un privado asuma la materialidad de la totalidad de las fases de instrucción y cobro coactivo en estricto sentido, conlleva a asegurar que el ordenamiento jurídico admite que éste ocupe completamente el lugar de la autoridad, lo cual de suyo contraría abiertamente el artículo 122 de la Constitución pues se admitiría la existencia de empleos públicos que aun cuando cuenten con un titular y formalmente tenga detalladas sus funciones en la ley y el reglamento (manual específico de la entidad) en la praxis sean simplemente figuras decorativas al ejercerse las tareas propias que lo definen como un sujeto ajeno a la estructura de la Administración. Refuerza los argumentos expuestos, el que la Ley 1383 de 2010 haya prohibido de forma expresa confiar a los particulares, a través de contrato, la función de cobro coactivo."

Las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito prescribirán en tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho; la prescripción deberá ser declarada de oficio y se interrumpirá con la notificación del mandamiento de pago. La autoridad de tránsito no podrá iniciar el cobro coactivo de sanciones respecto de las cuales se encuentren configurados los supuestos necesarios para declarar su prescripción.

Jurisprudencia:

Consejo de Estado Sección Tercera Sentencia del 8 de junio de 2011. "Ahora bien, el Estatuto Tributario en su Art. 818 establece lo siguiente (...) El término de la prescripción de la acción de cobro se interrumpe por la notificación del mandamiento de pago, por el otorgamiento de facilidades para el pago, por la admisión de la solicitud del concordato y por la declaratoria oficial de la liquidación forzosa administrativa.

Interrumpida la prescripción en la forma aquí prevista, el término empezará a correr de nuevo desde el día siguiente a la notificación del mandamiento de pago

"(...) En consecuencia, para la Sala es evidente que el término de prescripción de tres (3) años comienza a correr de nuevo a partir del día siguiente a la notificación del mandamiento de pago (...)"

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340020951 de 2019. "...respecto a la imposibilidad para la autoridad de tránsito de iniciar el cobro coactivo de sanciones de las cuales se encuentren configurados los supuestos necesarios para declarar su prescripción, es pertinente manifestar que la prescripción de oficio está contemplada en la ley, sin perjuicio de las implicaciones legales que procedan, y que independientemente del mecanismo que adopte el Organismo de Tránsito como

competente, en tratándose de prescripciones debe garantizar el derecho de contradicción y defensa, la prescripción debe estar debidamente motivada y fundamentada de acuerdo con los hechos de cada caso particular y garantizar los recursos de ley."

Conceptos MT-20191340026991 y MT-2019134002711 de 2019. "...la falta o irregularidad de la notificación de los actos administrativos, conlleva a que no se otorgue

la oportunidad a una persona de: ser oída, o de hacer valer sus propias razones y argumentos, de controvertir, contradecir y objetar las pruebas en contra y de solicitar la práctica y evaluación de las que se estiman favorables, así como ejercitar los recursos que la ley le otorga, dentro de la actuación administrativa, configurándose una vulneración al derecho de defensa.”

Concepto MT-20191340030421 de 2019.

“Teniendo en cuenta que una de las formas de interrumpir la prescripción de acuerdo con el artículo 818 del Estatuto Tributario es el otorgamiento de las facilidades de pago, siempre que se dé cumplimiento a los acordado y se realice el pago de las cuotas pactadas, se mantendrá suspendido el proceso de cobro coactivo, de lo contrario la autoridad competente expedirá el acto administrativo que deja sin efectos el acuerdo de pago suscrito, iniciará de nuevo el conteo del término de prescripción, es decir, tres (3) años y procederá con la acción de cobro a la que haya lugar.”

Concepto MT-20191340215871 de 2019. *“.. si dentro del proceso de jurisdicción coactiva se llegare a configurar una de las causales que dan lugar a la nulidad procesal podrán alegarse en cualquiera de las instancias antes de que se dicte el fallo o con posterioridad a este, si ocurriere en ella.”*

Concepto MT-20201340007641 de 2020.

“...las normas que rigen el proceso de cobro coactivo se encuentran en la Ley 769 de 2002...la Ley 1066 de 2006...el Decreto 624 de 1989... Así las cosas... de conformidad con lo establecido en el artículo 826 del Estatuto Tributario el mandamiento de pago se notifica personalmente al deudor, si vencido el término no comparece, el mandamiento de pago se notificará por correo, cuando se haga de esta forma, deberá informarse de ello por cualquier medio de comunicación del lugar, no obstante la omisión de esta formalidad, no invalida la notificación efectuada.

Aunado a lo anterior, en el evento de desconocer la dirección de los infractores o esta notificación sea devuelta por el correo, los organismos pueden aplicar lo establecido en los artículos 563 y 568 del Estatuto Tributario citado en el análisis normativo del

presente escrito, en concordancia con lo estipulado en el Reglamento Interno de Recaudo de Cartera que haya adoptado la entidad de conformidad con lo indicado en los artículos 2 y 5 de la Ley 1066 de 2006 y sus decretos reglamentarios.”

“...la prescripción de las sanciones que se impongan por violación a las normas de tránsito se interrumpe con la notificación del mandamiento de pago de conformidad con lo establecido en el artículo 159 de la Ley 769 de 2002, normatividad vigente que no estableció un tiempo perentorio para que la autoridad de tránsito envíe la citación y la notificación del referido mandamiento.”

“...de conformidad con lo establecido en el artículo 818 del Estatuto Tributario el término de la prescripción de la acción de cobro se interrumpe entre otros, por la notificación del mandamiento de pago y una vez interrumpida la prescripción en la forma prevista, el término empezará a correr de nuevo desde el día siguiente a la notificación del mandamiento de pago y como quiera que en materia de multas por infracciones al tránsito existe norma especial la cual señala que estas prescriben en el término de 3 años contados a partir de la ocurrencia del hecho y se interrumpe con la notificación del mandamiento de pago, el término que se contaría nuevamente sería de tres (3) años.”

“...el parágrafo 2 del artículo 135 de la Ley 769 de 2002, establece que los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con los entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficacia en el cobro de multas, pero no para que deleguen las facultades que tienen las autoridades de tránsito respecto a la jurisdicción coactiva para el cobro.”

Concepto MT-20201340002431 de 2020. *“La jurisprudencia es clara al señalar que habiendo una norma especial que regula el término de prescripción, se aplica esa norma especial, norma que fija la prescripción en 3 años, pero en los aspectos no regulados por la norma especial se aplica el estatuto tributario nacional.*

Así las cosas, la prescripción de las sanciones impuestas por infracciones al tránsito se decreta en los términos consagrados en el

artículo 159 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 206 del Decreto 019 de 2012, en concordancia con el Decreto 624 de 1989 Estatuto Tributario, una vez transcurridos tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho.

Conforme lo anterior, y para las ordenes de comparendo impuestas en los años 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 la autoridad de tránsito deberá estudiar cada caso en particular para determinar si se han configurado los presupuestos para que opere el fenómeno de la prescripción y si es del caso decretada de oficio o a solicitud de parte.”

Concepto MT-20231341104161 de 2023.
“...los artículos 2, numeral 1 y 5 de la Ley 1066 de 2006, citados en el presente escrito disponen que la máxima autoridad o el representante legal de la entidad pública, tienen jurisdicción coactiva para hacer efectivas las obligaciones exigibles a su favor, siguiendo el procedimiento descrito en el estatuto tributario, para lo cual deben expedir el reglamento interno del recaudo de cartera, con sujeción a lo dispuesto en la referida Ley, incluyendo para ello las condiciones relativas a la celebración de acuerdo de pago, es decir que el procedimiento y requisitos a seguir por parte de la Secretaria de Movilidad de Cundinamarca de acuerdo con su competencia, es el reglamento interno de recaudo de cartera adoptado por la referida Secretaria. Aunado a lo anterior, el artículo 818 del Estatuto Tributario respecto de la interrupción y suspensión del término de la prescripción de la acción de cobro, establece que este se interrumpe por la notificación del mandamiento de pago, por el otorgamiento de facilidades para el pago, por la admisión de la solicitud de concordato y por la declaratoria oficial de la liquidación forzosa administrativa. De manera complementaria, como quiera que existe norma especial sobre la materia, artículo 159 de la Ley 769 de 2002 respecto al término de la prescripción en materia de tránsito y en concordancia con lo sostenido por el Consejo de Estado, respecto de la prescripción de la acción de cobro de los procesos iniciados por comparendos impuestos por infracciones a las normas de tránsito, se interrumpe por la notificación del mandamiento de pago, por el otorgamiento de facilidades para el pago, por la admisión de la solicitud del concordato y por la declaratoria

oficial de la liquidación forzosa administrativa y una vez interrumpida, comienza a correr nuevamente el término de tres (3) años. Al respecto, debemos señalar que esta OAJ tiene funciones específicas, lo que implica analizar de manera abstracta y general el tema objeto de estudio. No tiene facultades para resolver casos concretos presentados a la administración. En ese sentido, usted debe verificar lo expuesto en el presente escrito frente a la prescripción de la acción de cobro, si se dan las condiciones descritas para que el mismo opere de acuerdo con el proceso contravencional que se adelanta”

Concepto MT-20231341390701 de 2023. “Al tenor de lo referido en el artículo 159 de la Ley 769 del 2002 modificado por el artículo 206 del Decreto 019 del 2012, 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, por tanto, dichas autoridades 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.

En este orden de ideas, una vez configurados los presupuestos de prescripción, se extingue el derecho en cabeza de la administración de cobrar por no haberse hecho uso del mismo. (...) Si bien, las normas de tránsito, no refieren las consecuencias jurídicas frente al cobro de obligaciones prescritas, pueden existir circunstancias en las cuales el ejecutado en el proceso de jurisdicción coactiva recurra a la justicia administrativa mediante el medio de control de nulidad y restablecimiento del derecho en las actuaciones del proceso de cobro coactivo contempladas en el artículo 835 del Estatuto Tributario, como lo señala la sección cuarta del Consejo de Estado en sentencia 23899 del 8 de octubre de 2018.”

Concepto MT-20231340840791 de 2023.
“Teniendo en cuenta la norma en cita, el artículo mencionado anteriormente constituye norma especial en materia de prescripción de las infracciones al tránsito, por tal razón las autoridades de tránsito de la respectiva jurisdicción tienen la facultad de exigir el cobro de la(s) sanción(es) producto de la infracción que se cometió; si ello no ocurre durante el

término señalado anteriormente, es decir, tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho prescribe la acción, y en consecuencia se extingue el derecho de cobro por no haberse hecho uso del mismo, prescripción que debe ser declarada de oficio.

De conformidad con el artículo mencionado anteriormente el término de la acción de cobro se interrumpe por: - Notificación del mandamiento de pago. - Por el otorgamiento de facilidades para el pago. - Por la admisión de la solicitud de concordato. - Por la declaratoria oficial de la liquidación forzosa administración. Aunado a lo anterior, es importante indicar que en tema de la prescripción en la etapa de cobro coactivo, el Juzgado 11 Administrativo Oral del Circuito de Bucaramanga radicado 2015- 0025 del 7 de septiembre de 2015, señaló: “No obstante, el Código Nacional de Tránsito no establece un término para que los organismos de tránsito realicen el cobro coactivo, razón por la cual, se hace necesario remitirse al Estatuto Tributario, el cual, en su artículo 818...” Teniendo en cuenta lo anterior, el término de prescripción para la acción de cobro, una vez interrumpida con la notificación del mandamiento de pago, comienza a correr nuevamente por el término de tres (3) años, criterio concordante con el expuesto por el Ministerio Público” En el mismo sentido, frente al tiempo de prescripción en la etapa de cobro coactivo por infracción a las normas de tránsito, la Sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado - Sección Segunda - Subsección A, en Sentencia No.11001-03-15-000-2015-03520-00(AC) del 10 de marzo de 2016 - Consejero Ponente Dr. Gabriel Valbuena Hernández (citada en su escrito), establece: “Ahora bien, el Estatuto Tributario en su Art. 818 establece lo siguiente (...) El término de la prescripción de la acción de cobro se interrumpe por la notificación del mandamiento de pago, por el otorgamiento de facilidades para el pago, por la admisión de la solicitud del concordato y por la declaratoria oficial de la liquidación forzosa administrativa

Interrumpida la prescripción en la forma aquí prevista, el término empezará a correr de nuevo desde el día siguiente a la notificación del mandamiento de pago (...) En consecuencia, para la Sala es evidente que el término de prescripción de tres (3) años

comienza a correr de nuevo a partir del día siguiente a la notificación del mandamiento de pago (...). De conformidad con lo anterior, esta Oficina Asesora de Jurídica comparte la disposición del Consejo de Estado frente a los tres años que se deben volver a contar para que se configure la prescripción en la etapa de cobro coactivo, como quiera que en materia de multas por infracciones al tránsito existe norma especial la cual señala que estas prescriben en el término de 3 años contados a partir de la ocurrencia del hecho y se interrumpe con la notificación del mandamiento de pago, en ese orden de ideas, el término que se contaría nuevamente sería 3 años, y el procedimiento aplicable para su recaudo es el establecido en el estatuto tributario.”

Concepto MT-20231340895231 de 2023.

“(...) en concordancia con lo establecido en precedencia de las multas impuestas por la comisión de infracciones a las normas de tránsito, estas prescriben a los tres (3) años de la ocurrencia del hecho que dio origen a la imposición del comparendo y se interrumpe con la notificación del mandamiento de pago, en consecuencia, el término de tres años se empieza a contar nuevamente, eso de conformidad con el artículo 159 de la Ley Nacional de Tránsito. Por otra parte, el término de los 3 años de prescripción constituye la diferencia con el Estatuto Tributario. Ahora bien, debemos indicar que la autoridad de tránsito debe declarar de oficio la prescripción de las multas impuestas por infracciones al tránsito, ya sea, porque no se notificó el mandamiento de pago dentro de los tres (3) años siguientes a la ocurrencia del hecho que dio origen a la imposición del comparendo o porque notificado el mandamiento de pago transcurre nuevamente ese término y por inactividad de la autoridad prescribe la acción de cobro coactivo, sin embargo, esto no es óbice para que el presunto infractor solicite a la autoridad de tránsito el cumplimiento de la norma para que proceda a declararla. Por otro lado, el artículo 5 de la Ley 1066 de 2006, el procedimiento aplicable a los procesos que por jurisdicción coactiva que deban adelantar los organismos de tránsito es el establecido en el Estatuto Tributario, por expreso mandato de la Ley en mención. (...) El acto administrativo por medio del cual se declara contraventor el infractor de una norma de

tránsito es un acto generador de una obligación dineraria a favor del organismo de tránsito. (...) El término de prescripción se interrumpe con la notificación del mandamiento de pago, conforme al artículo 159 de la Código Nacional de Tránsito.”

Concepto MT-20231340455281 de 2023.

“...el término de la prescripción se interrumpe con la notificación del mandamiento de pago o por el otorgamiento de facilidades de pagos. Una vez interrumpida la prescripción el término empieza a correr de nuevo desde el día siguiente a la notificación del mandamiento de pago, por consiguiente, el término que se contaría nuevamente sería el de tres (3) años. Ahora bien con el fin de dar respuesta a su consulta el mandamiento de pago en el proceso de jurisdicción coactiva se notifica personalmente al deudor, si vencido el término no comparece, el mandamiento ejecutivo se notificará por correo, cuando se haga de esta forma, deberá informarse de ello por cualquier medio de comunicación del lugar, no obstante la omisión de esta formalidad, no invalida la notificación efectuada. Interrumpida la prescripción el término empezará a correr de nuevo desde el día siguiente a la notificación del mandamiento de pago, por lo tanto y como quiera que en materia de multas por infracciones al tránsito existe norma especial la cual señala que estas prescriben en el término de tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho y se interrumpe con la notificación del mandamiento de pago, el término que se contaría nuevamente sería el de tres (3) años.”

Concepto MT-20231340526651 de 2023.

“...de surgir un incumplimiento de la facilidad de pago y los posteriores efectos frente al acto administrativo que declara el incumplimiento del acuerdo de pago, es relevante mencionar que en el evento en que el beneficiario de una facilidad de pago deje de pagar alguna de las cuotas o incumpla el pago acordado, la autoridad competente, según el caso, mediante resolución podrá dejar sin efecto la facilidad para el pago, declarando sin vigencia el plazo concedido e iniciara de nuevo el conteo del término de prescripción, es decir, tres (3) años y procederá con la acción de cobro a que haya lugar. Ahora bien, es preciso señalar que los Organismos de Tránsito deben actuar con sujeción a las disposiciones

establecidas en la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre. Finalmente, vale precisar que el Ministerio de Transporte en virtud del artículo 1 del Decreto 87 de 2011, “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”, el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura en los modos de transporte, no obstante, sus decisiones no son oponibles a las de autoridades de tránsito, ni a los organismos de tránsito, dado que son entes autónomos e independientes, perteneciendo a la jurisdicción de las Alcaldías y Gobernaciones, según lo dispone el artículo 3 (modificado por el artículo 2 de la Ley 1383/2010) del Código Nacional de Tránsito Terrestre.”

Concepto MT-20241340318981 de 2024.

“El Concepto Unificado emitido por la Oficina Asesora de Jurídica referente a la prescripción de multas impuestas por la comisión de infracciones a las normas de tránsito mediante oficio con radicado MT. No. 20191340341551 de 17 de julio de 2019, mantiene su vigencia, en razón a que los fundamentos de orden legal que dieron origen a su expedición, no han sido modificados, derogados o subrogados.”

Concepto MT-20241340028241 de 2024.

“Al tenor del artículo 159 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 206 del Decreto 019 del 2012 las sanciones por infracciones a las normas de tránsito prescriben a los tres (3) años del hecho, la cual se interrumpe con la notificación del mandamiento de pago, en este sentido, la autoridad no podrá iniciar el cobro coactivo de las sanciones respecto de las cuales se encuentren configurados los supuestos necesarios para declarar la prescripción. Así las cosas, una vez notificado el mandamiento de pago de conformidad con lo establecido en el artículo 818 del Estatuto Tributario, el término de la prescripción de la acción de cobro se interrumpe, es decir, que interrumpida la prescripción el término empezará a correr de nuevo desde el día siguiente a la notificación del mandamiento de pago, que para el caso objeto de consulta y por ser norma especial y de conformidad con los pronunciamientos del Consejo de Estado

el término que se contaría nuevamente para la prescripción sería de tres (3) años. De otro lado, se resalta que el Sistema Integrado de Información sobre Multas de Tránsito SIMIT, como su nombre lo indica es un sistema de información, por lo tanto, corresponderá a la autoridad de tránsito en su respectiva jurisdicción, determinar si se configuran o no los presupuestos para declarar la prescripción de la acción de cobro de una sanción por infracción a las normas de tránsito, observando los principios al debido proceso y el derecho de defensa y contradicción que debe regir en toda actuación administrativa. (...)el inciso dos del artículo 818 del Estatuto Tributario Nacional, no hace referencia expresa al incumplimiento de la facilidad de pago, ni fija la fecha a partir de la cual debe correr nuevamente el término de prescripción, el Consejo de Estado - Sala de lo Contencioso Administrativo de la sección cuarta, en expediente 20667 del 30 de agosto de 2016, radicación 050012331000200300427-01, aclaró que dicho conteo se inicia una vez se notifica la resolución que deja sin efecto el acuerdo de pago. En este orden de ideas, una vez el beneficiario de una facilidad de pago incumpla con el acuerdo de pago suscrito, la autoridad competente está facultada para declarar sin vigencia el plazo concebido mediante resolución motivada, por lo tanto, una vez que se declara sin vigencia el plazo concedido, el término de prescripción, que se interrumpe cuando se concede una facilidad de pago, vuelve a correr de nuevo, a partir de la notificación de la resolución que dejó sin efectos el acuerdo de pago.”

Conceptos MT-20191340018191 2019; MT-20191340043981 de 2019; MT-20191340059581 de 2019; Concepto de Unificación MT-20191340341551 de 2019, MT-20201340022511 de 2020. “...como quiera que en materia de multas por infracciones al tránsito existe norma especial la cual señala que estas prescriben en el término de 3 años contados a partir de la ocurrencia del hecho y se interrumpe con la notificación del mandamiento de pago, el término que se contaría nuevamente sería 3 años y el procedimiento aplicable para su recaudo es el establecido en el Estatuto Tributario.”

Concepto MT-20241341197011 de 2024. “De conformidad con lo establecido en el

artículo 159 de la Ley 769 de 2002, las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito prescribirán en tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho, la cual deberá ser declarada de oficio y se interrumpe con la notificación del mandamiento de pago, por el otorgamiento de facilidades para el pago, por la admisión de la solicitud de concordato y por declaratoria oficial de la liquidación forzosa administrativa. Una vez interrumpida la prescripción, comienza a correr nuevamente el término de tres (3) años, por existir norma especial sobre la materia, en cuanto al término de prescripción, y en atención a lo dispuesto en la jurisprudencia en cita, en el “Marco normativo y jurisprudencial”. El Organismo de Tránsito debe decretar la prescripción de las multas impuestas por la comisión de infracciones a las normas de tránsito, de oficio, de conformidad con lo establecido en el artículo 159 de la Ley 769 de 2002, sin perjuicio, que sea solicitada de parte”

Concepto MT-20241341499531 de 2024:

“Se precisa, que los trámites a que hace referencia la Ley 2197 de 2022, se encuentran preceptuados en la Resolución 20223040045295 de 2022, para los cuales se requiere de validación previa por parte de los organismos de tránsito, que el usuario o propietario se encuentra a paz y salvo por concepto de multas por infracciones de tránsito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y el Sistema Integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT). En este sentido, algunos de los trámites que se encuentran en la Resolución 20223040045295 de 2022, son: • Matrícula de vehículos automotores, remolques o semirremolques. • Traslado y radicación de la matrícula de un vehículo, remolque o semirremolque. • Rematrícula de un vehículo, cuando se ha producido la cancelación por hurto, pérdida definitiva o desaparición documentada y ha sido recuperado. • Renovación de licencias de conducción. • Cambio de características de un vehículo. • Duplicado de la licencia de tránsito o tarjeta de registro y de la placa de un vehículo. • Renovación de la licencia de tránsito de vehículos de importación temporal. • Cambio de servicio de público a particular de un vehículo automotor tipo taxi. • Cambio de

servicio de público a particular de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor especial. • Inscripción o el levantamiento de limitación o gravamen a la propiedad de un vehículo. • Trámites asociados al registro nacional de maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada • Cambio de placa de un vehículo por clasificación o porque aún porta placas de vigilancia anteriores.”

Concepto MT-20251340681081 de 2025: ”

De la interpretación armónicas de las normas, se tiene que el término de prescripción de las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito se encuentra establecido en el artículo 159 de la Ley 769 del 2002, modificado por el artículo 206 del Decreto 019 del 2012, citado en el presente escrito. Así mismo, por expreso mandato de la Ley 1066 del 2006, las entidades públicas que de manera permanente tengan a su cargo el ejercicio de las actividades y funciones administrativas o la prestación de servicios del Estado colombiano y que en virtud de estas tengan que recaudar rentas o caudales públicos, del nivel nacional, tienen jurisdicción coactiva para hacer efectivas las obligaciones exigibles a su favor y, para estos efectos, deberán seguir el procedimiento descrito en el Estatuto Tributario, para lo cual deberán establecer mediante normatividad de carácter general, por parte de la máxima autoridad o representante legal de la entidad pública, el Reglamento Interno del Recaudo de Cartera. En suma, y acudiendo a la interpretación armónica y congruente de las disposiciones vigentes, las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito prescribirán en tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho, prescripción que deberá ser declarada de oficio y se interrumpirá con la notificación del mandamiento de pago, en ese sentido, la autoridad de tránsito no podrá iniciar el cobro coactivo de sanciones respecto de las cuales se encuentren configuradas los supuestos necesarios para declarar su prescripción, toda vez que los procesos no pueden perpetuarse en el tiempo, los términos legales son aquellos regulados directamente por el legislador y se caracterizan, por regla general, por su carácter perentorio e improrrogable, en protección de la garantía del interés general, la seguridad jurídica y el debido proceso. Aunado a lo anterior, conforme al

pronunciamiento Jurisprudencial del Consejo de Estado, respecto de la prescripción de la acción de cobro, el término de prescripción de tres (3) años comienza a correr de nuevo a partir del día siguiente a la notificación del mandamiento de pago, por el otorgamiento de facilidades para el pago, por la admisión de la solicitud del concordato y por la declaratoria oficial de la liquidación forzosa administrativa, por existir norma especial.”

Concepto MT-20251340629971 de 2025:

“En cuanto a la prescripción de las sanciones impuestas por la comisión de infracciones a las normas de tránsito, entre estas, la multa, el artículo 159 de la Ley 769 de 2002 constituye norma especial en la materia; norma en la que se establece que esta ópera en tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho que dio lugar la comisión de la infracción, y en consecuencia se extingue el derecho de cobro por parte de la autoridad por no haberse hecho uso del mismo, prescripción que debe ser declarada de oficio, sin embargo, esto no es óbice, para que sea solicitada de parte. La misma norma establece, que la prescripción se interrumpe con la notificación del mandamiento de pago y que la autoridad de tránsito no podrá iniciar el cobro coactivo de sanciones respecto de las cuales se encuentren configurados los supuestos necesarios para declararla. Por su parte el Consejo de Estado ha sostenido respecto de la prescripción de la acción de cobro de los comparendos impuestos por infracciones a las normas de tránsito, se interrumpe por la notificación del mandamiento de pago, por el otorgamiento de facilidades para el pago, por la admisión de la solicitud del concordato y por la declaratoria oficial de la liquidación forzosa administrativa y una vez interrumpida, comienza a correr nuevamente el término de tres (3) años, por existir norma especial sobre la materia en cuanto al término de prescripción, esto en el proceso de cobro coactivo. No obstante, lo que respecta al procedimiento, es el contenido en los artículos 823 y siguientes del Estatuto Tributario. Ahora bien, en relación con proceso de cobro coactivo, vale precisar que, las entidades públicas que de manera permanente tengan que recaudar rentas o caudales públicos del nivel nacional o territorial, están investidas de jurisdicción coactiva, las cuales deben establecer, por parte de la máxima autoridad o representante

legal de la entidad, el reglamento interno del recaudo de cartera, en el que se debe incluir, entre otras, las condiciones relativas a la celebración de acuerdos de pago.”

Concepto MT-20241341208601 de 2025: “De la interpretación armónicas de las normas, se tiene que el término de prescripción de las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito, así como su interrupción, se encuentran establecido en el artículo 159 de la Ley 769 del 2002 modificado por el artículo 206 del Decreto 019 del 2012. Aunado a lo anterior, y teniendo en cuenta el pronunciamiento del Consejo de Estado, respecto de la prescripción de la acción de cobro de los comparendos impuestos por infracciones a las normas de tránsito, se interrumpe por la notificación del mandamiento de pago, por el otorgamiento de facilidades para el pago, por la admisión de la solicitud del concordato y por la declaratoria oficial de la liquidación forzosa administrativa y una vez interrumpida, comienza a correr nuevamente el término de tres (3) años, por existir norma especial sobre la materia, en cuanto al término de prescripción. No obstante, lo que respecta al procedimiento de cobro coactivo, es el contenido en los artículos 830 y siguientes del Estatuto Tributario, y de conformidad con el Reglamento Interno del Recaudo de Cartera, adoptado por la entidad competente en virtud de lo dispuesto en la Ley 1066 de 2006.”

Concepto MT-20251340857921 de 2025: “Así las cosas, el artículo 159 de la Ley 769 del 2002, modificado por el artículo 206 del Decreto 019 del 2012, establece que 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. Aunado a lo anterior, por expreso mandato de la Ley 1066 del 2006, las entidades públicas que de manera permanente tengan a su cargo el ejercicio de las actividades y funciones administrativas o la prestación de servicios del Estado colombiano y que en virtud de estas tengan que recaudar rentas o caudales públicos, del nivel nacional, tienen jurisdicción coactiva para hacer efectivas las obligaciones exigibles a su favor y, para estos efectos, deberán seguir el procedimiento descrito en el

Estatuto Tributario, para lo cual deberán establecer mediante normatividad de carácter general, por parte de la máxima autoridad o representante legal de la entidad pública, el Reglamento Interno del Recaudo de Cartera. Resaltando que, el procedimiento administrativo de cobro, está regulado en los artículos 823 y siguientes del Estatuto Tributario. Se inicia con la expedición del mandamiento de pago, que ordena al deudor cancelar las obligaciones pendientes por impuestos, anticipos, retenciones, y sanciones que consten en títulos ejecutivos ejecutoriados en contra de este. Si dentro de los quince días siguientes a la notificación del mandamiento de pago el deudor no paga el monto de la deuda con sus intereses o no se proponen excepciones, la Administración ordenará seguir adelante la ejecución y el remate de los bienes embargados y secuestrados. Ahora bien, conforme al pronunciamiento Jurisprudencial del Consejo de Estado, el término de la prescripción de la acción de cobro se interrumpe por la notificación del mandamiento de pago, por el otorgamiento de facilidades para el pago, por la admisión de la solicitud del concordato y por la declaratoria oficial de la liquidación forzosa administrativa. Interrumpida la prescripción en la forma aquí prevista, el término de la prescripción de tres (3) años empezará a correr de nuevo desde el día siguiente a la notificación del mandamiento de pago, del otorgamiento de facilidades para el pago, la admisión de la solicitud del concordato y por la declaratoria oficial de la liquidación forzosa administrativa, lo anterior, por existir norma especial respecto de la prescripción. Una vez agotado el procedimiento contravencional o de cobro coactivo, según sea el caso y de no estar conforme con el procedimiento aplicado o las decisiones adoptadas, el interesado puede acudir ante la Jurisdicción de lo Contencioso Administrativo a través de los medios de control establecidos en la Ley 1437 de 2011. Siendo los actos administrativos objeto de control judicial según lo refiere el artículo 101 de la Ley 1437 de 2011 y el artículo 835 del Estatuto Tributario: (i) dentro del proceso contravencional, el acto administrativo sancionatorio que ostenta firmeza conforme el artículo 87 de la norma en comento, y (ii) dentro de proceso de cobro coactivo, el acto administrativo que resuelve excepciones, ordena llevar adelante la ejecución y liquidación del crédito. Sin

perjuicio de lo anterior, el parágrafo 3 del artículo 3 de la Ley 769 del 2002, modificado por el artículo 2 de la ley 1383 del 2010, consagra que las autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Transporte, por lo cual

de presentarse alguna irregularidad en las actuaciones desplegadas por las autoridades u organismos de tránsito podrá ponerlo en conocimiento de la Superintendencia de Transporte, para que sea dicha entidad la que actúe conforme al marco de sus competencias.”

Doctrina:

Prescripción oficiosa de los actos administrativos sancionatorios³²²

“En el Decreto Nacional 019 de 2012, el legislador estableció en el art. 206, el cual modificó el art. 159, la figura jurídica de la prescripción oficiosa, de los actos administrativos sancionatorios que se profieren como resultado de la imposición de una orden de comparendo y en los que se establece una obligación pecuniaria, por la infracción de una norma de tránsito; así mismo, la Ley 769 de 2002 establece el procedimiento de intervención del agente de tránsito en vía pública cuando observa la comisión de una infracción a las normas que regulan la actividad del tránsito, iniciando por la imposición de la orden de comparendo, donde se describen las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se presentaron los hechos, y la cual se entiende notificada en el momento en que el presunto infractor recibe copia de la misma; una vez se surte esta etapa el presunto contraventor, tiene dos caminos, cancelar de contado la contravención o activar la jurisdicción

administrativa para que se inicie el proceso contravencional que concluirá con un fallo de carácter sancionatorio o absolutorio, si sucede lo primero, el fallo o la decisión se convierte en el título valor que le permite a la entidad administrativa, cobrarle al infractor un valor determinado de acuerdo a la falta cometida. Desde ese momento, las autoridades de tránsito quedan investidas de la jurisdicción coactiva para ser efectivo el pago de la multa impuesta en el título valor y para ello tiene un plazo de tres años, toda vez que de no hacerlo se configuraría el fenómeno de la prescripción.

Así mismo, es importante denotar que la figura jurídica de la prescripción, solo se configura o se presenta, si la administración en el lapso de los tres años no profiere el mandamiento de pago o cuenta de cobro, en la que se le exige al conductor infractor cancelar la obligación adquirida mediante el incumplimiento de la norma de tránsito y contenida en el título valor, que se constituyó a través de la sentencia y en la que aparecen los elementos constitutivos del mismo.”

Doctrina:

La prescripción de las sanciones de tránsito como elemento para el ejercicio de la potestad sancionatoria³²³

“La potestad sancionatoria es aquel poder dado a una autoridad administrativa para hacer efectivas las multas y sanciones aplicadas a una persona tras un debido proceso y la defensa de las partes involucradas. Esta potestad, en términos de

derecho sancionatorio, está expuesta en la Ley 1066 de 2006, artículo 5, donde describe la facultad de cobro coactivo como aquella en donde las entidades públicas que tengan a su cargo funciones administrativas entre las cuales se encuentre el cobro coactivo tienen el deber legal de hacer efectivo la prerrogativa citada, para de esta manera hacer efectivas las obligaciones que están a su favor,

³²² OBANDO RICARDO, Jhony Alejandro; SANDOVAL CRUZ, Jhon William y RAMIREZ, William de Jesús. Declaratoria oficiosa de la prescripción de los actos administrativos sancionatorios en materia de tránsito, en el instituto municipal de tránsito de Pereira, año 2008 – 2017.

³²³ OSPINA ZULUAGA, Santiago. Caducidad y prescripción en el proceso de cobro coactivo en materia de tránsito. Universidad Externado de Colombia 2022.

atendiendo paralelamente las disposiciones propias del Estatuto Tributario.

Las autoridades investidas para desarrollar las actividades propias del cobro coactivo son entonces los funcionarios de tránsito de las respectivas entidades territoriales, las cuales están facultadas por ley, de acuerdo con el artículo 159 de la Ley 769 de 2002 (modificado por el artículo 26, Ley 1383 de 2010, modificado por el artículo 206, Decreto Ley 019 de 2012).³²⁴ De manera complementaria, han de usar las disposiciones del Estatuto Tributario en aquello que no esté desarrollado en la legislación mencionada.

La razón por la cual se aplican las disposiciones propias del Estatuto Tributario es porque se trata de dineros públicos, que para el ejercicio de su recaudación han de guardar relación con las disposiciones legales de orden territorial y nacional. Lo cual permite articular el proceso de cobro entre las autoridades legalmente investidas con las llamadas facultades de cobro coactivo.

En este orden de ideas, esta potestad sancionatoria de ejecución del cobro de aquellos dineros públicos hecho por las

instituciones dadas para ello se ve frenada por el nacimiento a la vida jurídica de la figura de la prescripción. Según el Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010), esta se presenta a los tres años de cometido el hecho sancionado.

Cuando se presenta la prescripción en un proceso de cobro de la multa o sanción impuesta por las entidades de tránsito, estas pierden la potestad sancionatoria, trayendo como consecuencia para la entidad una significativa pérdida de tiempo de los funcionarios y de la institución, por la inejecución de su obligación legal, la cual es desarrolla las actividades necesarias para recaudar ese dinero público; en cuanto a la persona sancionada, esta será beneficiaria de la eliminación de dicho proceso a su nombre.

La prescripción, según el artículo 817 del Estatuto Tributario modificado por la Ley 1066 de 2006, ha de ser decretada por los administradores de impuestos y aduanas nacionales. Esta competencia permite que la prescripción sea decretada por la autoridad competente, a petición de parte o de oficio, perdiendo en consecuencia la potestad sancionatoria.”

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

³²⁴ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo, sección primera, 11 de febrero de 2016, Rad. 11001-03-15-000-2015-03248-00(AC). Relatoría del Consejo de Estado. Bogotá.

las necesidades del servicio y la construcción de la Escuela de Seguridad Vial de la Policía Nacional.

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. “

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-695481 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 MT-21344 y 572261 de 2008: *“...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.”*

Conceptos MT-9213 2010 y 135711 de 2010.” *...esta Oficina Asesora Jurídica considera que la prescripción y el acuerdo de pago, son institutos legales que se deben aplicar por parte de los organismos de tránsito, así: 1. la prescripción se decreta en*

los términos consagrados en el artículo 159 de la ley 769 de 2002 en Referencia con la Ley 1066 de 2006, transcurridos tres años (3) contados a partir de la ocurrencia del hecho. 2. El acuerdo de pago se puede celebrar con anterioridad o con posterioridad al inicio del proceso coactivo, una vez suscritas las garantías exigidas para el efecto, lo cual habilita al deudor para adelantar los trámites de los documentos de tránsito, mientras se allana a cumplir los términos del acuerdo.”

Concepto MT-10401 de 2010 *“Si el comparendo es impuesto por la Policía de Carreteras la investigación la realiza el organismo de tránsito de la jurisdicción respectiva, pero aquella institución tendrá derecho al 50% de la multa recaudada para invertir en capacitación de su personal y en los planes de educación y seguridad, una vez descontados los gastos en que incurre el organismo de tránsito por su ejecución y descontado además un porcentaje del 10% que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios. Luego de descontar los gastos antes mencionados, se reparte el 50% para el organismo de Tránsito y el 50% para la Policía de Carreteras. Si el comparendo es ambiental*

el 50% es para el organismo de tránsito y el 50% restante para la autoridad ambiental.”

Conceptos MT-20191340056001 de 2019; 20191340075871 de 2019. “...los intereses moratorios que se causen en los procesos de jurisdicción coactiva, adelantados por las

autoridades de tránsito por concepto de sanciones pecuniarias a las normas de tránsito, es el previsto en el artículo 9 de la Ley 68 de 1923, el cual es de doce por ciento (12%) anual, desde el día que se hagan exigibles hasta aquel en el que se verifique el pago.”

Artículo 160. Modificado Artículo 306 Ley 1955 de 2019. *Destinación de multas y sanciones.* De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, educación, dotación de equipos, combustible, seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, y gestión del sistema de recaudo de las multas, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios³²⁵.

Legislación Complementaria: Ley 2197 de 2022

Artículo 59. Las entidades territoriales podrán destinar hasta un 50% de los recursos provenientes de las multas y sanciones por infracciones de tránsito para la ejecución de acciones y medidas que permitan realizar labores de control operativo y regulación de tránsito en los territorios, con el propósito de verificar el cumplimiento de las normas de seguridad vial.

Jurisprudencia:

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.

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

³²⁵ La expresión “la Federación Colombiana de Municipios y” fue declarada exequible, Corte Constitucional Sentencia C-477 de 2003.

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-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 **fuentes 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.”³²⁶

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”.³²⁷

(...)

“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.

³²⁶ Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-720/99.

³²⁷ Ibidem.

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.”³²⁸

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 2397 de 2018.

“1. ¿Qué tipos de gastos e inversiones se pueden asumir con cargo a los recursos provenientes de las multas de tránsito, en el marco del concepto de política pública de “seguridad vial” y específicamente en las medidas que tiene que ver con el control?

Los dineros percibidos por las entidades territoriales por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito pueden emplearse para sufragar gastos e inversiones dirigidas a satisfacer los fines del artículo 5 (sic) de la Ley 1702 de 2013, esto es, la ejecución de acciones y políticas encaminadas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Con todo, dichos recursos no pueden utilizarse para cubrir gastos de funcionamiento, así estos se relacionen con la finalidad perseguida en el artículo mencionado, porque, como se indicó, el artículo 3 de la Ley 617 de 2000, claramente señala que los gastos de funcionamiento de las entidades territoriales deben financiarse con sus ingresos corrientes de libre destinación y no con rentas de destinación específica.”

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-24740 de 2005, 494491 de 2012 y 129061 de 2013. *“...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.”*

Concepto MT-20191340222091 de 2019; 20191340261591 de 2019. *“... no es posible destinar los recursos obtenidos por concepto de multas por infracciones al tránsito, para el financiamiento de una empresa temporal de agentes de tránsito por considerar que los mismos son necesarios para cumplir las funciones esenciales de los organismos de tránsito, lo que se traduce en gastos de funcionamiento.”*

Concepto MT-20231340459071 de 2023. *“...la propiedad, utilización y destinación del valor recaudado por multas y sanciones por infracción a las normas de tránsito, está claramente definido en el artículo 160 del Código Nacional de Tránsito Terrestre*

(modificado por la Ley 1955 de 2019, artículo 306) y demás normas vigentes, subrayando al respecto, la responsabilidad de destinar los dineros recaudados para la ejecución de planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos como planes de tránsito, transporte y movilidad, dotación de equipos, seguridad e infraestructura vial y demás necesidades para realizar el control de tránsito en el territorio nacional. Ahora bien, respecto a la distribución de los dineros recaudados, producto del pago de comparendos, por infracciones a las normas de tránsito, el parágrafo 2 del artículo 159 de la Ley 769 de 2002, establece que las multas serán de propiedad exclusiva de los organismos de tránsito donde se cometió la infracción de acuerdo con su jurisdicción, no obstante, 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. Es de anotar, que los recursos provenientes del recaudo de las multas tienen cuentan con destinación

³²⁸ Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-720/99.

especifica en la ley, es decir que de conformidad con el artículo 160 ibidem deben ser aplicados en los planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, y gestión del sistema de recaudo de las multas. Respecto de la participación correspondiente a la DITRA, estos recursos serán destinados, según el artículo 159 citado, 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. Finalmente, vale precisar, que los dineros producto de las infracciones al tránsito constituyen un ingreso corriente no tributario de destinación específica, al estar dirigidos por mandato legal a un fin determinado.”

Concepto MT-20231340492581 de 2023.
“...el contenido del artículo 59 de la Ley 2197 de 2022 no cambió lo referente a la destinación de los recursos que ingresan por concepto de multas e infracciones de tránsito a que alude el artículo 160 del Código Nacional de Tránsito Terrestre y que en relación con establecido en el artículo 59 de la Ley 2197 de 2022, objeto de análisis incluyó la destinación de los recursos, para la ejecución de acciones y medidas que permitan realizar labores de control operativo y regulación de tránsito en los territorios, con el propósito de verificar el cumplimiento de las normas de seguridad vial. Así las cosas y de conformidad con lo preceptuado en las normas anteriormente mencionadas el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinaran a la

ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad en aspectos como: planes de tránsito, transporte y movilidad, educación , dotación de equipos, combustible, seguridad vial y cumplimiento de las normas, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado y gestión del sistema de recaudo de multas, así como también, podrán destinar hasta el monto del 50% de los recursos provenientes de las multas y sanciones por infracciones de tránsito, para la ejecución de acciones y medidas que permitan realizar labores de control operativo y regulación de tránsito en los territorios.”

Concepto MT-20231340567691 de 2023.
“...lo establecido en el artículo 59 de la Ley 2197 de 2022, no cambió lo referente a la destinación de los recursos que ingresan por concepto de multas e infracciones de tránsito a que alude el artículo 160 del Código Nacional de Tránsito Terrestre y en relación con lo dispuesto en el referido artículo 59, lo que incluyó fue la destinación de los recursos, para la ejecución de acciones y medidas que permitan realizar labores de control operativo y regulación de tránsito en los territorios, con el propósito de verificar el cumplimiento de las normas de seguridad vial. Así las cosas, es importante manifestar, que los dineros producto de las infracciones al tránsito tienen una destinación específica, al estar dirigidos por mandato legal a un fin determinado, esto es a la ejecución de los planes y proyectos del sector movilidad, en aspectos tales como planes de tránsito, transporte y movilidad, educación, dotación de equipos, combustible, seguridad vial, operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado, y gestión del sistema de recaudo de las multas.”

Parágrafo. En lo que se refiere al servicio de transporte público las entidades territoriales que cuenten con sistemas de transporte cofinanciados por la Nación priorizarán la financiación de estos sistemas.

Legislación Complementaria: Ley 1753 de 2015

Artículo 263. Fortalecimiento en seguridad de carreteras. Para mejorar las condiciones de seguridad en pasos nacionales, las entidades territoriales podrán destinar recursos percibidos por conceptos de multas y sanciones de infracciones de tránsito, de conformidad con el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, a través de convenios con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para

realizar acciones e inversiones en el mejoramiento de la seguridad de estos, que podrá extenderse a la vigilancia y control mediante la inclusión de recursos tecnológicos y de iluminación, que puede ser con el uso de energías alternativas, todo lo cual será reglamentado por el Ministerio de Transporte.

Legislación Complementaria: Ley 2294 de 2023

Artículo 174. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

Artículo 33. Otras fuentes de financiación para los sistemas de transporte. Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria.

Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa.

Las fuentes alternativas de financiación para la obtención de los recursos complementarios podrán ser las siguientes:

(...)

2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios o distritos. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

Corresponderá a los concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán cobrar contraprestaciones económicas por el estacionamiento de vehículos o zonas de estacionamiento regulado o denominadas zonas azules o espacio público habilitados para ello, sin perjuicio de que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente disposición hayan implementado el cobro por el

estacionamiento en vía en aplicación del artículo 28 de la Ley 105 de 1993. Si así fuere, podrán modificar el marco regulatorio al de la contraprestación, para regirse por lo dispuesto en este numeral.

4. Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión. Las autoridades territoriales que adopten Plan de Movilidad Sostenible y Segura podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso a zonas con infraestructuras de transporte construida para minimizar la congestión, cuyo cobro podrá realizarse a través de Sistemas Inteligentes de Transporte, pódicos o servicios de recaudo electrónico vehicular (REV) u otros.

El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

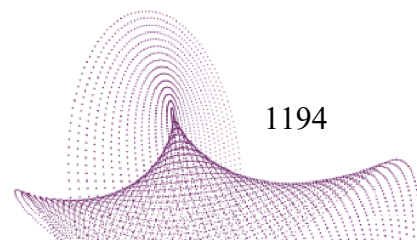
5. Contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio. Las autoridades territoriales podrán incluir como mecanismo de gestión de la demanda y circulación vehicular, contraprestaciones por circulación plena en el territorio o definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. La circulación en el territorio o el acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su valor y condiciones con base en estudios técnicos, según el tipo de medida, con fundamento en el avalúo del vehículo, impactos en materia ambiental y seguridad vial, tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros.

En las áreas metropolitanas, la región metropolitana o donde haya autoridades regionales de transporte debidamente conformadas, los alcaldes municipales o distritales podrán, de común acuerdo, establecer áreas con restricción vehicular metropolitanas o regionales, para lo cual podrán ceder directamente los recursos obtenidos por este mecanismo a un fondo metropolitano o supramunicipal para la financiación del transporte público.

6. Multas de tránsito. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial (...).

CAPITULO XI

[Volver al índice](#)



Caducidad

Artículo 161. Modificado Artículo 11 Ley 1843 de 2017. *Caducidad.* La acción por contravención de las normas de tránsito, caduca al año (1), contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella. En consecuencia, durante este término se deberá decidir sobre la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad.

La decisión que resuelve los recursos, de ser procedentes, deberá ser expedida en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición, si los recursos no se deciden en el término fijado en esta disposición, se entenderán fallados a favor del recurrente.

La revocación directa solo podrá proceder en forma supletiva al proceso contravencional y en el evento de ser resuelta a favor de los intereses del presunto infractor sus efectos serán a futuro, iniciando la contabilización de la caducidad a partir de la notificación de la aceptación de su solicitud o su declaratoria de oficio, permitiendo al presunto infractor contar con los términos establecidos en la ley para la obtención de los descuentos establecidos en la ley o la realización de la audiencia contemplados en el Código Nacional de Tránsito.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20191340151351 de 2019. *“De lo expuesto (...) se concluye: 1. Que la autoridad de tránsito cuenta con el término de un (1) año para fallar y notificar la decisión al presunto contraventor. 2. Que estando en firme la sanción, el contraventor puede solicitar su revocatoria, sin que se requiera que ésta se solicite dentro del término que tenía la autoridad de tránsito para decidir o fallar, pues bien puede suceder que este quede en firme con posterioridad a este término. 3. Que, si la solicitud de revocatoria se resuelve a favor del peticionario, los términos de caducidad empezaran a contar nuevamente a partir de la notificación del acto administrativo respectivo. 4. Que de resolverse la solicitud de revocatoria a favor y con posterioridad al término de un (1) año contado a partir de la ocurrencia del hecho que dio origen a la imposición de la sanción, no conlleva a que opere la caducidad como usted lo señala, pues ésta solo opera, si no se ha fallado y notificado el acto administrativo de sanción en ese término, como ya se indicó”.*

Concepto MT-20191340117081 de 2019. *“...con la aceptación o solicitud de declaratoria de oficio sobre la revocatoria*

directa, la caducidad no continúa contabilizándose desde la fecha de ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella, es decir, no se cuenta a partir de la fecha de la infracción a las normas de tránsito, toda vez que con la revocatoria directa sobreviene la interrupción de la caducidad, y en consecuencia aquella se reinicia por el término de un (1) año, a partir de la notificación de la revocatoria directa resuelta en favor de los intereses del presunto infractor.”

Concepto MT-20191340284101 de 2019. *“... la acción por la comisión de infracciones a las normas de tránsito caduca en el término de un (1) año contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a la misma para aquellas infracciones al tránsito, cometidas con posterioridad a la expedición de la ley 1843 de 2017, la cual comenzó su vigencia el 14 de julio de 2017, fecha en que fue publicada (...) Así las cosas, durante este término se deberá decidir sobre la imposición de la sanción y solo hasta ese momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad. De igual forma, la decisión que resuelve los recursos, de ser procedentes, deberá ser*

expedida en un término de un (1) año contado a partir de su debida y oportuna interposición, los cuales de no decidirse en el término fijado, se entenderán fallados a favor del recurrente.”

Concepto MT-20231341226381 de 2023.

“La caducidad de la acción por contravención a las normas de tránsito tiene como término un (1) año contado a partir de la ocurrencia del hecho que dio lugar a referida contravención, por lo que la autoridad competente cuenta con este término para decidir si impone o no la sanción por infracción a las normas de tránsito. No obstante, la referida autoridad interrumpe el término de caducidad de la acción con la realización efectiva de la audiencia. Así las cosas, y una vez expuestas las disposiciones normativas que establecen los términos y circunstancias de aplicación de la caducidad de la acción por contravención a las normas de tránsito, es posible concluir, del precitado marco normativo lo siguiente: 1. Conforme a lo dispuesto en el artículo 161 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, la autoridad competente tiene un (1) año contado a partir de la ocurrencia del hecho que motivó la orden de comparendo para decidir si sanciona o no al presunto infractor, so pena de la caducidad de la acción. 2. El término de caducidad de un (1) año de la acción por contravención a las normas de tránsito se interrumpe con la celebración efectiva de la audiencia pública. Ahora bien, cuando se demuestre que la orden de comparendo impuesta por la detección de la infracción a través de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos, no fue notificada o indebidamente notifica, los términos establecidos para la reducción de la sanción empezarán a correr a partir de la fecha de notificación o debida notificación del comparendo, de lo que se infiere que a partir de allí, así mismo de da inicio nuevamente al conteo de los términos para la comparecencia del presunto contraventor ante la autoridad de tránsito y dar inicio al proceso contravencional en audiencia pública.”

Concepto MT-20231340840791 de 2023.

“...la caducidad de la acción por contravención a las normas de tránsito tiene como término un (1) año contado a partir de la ocurrencia del hecho que dio lugar a referida contravención, por lo tanto, durante este término se deberá decidir sobre la imposición

de la sanción, en consecuencia se entenderá realizada la audiencia e interrumpida la caducidad. Ahora, en lo concerniente al término para resolver los recursos, estos deberán decidirse en un término de un (1) año contado a partir de debida y oportuna interposición, de no decidirse en este tiempo, se entenderán fallados a favor del recurrente. A su turno, cabe precisar que en virtud del artículo 1 del Decreto 087 de 2011 “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”, el Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura en los modos de transporte, no obstante, sus decisiones no son oponibles a las de autoridades de tránsito, ni de las entidades que constituyen organismos de apoyo, dado que son entes autónomos e independientes, perteneciendo a la jurisdicción de las Alcaldías y Gobernaciones, según lo dispone el artículo 3 (modificado por el artículo 2 de la Ley 1383/2010) del Código Nacional de Tránsito Terrestre.”

Concepto MT-20241340011911 de 2024. “Al tenor de lo consagrado en el artículo 161 de la Ley 769 del 2002, modificado por el artículo 11 de la ley 1843 de 2017, la acción por contravención de las normas de tránsito, caduca al año (1), contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella. En consecuencia, durante este término se deberá decidir sobre la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad. En efecto, la caducidad de la orden de comparendo establecida en los términos del artículo 161 de la Ley 769 de 2002, aplica para aquellas infracciones captadas a través de los sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones.”

Concepto MT-20251340878741 de 2025:

“Respecto a la consulta sobre si las figuras jurídicas de prescripción y caducidad deben ser declaradas de oficio o a petición de parte en el marco de los procedimientos administrativos sancionatorios y de cobro que adelantan las autoridades de tránsito; Respecto a la caducidad el artículo 161 de la

ley 769 de 2002, modificado por el artículo 11 de la Ley 1843 del 2017, la acción por contravención de las normas de tránsito, caduca al año (1), contado a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron lugar a la infracción y se interrumpe con la celebración efectiva de la audiencia de que trata el artículo 136 de la ley 769 del 2002, modificado por el artículo 205 del Decreto 019 del 2012. Por lo tanto, para que opera la caducidad se necesitan dos presupuestos: i) El paso del tiempo. ii) Que no se hayan realizados los actos propios a cargo de la administración para determinar si hay lugar o no a la imposición de una sanción. En este orden, la autoridad de tránsito, durante este término se deberá decidir sobre la imposición de la sanción, en tal momento se entenderá realizada efectivamente la audiencia e interrumpida la caducidad. Si por el contrario la administración no realiza la audiencia de manera efectiva dentro del término de un (1) año contado a partir de la imposición del comparendo, jurídicamente pierde la competencia para continuar con el proceso contravencional y sancionar al infractor, configurándose entonces el fenómeno jurídico de la caducidad de la actuación contravencional, con las consecuencias de tipo fiscal y disciplinario que puedan derivarse por las presuntas conductas omisivas de quien tenga a cargo la función de adelantar la actuación. En cuanto a la prescripción de las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito, el artículo 159 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 206 del Decreto 019 de 2012, establece las sanciones impuestas por infracciones a las normas de tránsito prescribirán en tres (3) años contados a partir de la ocurrencia del hecho. Esta prescripción se interrumpe con la notificación del mandamiento de pago y debe

ser declarada de oficio por la autoridad de tránsito. Así mismo, al tenor del artículo en cita, preceptúa que 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. No obstante, dicha figura también pueda ser invocada como excepción dentro del proceso de cobro coactivo, al tenor de lo dispuesto en el numeral 6 del artículo 831 del Estatuto Tributario. Por otra parte, la Ley 1066 de 2006 dispone que las entidades públicas deben establecer un reglamento interno del recaudo de cartera, y ejercer la jurisdicción coactiva conforme al procedimiento establecido en el Estatuto Tributario. En este sentido, el artículo 817 del Decreto 624 de 1989, modificado por el artículo 53 de la Ley 1739 de 2014, establece que dicha prescripción puede ser declarada de oficio o a petición de parte. Frente al término de prescripción, de acuerdo con la jurisprudencia del Consejo de Estado, el término de prescripción se interrumpe, además de la notificación del mandamiento de pago, por el otorgamiento de facilidades de pago, la admisión de una solicitud de concordato y la declaratoria oficial de liquidación forzosa administrativa, y una vez interrumpido, el término vuelve a contarse desde el día siguiente al acto que generó dicha interrupción. En conclusión, tanto la caducidad como la prescripción en el marco de las actuaciones contravencionales y de cobro por infracciones de tránsito, deben ser declaradas de oficio por la autoridad administrativa competente cuando se configuren sus presupuestos, sin perjuicio de que puedan ser alegadas por el interesado dentro del procedimiento.”

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.

CAPITULO XII

Aplicaciones de otros códigos y disposiciones finales

Artículo 162. *Compatibilidad y analogía.* Las normas contenidas en el Código Contencioso Administrativo, Código Penal, Código de Procedimiento Penal y Código de Procedimiento Civil, serán aplicables a las situaciones no reguladas por el presente código, en cuanto no fueren incompatibles y no hubiere norma prevista para el caso en análisis.

Artículo 163. *Norma aplicable.* Las actuaciones en curso continuarán sujetas a las disposiciones con base en las cuales se iniciaron.

Artículo 164. *Facilidades.* Las autoridades de tránsito a que se refiere el presente código, adoptarán las medidas requeridas para que los usuarios de los servicios puedan cumplir con las obligaciones que les correspondan desde cualquier otro lugar en que se encuentre, cuando ello fuere procedente.

Legislación Complementaria: Decreto-Ley 019 de 2012

Artículo 27. *Pago de Obligaciones a Favor del Estado o de Los Particulares que por Virtud de la Ley Recauden Recursos Públicos.* El artículo 4 del Decreto 2150 de 1995, quedará así:

"Artículo 4. *Pago de obligaciones a favor del Estado 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".

Legislación Complementaria: Decreto 2106 de 2019

Artículo 17. *Transacciones a través de medios electrónicos.* Las autoridades deberán habilitar medios de pago electrónicos para las transacciones que se realicen a favor del Estado o de la entidad en relación con el pago de las tarifas asociadas a trámites, procesos y procedimientos.

Artículo 19. *Desmaterialización de certificados, constancias, paz y salvos o carnés.* Las autoridades que en ejercicio de sus funciones emitan certificados, constancias, paz y salvos o carnés, respecto de cualquier situación de hecho o de derecho de un particular, deberán organizar dicha información como un registro público y habilitar su consulta gratuita en medios digitales.

Artículo 165. *Presupuesto.* Autorízase al Gobierno Nacional y a las autoridades locales de tránsito para adoptar las medidas presupuestales que fueren necesarias para dar cumplimiento a lo que en este Código se dispone y para difundir su contenido y alcance.

Artículo 166. *Vidrios oscuros.* El Ministerio de Transporte definirá lo atinente a la circulación de vehículos que posean vidrios oscuros de fabricación.

Reglamentación: Resolución 20223040045295 de 2022

Vidrios Polarizados

Artículo 8.7.1. *Definición.* Se entiende por vidrio polarizado, entintado u oscurecido, aquel que mediante un proceso físico o químico ha perdido su estado incoloro, impidiendo parcial o totalmente la visibilidad desde el exterior hacia el interior del vehículo.

Artículo 8.7.2. *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 ventiletes y puertas delanteras, cuya transmisión luminosa sea superior o igual al setenta por ciento (70%).

Cuando los vidrios para parabrisas laminados, algunos ventiletes 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.

Cuando los vidrios para parabrisas laminados, algunos ventiletes 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.

Por razones de seguridad vial, ningún vehículo podrá transitar por el territorio nacional con vidrios instalados en parabrisas laminados, algunos ventiletes 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 Decreto 1074 de 2015, o aquel que lo modifique o sustituya.

Artículo 8.7.3. 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 8.7.2., de la presente resolución, 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 8.7.4 de esta resolución.

Artículo 8.7.4. Excepción del permiso. No requerirán el permiso de que trata el artículo 8.7.3. 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 8.7.5. 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.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20221340135301 de 2022. “La Resolución 3777 de 2003, deja clara la definición de vidrios polarizados y establece los eventos en los cuales los vehículos pueden circular con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos de la siguiente manera : Vidrios para parabrisas laminados, algunos ventileles 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%) (...). Así mismo, preceptúa que cuando quiera que los vehículos 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 3777 de 2003, deberá solicitarse el permiso respectivo ante el Ministerio de Defensa a través de la Policía Nacional (...). De otro lado, este Despacho presenta apartes del Oficio Circular No.20174000431441 del 17 de octubre de

2017 emitido por la Dirección de Transporte y Tránsito (...) sobre vidrios oscurecidos, entintados o polarizados en algunos vehículos y lo dispuesto por la citada Resolución 3777 de 2003, señalando: (...) es una realidad que desde hace unos años, el uso de vidrios entintados, oscurecidos o polarizados en automotores tanto particulares como públicos, se viene acrecentando en todo el mundo (...).”

“Estos vidrios o vienen instalados de fábrica y tienen filtros UV que impiden que los rayos infrarrojos del sol, causantes del calor, eleven la temperatura del interior del vehículo garantizado igualmente confort a sus ocupantes o son objeto de intervención y le son instaladas películas que cumplen esta función. Ante estas nuevas tendencias, se vienen comercializando vehículos destinados al servicio particular y público con estas características técnicas dadas por el fabricante o por la instalación de películas de seguridad, cuya transmisión luminosa es superior al setenta por ciento (70%). En este proceso se cuenta con la “Comunicación

relativa a la homologación ampliada del tipo de material de seguridad de conformidad con el Reglamento N°43”, documento base que sirve en el proceso de homologación automática para los vehículos de servicio particular y para los vehículos de servicio público que hoy ingresan y son homologados en Colombia (...).”

Concepto MT-20231341391981 de 2023.

“(...) la norma no ha establecido un limitante en el uso de vidrios polarizados, entintados u oscurecidos para los vehículos tipo taxi, siempre y cuando cumplan con los porcentajes de luminosidad transmitida de acuerdo con la ubicación de los vidrios en el automotor, de conformidad con lo establecida en el artículo 8.7.2. de la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito.”

Concepto MT-20231341066951 de 2023.

“...las disposiciones citadas no hacen distinción frente a una modalidad de servicio específica, como son los automotores que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos Taxi, dado que las normas se refieren a todo tipo de vehículos.

La autoridad competente impondrá el comparendo cuando observe que se vulnera la norma de tránsito, tipificada en el código B10, establecida en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, a su vez vale precisar que la citada infracción no especifica el equipo con el cual debe realizarse la medición de esta infracción.”

Artículo 167. Vehículos inmovilizados por orden judicial. Los vehículos que sean inmovilizados por orden judicial deberán llevarse a parqueaderos cuya responsabilidad será de la Dirección Ejecutiva de la Rama Judicial. Las autoridades de tránsito no podrán inmovilizar en los parqueaderos autorizados, vehículos por acciones presuntamente delictuosas.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20201340034481 de 2020.

“De tal manera que esta autoridad de tránsito es la que aprueba los parqueaderos autorizados mediante una resolución, por lo menos en su jurisdicción, por lo cual la única autoridad de tránsito que tendría cabida para resolver si recibe los automotores inmovilizados por orden judicial es el organismo de tránsito dentro de la respectiva jurisdicción en donde se inmovilice el automotor, siguiendo las reglas del artículo 128 de la Ley 769 de 2002.”

Concepto MT- 20241340906941 de 2024.

“Se precisa que la inmovilización de vehículos aprendidos por orden Judicial posee una connotación distinta, en estos eventos, el Ministerio de Transporte no es el Órgano competente para establecer el procedimiento

aplicable para la aprehensión de vehículos por orden Judicial, lo anterior de conformidad con lo establecido en el artículo 167 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual fue derogado, pero posteriormente la Corte Constitucional en Sentencia C-440 de 2020, declaró inexecutable la expresión que deroga este artículo. Sin embargo, conforme a las consideraciones esbozadas en el presente escrito y tendiendo los pronunciamientos dado por la Jurisprudencia, en los eventos que un vehículo sea aprendido por orden judicial, como aquellos casos en los cuales el vehículo se encuentre involucrado en la comisión hechos que revisten un carácter penal, corresponde a la autoridad judicial que impartió la orden de inmovilización asumir los gastos generados por la guarda y custodia del vehículo (...).”

Doctrina:

Responsabilidad del Estado derivado de la inmovilización de vehículos por orden judicial³²⁹

“La aprehensión, inmovilización y depósito en parqueaderos de vehículos objeto de las pretensiones en las medidas cautelares, o mejor inmovilizados por orden judicial tiene establecido un garantismo sobre la propiedad y la posesión, donde el cumplimiento de la medida que el operador de la rama judicial emite dentro de un proceso, implica responsabilidades tanto para quién está a cargo de los parqueaderos que están destinados para estos fines como para el Estado por medio de sus agentes facultados para cada una de estas funciones, tanto por los daños, el uso indebido de los vehículos, así como la pérdida de estos vehículos, también es claro que se deben sujetar a las tarifas establecidas para el depósito de los vehículos en los parqueaderos; así mismo en la Constitución Política (1991) y en el derecho procesal está el garantismo de la tutela judicial y el acceso a la administración de justicia dentro del Estado Social de Derecho. La norma indica que es la autoridad de tránsito quien tiene la facultad para efectuar el registro de las órdenes de embargo y de aprehensión libradas por las autoridades judiciales sobre los vehículos objeto de medidas cautelares. Pero se suscita una problemática en los parqueaderos donde se depositan estos vehículos, que son de particulares que bajo una autorización, contenida en acto administrativo, prestan este servicio de mantener en depósito el vehículo que ha sido aprehendido e inmovilizado. Qué tipo de problemática, es la pregunta que se debe hacer: entre estas están: pérdida de los vehículos aprehendidos, uso y movilización de estos

vehículos cuando deben estar estacionados en los parqueaderos, daños en su estructura física y en sus componentes funcionales, e incluso algunos pueden tener comparendos por violar las normas de tránsito por el indebido rodamiento de los mismos.

La inmovilización ordenada por autoridad judicial conlleva a que la autoridad administrativa, como lo expresa el artículo 167, deba llevar los vehículos “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.”, por lo que será deber de dichos parqueaderos ejercer la custodia y depósito de los mismos, conforme al acto administrativo que les concedió la respectiva autorización.

En este punto, existe un vacío normativo respecto de cómo regular la relación de los parqueaderos, la rama judicial y los administrados, que lleva como consecuencia la responsabilidad patrimonial del estado derivada del actuar de los terceros particulares que se encargan de dichos parqueaderos, lo que se puede traducir en las diferentes pretensiones y/o demandas de propietarios de un vehículo pueden actuar contra el Estado por una conducta o daño antijurídico de terceros y contra los agentes que representan el Estado, por su actuar u omisión en sus funciones que pueden generar situaciones que se convierten en responsabilidad del Estado.

Si ocurre un daño e incluso la pérdida del vehículo, el dueño actuará contra el propietario del parqueadero, contra la autoridad que realizó la inmovilización y contra el Estado por una responsabilidad solidaria y extracontractual.”

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.

³²⁹ GÓMEZ SANDOVAL, Juliana Andrea y GARAY DIAZ, Alfred Jhossef. La responsabilidad del Estado derivado de la inmovilización por orden judicial. Universidad Libre Seccional Socorro 2023.

Legislación Complementaria: Ley 1005 de 2006

Artículo 15. Modificado Artículo 151 de la Ley 1940 de 2018³³⁰, Modificado Artículo 154 Decreto-Ley 2467 de 2018, Modificado Artículo 3 Ley 2027 de 2020. Competencia y fijación de los derechos de tránsito. 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 sistema y método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito que se realizan en los organismos de tránsito ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Las tarifas por los derechos de tránsito estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía, en el cual, se deberá incluir por concepto de los costos inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de Transporte de asignar series, códigos y rangos de las especies venales correspondientes a licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro y licencia de conducción, el equivalente a 0,70 Unidades de Valor Tributario (UVT) por la generación o modificación de una especie venal de tránsito, independientemente que se realice de manera individual o conjunta en una sola solicitud.

El ciudadano deberá cancelar esta tarifa a través de los medios dispuestos para tal fin a favor del Ministerio de Transporte.

Parágrafo Transitorio. El valor que le corresponde al Ministerio de Transporte establecido en el presente artículo, se debe transferir a partir del 1 de enero de 2021 y a través de los medios dispuestos para tal fin, mientras tanto se continuará transfiriendo el porcentaje del 35% establecido en el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, debiendo liquidarse y cancelarse al momento de hacer el trámite y serán girados por el organismo de tránsito a más tardar el 30 de cada mes.

El Ministerio de Transporte podrá suscribir acuerdos de pago por las sumas que se le adeuden por el porcentaje o valor que le corresponde de los derechos de tránsito de que trata el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, conforme las disposiciones legales vigentes que regulen la materia.

Doctrina Administrativa:

Concepto MT-20211340267351 de 2021.

“...las especies venales son por delegación del Ministerio de Transporte, instrumentos que se ponen a disposición de los ciudadanos por valores, montos o tasas por su elaboración, para desarrollar una actividad de tránsito o transporte de que se trate y cuya actividad este en

cabeza de la nación Ahora bien, es importante resaltar que el valor que corresponde al costo de estos instrumentos -especies venales- es de 0,70 Unidades de Valor Tributario -UVT-, bien sea por generación o modificación, sin perjuicio de que se realicen o tramiten de manera individual y/o conjunta.

³³⁰ El Artículo 151 de la Ley 1940 de 2018 fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional Sentencia C-438 de 2019.

Referente a si el cobro de la tarifa se debe realizar por trámite o especie venal, cabe aclarar que la norma señala que es con ocasión de la asignación de códigos, series y rangos, que además obedece a la generación o modificación de especies venales, es decir, por cada especie venal que se genere, en este sentido si se emite una sola especie venal se genera un cobro de la tarifa que haya fijado la entidad competente y si se generan dos se cobrará la tarifa por las dos especies venales, las cuales se encuentran taxativamente señaladas en el artículo 3 de la Ley 2027 de 2020, siendo estas, la licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro y/o licencia de conducción”.

Concepto MT-20231341434921 de 2023.
“(…) es una tarifa, que en particular se refiere al valor monetario pagado por los usuarios o consumidores de un servicio público sujeto a la intervención económica y regulación del Estado mediante La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen. Es preciso puntualizar que los organismos de tránsito son autónomos frente a sus procedimientos. No obstante, cabe señalar que los Organismos de Tránsito y demás entes de apoyo son vigilados y controlados por la Superintendencia de Transporte, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 3 del artículo 3 de la Ley 769 de 2002, en concordancia con lo establecido en los artículos 4 y 5 del Decreto 2409 de 2018, respectivamente.”

Concepto MT-20231340750361 de 2023.
“De manera general, las tarifas que fijen los consejos por conceptos de trámites o derechos de tránsito se tasarán conforme a estudios económicos sobre los costos del servicio, con indicadores de eficacia, eficiencia y economía. Finalmente será el organismo de tránsito quien defina cuáles fueron los fundamentos de orden legal para realizar el cobro de los trámites, certificaciones y/o demás derechos de tránsito correspondiente.”

Concepto MT-20251340846071 de 2025:

“En virtud de lo expuesto, es preciso señalar que corresponde a las Asambleas Departamentales, Concejos Municipales o Distritales de conformidad con el artículo 338 de la Constitución Política, y el artículo 168 de la Ley 769 de 2002, fijar el sistema y el método para determinar las tarifas por los derechos de tránsito de los trámites de licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro y licencia de conducción que se realizan en los Organismos de Tránsito, basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y económica. Así mismo establece la norma, que las tarifas por los derechos de tránsito estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía, en el cual, se deberá incluir por concepto de los costos inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de Transporte de asignar series, códigos y rangos de las especies venales, equivalente a 0,70 Unidades de Valor Tributario (UVT) por la generación o modificación de una especie venal de tránsito, independientemente que se realice de manera individual o conjunta en una sola solicitud, sin embargo, ha de tenerse en cuenta que con la expedición de la Ley 2294 de 2023, dicho concepto debe calcularse en Unidades de Valor Básico (UVB), razón por la cual la Dirección de Transporte y Tránsito expidió la Circular Externa 20244000000017 del 2 febrero de 2024, de la cual se anexa copia. En ese orden, si bien, no existe disposición legal o reglamentaria que defina taxativamente “derechos de tránsito”, se infiere de lo establecido en el artículo 168 de la Ley 769 de 2002 y artículo 15 de la Ley 1005 de 2006, que los derechos de tránsito hace referencia a la tarifa o valor de los servicios que presta el organismo de tránsito por los trámites relacionados con la licencia de tránsito, placa única nacional, tarjeta de registro y licencia de conducción, el cual, como ya se indicó, debe incluir los costos inherentes a la facultad que tiene el Ministerio de Transporte por la asignación de series, códigos y rangos de las especies venales.”

Comentario del Editor:

El legislador faculta a los concejos municipales o distritales o a las asambleas departamentales para fijar los valores por los trámites y servicios 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 Nacional de Tránsito y no le es dable a los Concejos municipales o a las asambleas departamentales modificarlos.

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.

Doctrina Administrativa:

Conceptos MT-363301 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.”

Legislación Complementaria: Ley 2052 de 2020

Artículo 29. Los sujetos obligados en los términos de la presente ley, deberán habilitar una plataforma de pagos en línea para el pago por parte de las personas naturales y jurídicas de los costos asociados a los trámites, procesos y procedimientos a cargo de estas entidades.

En todo caso, los sujetos obligados buscarán implementar otros medios de pago adicionales al establecido en el presente artículo.

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.

ÓSCAR DAVID GÓMEZ PINEDA

Compilador, Editor y Comentador

Manuela Gómez Giraldo
Mariana Jaramillo Gómez
Colaboradoras

En alianza con la Federación Colombiana de Municipios



Patrocinan:



Agosto, 2025