

REGIMEN JURÍDICO DEL TRÁNSITO EN COLOMBIA

CODIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE

OSCAR DAVID GÓMEZ PINEDA

Editor, Compilador y Comentador

FONDO DE PREVENCIÓN VIAL

LEY 769 DE 2002

(Agosto 13)

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

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencias [C-362-96](#), [T-031-02](#), [C-355-03](#), [C-385-03](#), [C-529-03](#) y [C-530-03](#)

Crecimiento Urbanístico, Tránsito y Regulación del Estado¹

"En el mejoramiento de la calidad de vida y en su protección, el manejo del espacio público en las zonas urbanas (donde hoy vive la mayor parte de la humanidad) es más que un tema urbanístico, ha llegado a ser tema del constitucionalismo con rasgos humanos. Ese manejo está influenciado por el tráfico en la ciudad, problema éste que constituye uno de los más delicados en la sociedad moderna dado que la movilidad urbana alteró el cuadro tradicional de las áreas locales y el desplazamiento de los peatones. El origen del problema del tránsito en las grandes ciudades se debe, en parte a la superposición de miles de vehículos en calles, cuyo trazo y capacidad pertenece a diseños de antes de la Era Cristiana. ²"

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

*a) **Preferencia de la motorización.** Determinada porque los medios de transporte masivo (trenes, tranvías, autobuses) se convirtieron inicialmente en factores de desarrollo urbano sin planificación. Posteriormente si se tuvo como algo inherente a la planificación, no solo respecto a barrios periféricos sino también en la proyección de importantes vías arterias. Esta preferencia inicial por lo automotor se debió a que en todos los países después de la segunda guerra mundial³ hubo una agresiva presencia en la calle de los automóviles, se hipnotizaron los ciudadanos con el automóvil; y esto planteó tareas colosales para la solución del tráfico. Además, al crecer horizontalmente las grandes ciudades, se aumentó la dependencia del vehículo de motor. En esta perspectiva el transporte era un tema para planificadores no para constitucionalistas. Y la ciudad se comenzó a diseñar para los automotores (casos Camberra y Brasilia); se decía que ésta era la solución perfecta e integral.*

*b- **Transporte balanceado.** Se abogó, especialmente hacia 1960, por preferenciar un transporte colectivo automatizado, rápido y de bajos costos (p. ej. el metro, como medio de transporte que vendría a solucionar todos los problemas). Se rediseñaron las vías, se presentaron como opción las vías radiales y vías circulares para alojar los mayores volúmenes de tránsito, con buenos niveles de servicio. Por supuesto que la solución de agregar una red de vías con altas especificaciones, sobre un trazo urbano anticuado, trajo consigo muchos problemas de afectaciones, de construcción, de obras municipales modificadas y de inversiones. Pero sobre todo es el gran costo de las obras lo que guiará el problema de acción y la toma de decisiones. Es cuando aparece la ingeniería de tránsito, y dentro de ésta, vuelve al orden del día el tema de los peatones. Esto porque, las máquinas empujaron al peatón a los andenes, hasta el punto de que muchas normas locales consideraron que*

¹ Corte Constitucional Sentencia T-031 de 2002

² El trazo actual en cuadrículas rectangular, adoptadas por los españoles para las ciudades del Nuevo Mundo, fue copiado del trazo de los municipios españoles. A su vez, éstos copiaban en su trazo a las ciudades romanas, que heredaron el trazo de las ciudades griegas. Hipodamo de Mileto, el primer urbanista del mundo hizo el trazo de las ciudades de Rodas en la isla del mismo modo rectangular, 300 años antes de Cristo.

³ El factor que más contribuyó quizá, a la multiplicación del vínculo de motor, fue la II Guerra Mundial, el deseo de aprovechar las fábricas bélicas y la necesidad de dar empleo en la posguerra formaron la producción masiva de automóviles y empezó la acelerada motorización de los países más adelantados. Este fenómeno continúa hasta nuestros días.

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 transporte⁴. Era apenas obvio que se tuviera en cuenta al hombre; además, en distancias inferiores a los 400 metros no tiene sentido usar el vehículo automotor, el 35% de los viajes ciudadanos se hacen a pie (del 50 al 65% en determinadas zonas) y hay innumerables viajes de enlace hacia los automotores. Por qué tardó tanto en llegar el interés por los peatones? Por el peso político, financiero y tecnológico de los propietarios de los medios motorizados de transporte y por el rechazo de comerciantes y ediles a destronar el imperio de los automotores sobre los espacios públicos. En esta nueva etapa se requieren nuevas políticas de urbanismo y circulación que no solamente obligan a ensanchar las áreas y remover los obstáculos, sino a cierta eliminación de circulación de automóviles y reconocimiento de calles peatonales, y, obviamente, a defender el espacio peatonal."*

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 y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas.

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

Posteriormente, la Corte comenzó a establecer lazos que conectan la Constitución con el Código de Tránsito Terrestre, observa como existe 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

⁴ Ya hace varias décadas el Comité de transportes del 8º Plan del gobierno de Francia, invocando la calidad de vida de los ciudadanos recomendó.

"La organización de los transportes urbanos debe fundamentarse en los desplazamientos de personas y no sobre los desplazamientos de vehículos.

-El uso de los coches individuales debe ser limitado en los centros más densos de las ciudades y en las vías que llegan a estos centros.

-En esas regiones los transportes colectivos, deben tener prioridad y sus condiciones de confort y eficiencia deben ser mejoradas. Es de urgencia reconquistar de la circulación automovilística los espacios necesarios a la circulación de peatones y ciclistas.

-Conviene construir para los automóviles parques de disuasión en el límite de las zonas centrales de la ciudad. Parques en que los vehículos hagan su estacionamiento sin tener que ir al centro de la ciudad.

-Los metros franceses deben desarrollar sus redes en razón de estos objetivos. No es tan solo desarrollar las redes, mas desarrollarlas teniendo en cuenta estos objetivos.

-En las aglomeraciones importantes es recomendable recorrer a fórmulas menos onerosas de transportes colectivo como por ejemplo los tranvías, los trolebuses y los ómnibus en sitios propios."

⁵ Corte Constitucional Sentencia C-362 de 1996.

concerniente a la prosperidad general y la convivencia pacífica, afirma la Corte que “*serían irrealizables si no se impusieran normas de conducta claras y precisas para el ejercicio del derecho de circulación*”⁶, y en lo referente al derecho al medio ambiente sano la Corte reconoce la grave situación de contaminación automotriz que se sufre en el país y en el mundo, aceptando la intervención del Estado en la regulación de la circulación en aras de proteger el medio ambiente.⁷

Ahora bien, la relación más estrecha que encuentra el Código de Tránsito Terrestre con la Constitución es con el Derecho Fundamental a la Libertad de Locomoción, por lo cual el Tribunal Constitucional justificó la regulación del legislador, por el hecho de necesitar una normatividad que garantice el orden y la protección de los derechos de las personas⁸, 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.

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

Principios

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

***Jurisprudencia:* Corte Constitucional Sentencia [T-423-93](#):** Si una vía es privada y se abre al uso público, es posible que el propietario cobre una contraprestación para el mantenimiento de la misma. “*El hecho de que el Código Civil reconozca el carácter de privada de un –sic- vía, así esté destinada al uso público (con permiso del dueño), no es óbice para que el Código de Tránsito Terrestre se ocupe de regular algunos aspectos de dicha vía, aspectos que por lo demás se relacionan con la señalización y las medidas de seguridad que deban adoptarse para la protección de los asociados..*” al propietario de la vía “*le asiste la facultad de adoptar e implementar las gestiones necesarias para lograr el adecuado funcionamiento de la vía. Entre ellas, se encuentra naturalmente el exigir a los responsables de su deterioro una*

⁶ Corte Constitucional Sentencia C-355 de 2003.

⁷ Corte Constitucional Sentencia T-031 de 2002.

⁸ Corte Constitucional Sentencia C-066 de 1999

colaboración para sufragar los gastos de mantenimiento El cobro de la contraprestación no constituye una especie de impuesto manifestado mediante la figura del peaje.”

Corte Constitucional Sentencia T-287-96: “...la actividad automotriz está rodeada de riesgos, por ende el Estado tiene la carga obligacional de regular la circulación de los peatones, animales y vehículos por las vías públicas y por las vías privadas que están abiertas al público, de manera tal que se pueda garantizar un tránsito terrestre, vehicular y de personas, que no genere riesgos para la vida e integridad de los miembros de la comunidad. Con este propósito, se han expedido normas e instituido actividades encargadas de su ejecución. La labor anterior ha sido cumplida, en el marco legal, a través de la expedición de normas como el Código Nacional de Tránsito Terrestre, y el Decreto 80 de 1987, el cual asigna unas funciones a los municipios en relación con el transporte urbano, tales como: “adecuar la estructura de las vías nacionales dentro del respectivo perímetro urbano, de conformidad con las necesidades de la vida municipal”

Corte Constitucional Sentencia T-1011-99: “El hecho que a algunas vías construidas en terreno privado se destinen al uso del público, no les altera su origen y naturaleza, pudiendo su propietario determinar una reglamentación sobre la utilización de las mismas, por parte de terceros, que garantice la protección de las mismas; el hecho que en oportunidades la policía de tránsito actúe dentro de las vías privadas abiertas al público, no torna en públicas dichas vías, sino que constituye el ejercicio propio de una función administrativa de regulación de la circulación de vehículos no sólo en las vías públicas sino también en las privadas, en razón al radio de acción de la competencia de esos funcionarios, como así lo establece el Artículo 1o. del Código Nacional de Tránsito Terrestre.”

Referencias: Artículos 1º y 6º [Constitución Política Nacional](#)

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 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. Por otra parte conviene resaltar que las normas de tránsito se aplican no solo en las vías públicas, sino también en las privadas por las cuales circulen o puedan circular vehículos automotores como parqueaderos, garajes, estacionamientos, en fin, todas aquellas construidas para la circulación de vehículos. Además de lo anterior, debe tenerse presente que las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre se aplican a todas las personas, independiente al rol que estén cumpliendo al momento de utilizar la infraestructura e independiente a la calidad, condición, sexo, origen o ideología de la persona, por tanto no es dable excepcionar de su cumplimiento a los extranjeros, sea que residan en el país o que se encuentren en tránsito temporal por él.

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

Jurisprudencia: Derecho a la Libertad de Locomoción: Corte Constitucional Sentencia [T-224-92](#), [T-487-92](#) y [T-518-92](#), [T-370-93](#), [C-179-94](#), [C-295-96](#), [T-150-95](#), [T-258-96](#), [SU257-97](#), [T-483-99](#) y [C-741-99](#), [C-110-00](#), [C-046-01](#), [C-410-01](#) y [T-1082-01](#), [T-595-02](#), [C-799-03](#), [C-042-04](#), [T-276-03](#), [T-059-06](#) y [C-292-08](#).

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

“Resulta de la exégesis de la referida preceptiva constitucional que la libre circulación y residencia no se conciben como derechos absolutos, pues el Legislador se encuentra facultado para establecerles limitaciones dentro de parámetros objetivos que respondan a los criterios antes mencionados. Si bien la norma en referencia destaca la reserva exclusiva de tales derechos a favor de los colombianos, su entendimiento no significa que los extranjeros no gocen de ellos, lo que ocurre es que la Constitución los protege con arreglo a las previsiones del art. 100 de la Constitución, conforme al cual si bien los extranjeros disfrutarán en Colombia de los mismos derechos civiles y garantías concedidas a los nacionales, ello debe entenderse sin perjuicio de las limitaciones que establezcan la Constitución o la ley o de la posibilidad de negar el ejercicio de determinados derechos civiles, por razones de orden público. La Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 (art. 13), el Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos, aprobado por Colombia mediante la ley 74 de 1968 (el art. 12), la Convención Americana sobre Derechos Humanos Pacto de San José de Costa Rica, aprobada mediante la ley 16 de 1972 (art. 22), aluden a los derechos de circulación y residencia y a la posibilidad de su restricción, cuando sea necesaria para hacer prevalecer valiosos intereses públicos y los derechos y libertades de las personas.”⁹

“En últimas, consiste en la posibilidad de desplazarse libremente de un lugar a otro, de “ir y venir”, como dice Colliard. Es un derecho fundamental del individuo que atañe directamente a su propio desarrollo material e intelectual¹⁰, 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”¹¹. “No existía en la Constitución de 1886 una norma que reconociera en forma expresa la libertad de locomoción y residencia. Con el Artículo 29 se propuso consagrar dos derechos cuyos titulares fueran los colombianos: la facultad de circulación, que abarca la facultad de desplazamiento por todo el territorio nacional de entrar y salir del País, y la libertad de residencia que es el derecho a determinar el lugar donde se desea fijar tanto la sede principal de los negocios, como el domicilio. La consagración constitucional de estas libertades es fundamental para impedir la intervención indebida de las autoridades estatales o de los particulares quienes no podrían restringir o entorpecer la libre circulación dentro y fuera del País, ni imponer o prohibir un lugar determinado para residir. La Constitución establece este derecho fundamental limitándolo únicamente a los colombianos; los extranjeros deben sujetarse a los tratados internacionales, a las normas de inmigración y a las leyes de extranjería, que regulan su ingreso, su permanencia y su salida del territorio nacional. Este derecho fundamental a la libertad de locomoción y residencia es de aplicación inmediata, propio de la naturaleza inherente al ser humano y su conquista de éste frente al poder del Estado. Sobre el derecho fundamental existe lo que podríamos denominar el respeto absoluto del Estado por la determinación del ser humano de satisfacer sus necesidades en el lugar por él escogido, con las limitaciones que solamente la ley puede establecer tal como lo determina la Constitución.”¹²

“El legítimo ejercicio del derecho a la circulación se constituye en un presupuesto para el ejercicio de otros derechos constitucionales, cuyo desarrollo supone el reconocimiento a un derecho de

⁹ Corte Constitucional Sentencia C-110 de 2000

¹⁰ Se trata de un derecho constitucional que al igual que el derecho a la vida, tiene una especial importancia en tanto que es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud. Corte Constitucional Sentencia T-595 de 2002

¹¹ Corte Constitucional T-224 de 1992

¹² Corte Constitucional Sentencia T-487 de 1992

movimiento que garantiza la independencia física del individuo. La principal manifestación de este derecho se encuentra en la libertad de elección que el individuo tiene sobre lugares cuyo uso se encuentran a su disposición, puesto que en materia de uso de un lugar público, la costumbre de la gente no impide el ejercicio del derecho legítimo a la libertad de escogencia.”¹³

“El derecho a la libre circulación y residencia puede ser restringido por el legislador pues, conforme a la Carta, éste opera “con las limitaciones que establezca la ley” en consecuencia, bien puede el legislador de excepción afectarlos, por graves motivos de orden público, como sería el caso de guerra exterior. ¹⁴ Pero “... el legislador no goza de la discrecionalidad suficiente como para llegar al punto de hacer impracticable, a través de las medidas que adopte, el ejercicio de tal libertad en su sustrato mínimo e inviolable. Puede la ley, por razones de prevalencia del interés general, establecer reglas que obliguen al individuo y le resten posibilidades de movimiento en el territorio, pero le está vedado soslayar los principios, valores y derechos constitucionales. La libertad del legislador va justamente hasta el límite que trazan la vigencia y la eficacia de ellos.”¹⁵; “...los límites externos que se pueden imponer al derecho de locomoción, en lo que hace relación al orden público, en aspectos tales como la seguridad, salubridad y preservación o recuperación de la tranquilidad pública y la moralidad pública, encuentran su justificación esencial, en la necesidad de proteger los bienes jurídicos de los demás ciudadanos, considerados en forma individual y como comunidad.”¹⁶

Referencias: Artículos 11, 13, 16, 24, 79 y 82 [Constitución Política Nacional](#)

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.

Referencia: [Decreto 2053 de 2003](#) y [Ley 105 de 1993](#) Artículo 5°

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

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

Jurisprudencia: [Corte Constitucional Sentencia T-550-92:](#) “*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-370-93: 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*”

¹³ Corte Constitucional Sentencia T-150 de 1995

¹⁴ Corte Constitucional Sentencia C-179 de 1994

¹⁵ Corte Constitucional Sentencia SU-257 de 1997

¹⁶ Corte Constitucional Sentencia T-483 de 1999

Corte Constitucional Sentencia [T-423-93](#): Presupuestos para la violación del Derecho a la Libre Locomoción. *“Para que exista una violación al derecho fundamental de locomoción respecto del libre tránsito por las vías públicas, se deben cumplir con los siguientes requisitos: a) que se trate de un vía pública; b) que efectivamente se prive a las personas del libre tránsito por esa vía; y c) que se lesione el principio del interés general”.*

Corte Constitucional Sentencia [T-150-95](#). Los derecho 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-258-96](#): *“...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-427-98](#): 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 [SU360-99](#) y [T-364-99](#). 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 Carta¹⁷, en cuanto se impide a las personas transitar en espacios que, por su carácter público, deben ser accesibles para todos los miembros de la comunidad en igualdad de condiciones”* Al respecto también puede verse la Sentencia T-706 de 1999

Corte Constitucional Sentencia [T-1011-99](#): La actuación de la Policía de Tránsito en una vía privada, no la convierte en pública.

Referencias: Artículos 11, 24, 209, 300 y 313 [Constitución Política Nacional](#)

Texto del Editor:

Concepto del Derecho a la Libertad de Locomoción en la Jurisprudencia Constitucional Colombiana.

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

El Artículo 24 de la Constitución Política consagra el derecho fundamental a la libertad de locomoción en los siguientes términos: *“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.”*

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

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

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

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

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

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

¹⁸ Sentencia T-487 de 1992.

¹⁹ C-292 de 2008.

²⁰ Sentencia T-518 de 1992 y Ley 74 de 1968 Art 12.

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

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 que la Corte Constitucional aseguró en la sentencia SU-257 de 1997 que: *“Puede la ley, por razones de prevalencia del interés general, establecer reglas que obliguen al individuo y le resten posibilidades de movimiento en el territorio, pero le está vedado soslayar los principios, valores y derechos constitucionales. La libertad del legislador va justamente hasta el límite que trazan la vigencia y la eficacia de ellos.”* Y es que la Corte no podía permitir que las excepciones se conviertan en la regla general, yendo en contravía del núcleo esencial del derecho fundamental de la libre locomoción, que es la circulación o permanencia de personas, en lugares y momentos determinados de manera libre, solo restringidos por excepciones que pasen un test de razonabilidad (necesidad, racionalidad, proporcionalidad y finalidad), que no limiten al extremo el ejercicio del derecho.

Ahora bien, hemos visto que el derecho a la libertad de locomoción puede ser vulnerado de manera directa, como cuando se hace un cierre de vía pública, o cuando restringen a un ciudadano la salida del país de manera injustificada. Pero existe un tipo de vulneración indirecta que se origina por condiciones o actividades especiales de la persona, y es el caso de aquellos individuos limitados físicamente, para los cuales el ejercicio del derecho a la libertad de locomoción se reduce a pocos espacios. Por eso la Corte, a la luz de la igualdad y la libertad de locomoción, pide a las autoridades prever que en todos los lugares se destinen espacios apropiados para la materialización mínima del derecho a la libre circulación.

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

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

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

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

Oportunidad: Este principio está dirigido básicamente a las autoridades encargadas de organizar el tránsito y la circulación y las exhorta a tomar medidas 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 previniendo y proyectando el futuro de las necesidades de movilización

de la población, es por ello que en materia de tránsito se habla de la prevención vial, es decir, de tomar decisiones para evitar que acontezcan los accidentes de tránsito.

Cubrimiento: Las autoridades deben realizar sus actividades en procura de poder llegar a todos los usuarios 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

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

Plena Identificación: Se hace referencia a la necesidad que todos los actores del tránsito estén identificados claramente por las autoridades, es por esta razón que los vehículos no solo deben tener un mecanismo de identificación visible como lo es la placa, sino también un registro y un documento que los identifiquen y permita su diferenciación con cualquier otro, de igual forma, se debe propugnar por la identificación de todos los demás artefactos o equipos empleados para la movilidad, sean de tracción humana, animal o motora. Encuentran sustento en este principio, figuras como la placa única nacional, el registro único de 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 este defina, en la menor cantidad de tiempo posible, sin que agentes internos o externos se lo impidan.

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

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

Referencias: Artículos 69, 76, 73, 94 y 131 literal C numeral 34 y literal D numeral 5

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

Referencias: [Ley 361 de 1997](#) y [Decreto 1660 de 2003](#)

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.

Referencias: Artículo 144, [Resolución 4040 de 2004](#) modificada [Resolución 1814 de 2005](#)

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

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

Referencias: Artículo 73 y 131 numeral 6 literal D

Agente de Tránsito y Transporte Modificado Artículo 2º [Ley 1310 de 2009](#): Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-306-09](#) decidió declarar exequible esta norma por los cargos planteados en las objeciones Presidenciales de Inconstitucionalidad²².

Referencia: Artículo 3º [Ley 1310 de 2009](#)

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

Referencias: Artículos 150, 151, 152 y 131 numeral 3 literal E

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

Referencias: Artículos 150, 151 y 152

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

Referencias: Artículo 150, 151 y 152

Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.

Referencias: Artículo 152

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

Referencias: Parágrafo Artículo 37 Artículo 2º [Ley 903 de 2004](#), Modificado Artículo 1º [Ley 1281 de 2009](#)

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

Referencias: Artículos 12 y ss., [Decreto 1500 de 2009](#) y [Resolución 3245 de 2009](#)

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

Referencias: Artículo 27 Parágrafo 2º, [Ley 1364 de 2009](#)

²² Las objeciones formuladas fueron por vulneración de los arts. 300-7 y 313-6, en virtud a que de acuerdo con el art. 150-7 de la Carta, "la competencia del legislador para determinar la estructura orgánica de las entidades públicas se restringe materialmente a la administración nacional, lo cual supone que dicha atribución no es predicable en ningún caso de la administración territorial, que encuentra para tales propósitos asignada dicha atribución a las asambleas y a los concejos."

Reglamentación: [Resolución 19199 2002](#) Ministerio de Transporte, Adicionada y Modificada por la [Resolución 4111 de 2004](#) Ministerio de Transporte

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.

Reglamentación: [Resolución 19199 2002](#) Ministerio de Transporte, Adicionada y Modificada por la [Resolución 4111 de 2004](#) Ministerio de Transporte

Referencias: Artículo 27 Parágrafo 2º, [Ley 1364 de 2009](#)

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.

Referencias: Artículo 105, [Resolución 1848 de 2005](#)

Autoridad de Tránsito y Transporte **Adicionado Artículo 2º** [Ley 1310 de 2009](#): Toda entidad pública o empleado público que esté acreditado conforme al Artículo 3º de la Ley 769 de 2002.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-306-09](#) decidió declarar exequible esta norma por los cargos planteados en las objeciones Presidenciales de Inconstitucionalidad²³.

Referencias: Artículo 3º

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

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-765-06](#) decidió declarar exequible, por los cargos examinados²⁴, la definición de “bahía de estacionamiento” contenida en el Art. 2º de la Ley 769 de 2002.

Legislación Complementaria: [Ley 1287 de 2009](#)

²³ Las objeciones formuladas fueron por vulneración de los arts. 300-7 y 313-6, en virtud a que de acuerdo con el art. 150-7 de la Carta, “la competencia del legislador para determinar la estructura orgánica de las entidades públicas se restringe materialmente a la administración nacional, lo cual supone que dicha atribución no es predicable en ningún caso de la administración territorial, que encuentra para tales propósitos asignada dicha atribución a las asambleas y a los concejos.”

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

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-765-06](#): En la acepción que dio el legislador a bahía de estacionamiento "...no determina los usos del suelo de los municipios y distritos del país y sólo señala, en ejercicio de sus competencias constitucionales, un concepto técnico necesario para la interpretación y la aplicación de las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre que la contiene. De esta manera, el legislador no está señalando las porciones determinadas del territorio de los municipios y distritos que constituirán bahías de estacionamiento y que estarán, en consecuencia, destinados al estacionamiento de vehículos.". Esta definición "...no excluye la posibilidad de que, adicionalmente a dicho espacio se destinen al estacionamiento de vehículos otros espacios no comprendidos en esa definición". En el contexto constitucional "...los municipios y los distritos, en ejercicio de su competencia constitucional de reglamentación de los usos del suelo, tienen el deber de destinar, en medida razonable, espacios adecuados de estacionamiento, que pueden ser o no las bahías definidas por el legislador en la norma acusada, distinguidos con el signo internacional correspondiente, de modo que se garantice a los discapacitados un acceso y un tránsito fácil y seguro en las vías, edificaciones y sitios, y puedan los mismos ejercer su libertad de locomoción consagrada en el Art. 24 superior e integrarse a la vida social y rehabilitarse, así como desarrollar su vida en condiciones de dignidad y, en lo posible, en condiciones de igualdad con las demás personas."

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

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

Referencias: Artículo 131 numerales 4 y 5 literal D y Parágrafo Artículo 1º [Resolución 950 de 2006](#)

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

Referencias: Artículos 45, 68 Parágrafo 1º, 94, 95, 131 literal A, [Ley 488 de 1998](#) Artículo 41 literal a, y [Resolución 3600 de 2004](#)

Bocacalle: Embocadura de una calle en una intersección.

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

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

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

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

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

Referencias: Artículo 105 y [Resolución 1848 de 2005](#)

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

Referencias: [Resolución 4100 de 2004](#) modificada [Resolución 2888 de 2005](#) y [Resolución 1782 de 2009](#)

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

Referencias: Artículo 131 numeral 37 literal C

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

Referencias: [Resolución 4100 de 2004](#), [Resolución 2888 de 2005](#) y [Resolución 1782 de 2009](#)

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

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

Referencia Artículo 29, [Resolución 4100 de 2004](#) modificada [Resolución 2888 de 2005](#) y [Resolución 1782 de 2009](#)

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

Referencias: Artículo 105, [Resolución 1848 de 2005](#)

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

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

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

Referencias: Artículos 94 y 96, [Resolución 1737 de 2004](#) y [Resolución 3600 de 2004](#)

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.

Referencias: Artículos 50 y ss, [Resolución 3500 de 2005](#)

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

Referencias: Artículo 12 y ss, [Decreto 1500 de 2009](#) y [Resolución 3245 de 2009](#)

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.

Referencias: Artículo 12 y siguientes, [Decreto 1500 de 2009](#) y [Resolución 3245 de 2009](#)

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.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 179143 de 2009: Sobre la facultad del Ministerio de Transporte para reglamentar la creación y funcionamiento de los Centros Integrales de Atención esta cartera Ministerial señaló: “... como quiera que la precitada facultad (reglamentaria) se ejerce sin autorización alguna del legislativo, es preciso mencionar que dicha autorización radica en cabeza del ejecutivo, cuando quiera que la ley verse sobre asuntos de su competencia, situación que no se presenta en el caso objeto de análisis toda vez que si bien la Ley 769 de 2002, define los Centros Integrales de Atención, los entes en comento no son competencia de esta Cartera Ministerial, por cuanto versa sobre asuntos de carácter Educativo y Penal, los cuales recaen en cabeza del Ministerio de Educación Nacional por una parte y por otra en el Ministerio del Interior y de Justicia, por cuanto se reitera es una materia ajena al giro de los asuntos que a este Ministerio competen.”

Concepto 277611 de 2009 : “...como quiera que los centros integrales deben contar con una escuela que se encargará de dictar los cursos sobre las normas de tránsito, deberán reunir los requisitos y condiciones que para el efecto establezca la autoridad competente en materia de educación, y para su operatividad será la autoridad de tránsito municipal de la jurisdicción en donde impartirá la instrucción quien decide y crea el centro o si remite a los infractores a un centro privado para que tomen el curso y (sic) gira los recursos correspondientes, pero el Ministerio de Transporte no imparte la aprobación ni emite concepto favorable para su creación.”

Referencias: Artículo 136

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

Chatarrización: Desintegración total de un vehículo automotor.

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

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

Referencias: Artículos 94 y 95

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

Referencias: Parágrafo 2º Artículo 68

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

Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 98471 de 2009](#): “De la lectura de las disposiciones transcritas podemos concluir que los denominados CICLOMOTORES, no pueden transitar por las ciclorutas ya que estas se encuentran delimitadas y establecidas con exclusividad para vehículos no motorizados.”

Referencias: Artículos 68 Parágrafo 2º y 105

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

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

Reglamentación: [Resolución 19200 de 2002](#) Ministerio de Transporte

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencias [C-309-97](#) y [C-930-08](#)

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 17679 de 2007](#) “Por lo anterior, es obligación utilizar el cinturón de seguridad tal como lo ordena la ley, es decir, se debe dar estricto cumplimiento toda vez que con esta medida se busca proteger el derecho a la vida considerado como uno de aquellos derechos inalienables de las personas, por cuanto permitirles transitar sin este elemento de seguridad y protección se pondría en peligro la vida de los conductores y acompañantes”

Referencias: Artículo 82 y 131 numeral 6 literal C

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

Referencias: Artículos 27 Parágrafo y [Resolución 4775 de 2009](#) Artículo 45

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

un comandante que los dirige o coordina.

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

Referencia Artículo 29, [Resolución 4100 de 2004](#) modificada [Resolución 2888 de 2005](#) y [Resolución 1782 de 2009](#)

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

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-530-03](#): ...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.

Referencias: Artículo 135

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

Referencias: Artículos 12-16 y 17-26

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

Referencias: Artículo 51, [Resolución 3500 2005](#) Ministerios de Transporte y Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y [Resolución 0653 de 2006](#) Ministerio de Transporte

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.

Referencias: Artículo 144, [Resolución 4040 de 2004](#) modificada [Resolución 1814 de 2005](#) modificada [Resolución 6020 de 2006](#)

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

Referencias: Artículos 66, 118 y 131 numeral 6 literal C

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

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Conceptos 47107 de 2008](#); [83821 de 2009](#) y [Concepto 406861 de 2009](#): "Los vehículos denominados cuatrimotos al estar técnicamente

adaptados con componentes mecánicos de motocicleta, se clasifican como MOTOCICLETAS, pero si su uso es para fuera de carreteras conforme lo establece el Manual del Fabricante y la homologación del país de origen, necesariamente debemos concluir que no se deben registrar o matricular. Los cuatrimotos que los Centros de Enseñanza Automovilística destinan al aprendizaje deben estar homologados por el Ministerio de Transporte.”

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

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

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [T-276-95](#): “...a partir de los principios constitucionales, las normas del derecho internacional, las disposiciones legales y la jurisprudencia constitucional sobre la materia, el ámbito de protección especial de la locomoción de una persona discapacitada contempla la accesibilidad a las instalaciones y edificios abiertos al público en condiciones de igualdad, es decir sin tener que soportar obstáculos, barreras o limitaciones que supongan cargas excesivas, puesto que “los grupos de discapacitados tienen el derecho a que se remuevan las cargas desproporcionadas que les impiden integrarse cabalmente a la sociedad”²⁵”.

Referencias: Artículo 1º y 21, [Decreto 1660 de 2003](#)

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.

Referencias: Artículos 26, 131 numeral E3, 149, 150, 151 y 152

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

Referencias: Artículo 30 y 131 Numeral 11 literal C

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

Referencia: Artículo 108

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

Reglamentación: [Decreto 1660 de 2003](#) [Decreto 1538 de 2005](#)

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

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

²⁵ Corte Constitucional. Sentencia T-595-02 MP: Manuel José Cepeda Espinosa.

Referencias: Artículos 72, 125 Parágrafo 4º, 127 y [Ley 962 de 2005](#) Artículo 66

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

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-306-09](#) decidió declarar exequible esta norma por los cargos planteados en las objeciones Presidenciales de Inconstitucionalidad²⁶.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° [Concepto 302481 de 2009](#); [318011 de 2009](#) y [Concepto 408571 de 2009](#): “... una vez reglamentada la Ley (1310/09) se aclarará que la prestación de este servicio puede ser opcional, ya sea con el personal capacitado por los organismos de tránsito o con los agentes de la Policía Nacional, ya que la ley no excluye estas dos figuras o dos tipos de prestación de servicio lo que pretende es fortalecerlos en conocimientos.”

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

Reglamentación: [Decreto 540 de 1995](#)

Referencia: [Resolución 5443 de 2009](#)

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.

Referencia: Artículo 131

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

Referencias: Artículo 12 y ss, [Decreto 1500 de 2009](#) y [Resolución 3245 de 2009](#)

Inmovilización: Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.

Referencias: Artículos 122, 125 y 131

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.

²⁶ 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.”

Referencias: Artículo 17 y siguientes

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

Reglamentado Artículo 3º [Resolución 4775 de 2009](#)

TARJETA DE REGISTRO: Es el documento público que contiene las características que identifican el vehículo, acredita su propiedad e identifica a su propietario.

Referencias: Artículos 34 y Siguietes

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.

Referencias: Artículo 104 y 131 numeral 28 literal C

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.

Referencias: 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.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-529-03](#)

Referencias: Artículo 86, Artículo 1º Parágrafo 1º [Resolución 4007 de 2005](#) modificada [Resolución 4016 de 2006](#)

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

Reglamentación: Artículos 191 y 192 [Resolución 4775 de 2009](#)

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-312-94](#): “La licencia de tránsito es un documento público cuya finalidad es autorizar el tránsito de un vehículo por las vías públicas del territorio nacional y sirve para la identificación del mismo. Por consiguiente, dicho documento no se puede exigir con respecto a un vehículo industrial, cuya destinación no es la de transitar por esas

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

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° [Concepto 455871 de 2009](#):

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

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

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

Referencias: [Resolución 1050 de 2004](#)

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.

Reglamentación: [Resolución 4775 de 2009](#)

Referencias: Artículos 39 y 47

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.

Referencias: Parágrafo Artículo 37, Artículo 2° [Ley 903 de 2004](#), Modificado Artículo 1° [Ley 1281 de 2009](#)

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.

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

Referencias: Artículo 94 y 96

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

Referencias: Artículos 68 Parágrafo, 94 y 96

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

Referencias: Artículos 131 y 136

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

Referencias: Artículos 50 y siguientes y 122, [Resolución 3500 de 2005](#)

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

Referencias: Artículos 104 y 122

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

Referencias: Artículo 38 y [Resolución 4775 de 2009](#) Artículo 4°

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

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-306-09](#) decidió declarar exequible esta norma por los cargos planteados en las objeciones Presidenciales de Inconstitucionalidad²⁷.

²⁷ Las objeciones formuladas fueron por vulneración de los arts. 300-7 y 313-6, en virtud a que de acuerdo con el art. 150-7 de la Carta, "la competencia del legislador para determinar la estructura orgánica de las entidades públicas se restringe materialmente a la administración nacional, lo cual supone que dicha atribución no es predicable en ningún caso de la administración territorial, que encuentra para tales propósitos asignada dicha atribución a las asambleas y a los concejos."

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-306-09](#). “...la Corte no considera que de la lectura del precepto normativo objetado se puede deducir que la norma les impone a las autoridades territoriales la obligación de crear alguna entidad para el manejo del tránsito en su jurisdicción o de acogerse a un modelo de autoridad de tránsito señalado por el Legislador. El inciso se limita a establecer una definición general, dentro de la cual caben las distintas modalidades de organización institucional existentes en las entidades territoriales para el cumplimiento de su función de “organizar, dirigir y controlar el tránsito y el transporte en su respectiva jurisdicción.”. “...la norma no modifica el Artículo 6° del Código Nacional de Tránsito, que establece cuáles son los organismos de tránsito en las distintas jurisdicciones...”

Referencias: Artículo 3° y 6°

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

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

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

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

Referencias: [Resolución 1050 de 2004](#)

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

Referencias: Artículos 125 y 127

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

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

Referencias: Artículos 57, 58 y 59

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

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 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.”

Referencias: Parágrafo 3º Artículo 4º [Resolución 1500 de 2005](#) y Artículo 109 [Resolución 4775 de 2009](#)

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

Referencia Artículo 29, [Resolución 4100 de 2004](#) modificada [Resolución 2888 de 2005](#) y [Resolución 1782 de 2009](#)

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

Referencias: Artículo 43 y siguientes, y [Resolución 4775 de 2009](#)

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

Referencias: Artículo 69, 70 y 105, [Resolución 1848 de 2005](#)

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

Referencias: Artículos 60, 68 y 73

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.

Referencias: Artículos 46, 47, 48 y 49, y [Resolución 4775 de 2009](#) Artículos 5 y 197

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

Concepto Ministerio de Transporte N° 697261 de 2008: *“...todos los documentos de autoridad pública si no tiene reserva legal serán de conocimiento público y en consecuencia podrán ser solicitados por cualquier ciudadano y deberán ser expedidos por el Organismo de Tránsito respectivo.”*

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

Referencia Artículo 29, [Resolución 4100 de 2004](#) modificada [Resolución 2888 de 2005](#) y [Resolución 1782 de 2009](#)

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

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

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

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

Reglamentación: Artículo 4º [Decreto 1660 de 2003](#)

Semáforo Accesible: Aquel diseñado para ser utilizado por los peatones, en especial por personas con discapacidad visual, sillas de rueda, niños y personas de estatura reducida.

Referencias: Artículos 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.

Referencia Artículo 29, [Resolución 4100 de 2004](#) modificada [Resolución 2888 de 2005](#) y [Resolución 1782 de 2009](#)

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.

Referencias: [Resolución 1050 de 2004](#)

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

Referencias: Artículos 77 y 118

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

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

Referencia Artículo 29, [Resolución 4100 de 2004](#) modificada [Resolución 2888 de 2005](#) y [Resolución 1782 de 2009](#)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Referencias: Artículo 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.

Referencia Artículo 11 y siguientes [Ley 1005 de 2006](#) y [Resolución 4775 de 2009](#) Artículo 148 y siguientes

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.

Referencias: Artículo 64 y 131 numeral 9 literal D

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

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

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

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

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

Referencias: Artículo 98

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

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-568-03](#) decidió declarar **exequibles** por los cargos formulados²⁸, las expresiones *subrayadas* contenidas en la definición de vehículo de transporte masivo que establece el Artículo 2 de la Ley 769 de 2002

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.

²⁸ Los cargos formulados por el actor se concretan en la vulneración por parte de las normas de los Artículos 63, 82 y 102 constitucionales por cuanto dicha exclusividad significaría el desconocimiento de la destinación al uso común de las vías públicas, así como la enajenación del espacio público en beneficio de personas particulares, especialmente en aquellos casos en que éstas presten el servicio público de transporte mediante contrato de concesión, además constituyen una invasión por el Legislador de la órbita de competencia de los concejos municipales, a quienes corresponde la definición de los usos del suelo –Artículo 287 num. 2º y 313 num. 7º-.

Referencias: Artículos 84, 85, 106 y 107

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

Referencia: Artículo 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.

Referencia: Artículo 105

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.

Referencia: 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.

Referencias: 58, 60, 66, 73, 76, 79, 105 y 113

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

Referencia: Artículo 105

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

Referencia: Artículo 105

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

Referencia: Artículo 105

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

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-568-03](#) decidió declarar **exequibles** por los cargos formulados²⁹, las expresiones *subrayadas* contenidas en

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

la definición de vía troncal que establece el Artículo 2 de la Ley 769 de 2002

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-568-03](#)

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

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

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

Referencia: Artículo 105

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.

Referencias: Artículos 74 y 106

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

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia [C-018-04](#) decidió: **inhibirse** de pronunciarse con relación al Artículo 2º de la Ley 769 de 2002

Comentario del Editor: Aunque el Artículo 2º de la ley establece elementos esenciales para el correcto entendimiento de la integridad del régimen del tránsito en Colombia es de anotar que omitió uno de los conceptos básicos y presente en todo momento como lo es el término *vehículo automotor*, no obstante ello, de las demás acepciones podría concluirse que se entiende por tal *todo aparato montado sobre ruedas, provisto de un motor propulsor, que circula por las vías terrestres, públicas o privadas abiertas al público y destinado para transporte de personas o de bienes.*

CAPITULO II

Autoridades

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

El Ministro de Transporte.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 644561 de 2008: “De lo anteriormente expuesto se concluye que el INVIAS conserva su facultad de atender los permisos para cierre de vías nacionales, conforme se establece en el artículo 12 el Decreto 2056 de 2003, por otro lado el señor Ministro de Transporte por ser autoridad de tránsito con jurisdicción Nacional tiene la facultad de ordenar el cierre de vías, sin embargo, en las dos circunstancias, se requiere cumplir con las condiciones establecidas con la Resolución 03722 del 9 de septiembre de 2008.”

Los Gobernadores y los Alcaldes.

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

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

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

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

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

Los Agentes de Tránsito y Transporte.

Adiciones: Ley 1310 de 2009

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-306-09](#) decidió declarar exequible esta norma por los cargos planteados en las objeciones Presidenciales de Inconstitucionalidad³⁰.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-306-09. “...si bien el legislador está facultado para regular el tema del transporte – como se lo autoriza el mismo numeral 25 del Artículo 150 de la Carta, que dispone que le corresponde al Congreso “unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República” -, esa facultad no puede afectar el núcleo esencial del derecho a la autonomía territorial en lo que se refiere a que las entidades territoriales determinen su estructura administrativa”

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1795 de 2006: “Los competentes para ejercer el control de tránsito y transporte dentro de los terminales de transporte son los agentes de tránsito municipal o distrital.”

³⁰ La Objeción Presidencial sobre todo el proyecto se fundamentó en que al no ser una materia que tenía relación exclusiva con el transporte y el tránsito sino que hacía mas referencia a la estructura de la Administración, debía tramitarse por la Comisión constitucional que tenía a su cargo esta última materia.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil [Concepto 1826 de 2007](#). *"Para el ejercicio de las funciones de agentes de tránsito en su respectiva jurisdicción, las entidades territoriales pueden celebrar contratos con los cuerpos especializados de policía urbana de tránsito de la Policía Nacional, pero no con particulares, sean personas naturales o jurídicas"*

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 254071 2009](#): *"... 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."*

Comentario de Editor: La organización y dirección de lo relacionado con el tránsito y el transporte es, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, una competencia de las entidades territoriales, las cuales, con sujeción a la ley y en ejercicio de su autonomía, podrán establecer los mecanismos, crear las dependencias que estimen necesarias o suscribir los acuerdos o convenios que consideren necesarios para el efecto.

Tales autoridades, para el ejercicio de sus competencias y de las funciones que les han sido asignadas por la ley, deberán obrar con estricto apego al principio de coordinación que garantice la articulación de los niveles nacional y territorial. En este sentido, las autoridades públicas poseen la prerrogativa Constitucional de actuar de manera armónica y coordinada en el cumplimiento de sus funciones y en la consecución de los objetivos para los cuales fueron creadas.

A más de lo anterior, la Ley 1310 de 2009 no modifica el artículo 3º del Código Nacional de Tránsito ya citado, que establece cuales son las autoridades de tránsito y dentro de las que se incluyen los cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y los agentes de tránsito y transporte, limitándose a señalar que *"cada organismo de tránsito contará con un solo cuerpo especializado de agentes de tránsito y transporte que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción (o bajo convenios con otros municipios)"*³¹.

Es dable anotar que por no existir en nuestro Ordenamiento Jurídico regulación específica para la creación y funcionamiento de los agentes de tránsito de los organismos de tránsito, como si existe para los cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y de carreteras, el Congreso de la República expidió la Ley 1310 de 2009, tendiente a establecer el marco jurídico y las pautas generales para la creación, por parte de las entidades territoriales que a bien lo dispongan, del cuerpo de agentes de tránsito en su respectiva jurisdicción.

Ahora bien, el parágrafo 1º del artículo 7º de la ley 769 dispone que 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 y el parágrafo 4º faculta a los alcaldes y gobernadores a suscribir convenios para el control del tránsito. En este sentido, no tendría ninguna razón el argumento relacionado con que la ley 1310 de 2009 impide que los municipios,

³¹ Artículo 4 ley 1310 de 2009

distritos o departamentos confíen el manejo del tránsito de su jurisdicción a la policía de tránsito urbano.

En consecuencia, ley 1310 de 2.009 no riñe ni contradice los postulados expuestos en la ley 769 de 2.002, en el sentido de permitir que coexistan, en la jurisdicción de un municipio, distrito o departamento, los cuerpos de control de tránsito conformados por agentes de tránsito y transporte y miembros de la policía nacional en su componente de policía de tránsito urbano y por el contrario son complementarias y su finalidad es dotar a las autoridades territoriales de las herramientas que le permitan cumplir efectivamente su función de control del tránsito.

No obstante lo anterior, cabe recalcar que la vinculación de los agentes de tránsito y transporte, en su componente laboral y prestacional, estará a cargo del organismo de tránsito de la respectiva jurisdicción, mientras que la vinculación del cuerpo de policía de tránsito urbano se circunscribirá a la existencia de un contrato o convenio suscrito entre el organismo de tránsito y la Dirección General de la Policía Nacional.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [T-687-04](#): “Los agentes de tránsito no pueden retener una cédula de ciudadanía a un conductor.”

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil [Concepto 1826 de 2007](#)
Para efectos del control operativo o regulación en vía del tránsito, las funciones de los agentes de tránsito se pueden clasificar así:

- a) **De prevención y seguridad vial:** garantizan y regulan la circulación vehicular y peatonal; vigilan, controlan e intervienen en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte terrestre -art. 116 de la ley 769 del 2002 ; preservan y controlan el espacio público, controlan el estacionamiento sobre andenes, zonas verdes, separadores viales y vías peatonales en general; atienden quejas ciudadanas en relación con el buen funcionamiento del tránsito y transporte; ejercen control vehicular en las entradas y salidas de la ciudad; con el fin de prevenir accidentes realizan operativos de embriaguez, de control del transporte escolar, de control de taxis y de vehículos de carga; imponen comparendos (Arts. 129, 135 y 147, ley 769 del 2002).
- b) **De educación y prevención:** tales como campañas en las vías públicas, universidades, colegios, centros comerciales, entre otros, y charlas educativas a los conductores, a peatones, motociclistas, ciclistas, etc.
- c) **De atención de hechos de accidentalidad en el área de su jurisdicción.** En desarrollo de tal función los Agentes de Tránsito levantan informes descriptivos en caso de accidentes de tránsito y los remiten al organismo de tránsito competente (arts. 144, 145 y 149 ibídem).
- d) **Funciones de policía judicial** de acuerdo con la ley 906 del 2004, código de Procedimiento Penal.

Parágrafo 1º. 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 2º. El Gobierno nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por Ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-931-06](#). “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”

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

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

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

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia T-184-93: Para la Corte una Secretaría de Tránsito “...como autoridad de tránsito que es, para efectos de la organización de vehicular (sic) de la ciudad, está facultada para disponer que determinadas vías se utilicen en cierto sentido, o que se permita, por un tiempo definido o indefinido, que transite toda clase de vehículos o sólo de determinado tonelaje. Estas decisiones las toma en aras del beneficio general.”

Corte Constitucional Sentencia C-931-06. Autoridades de Tránsito “... como expresión del principio unitario, hay un conjunto de funciones en materia de tránsito, cuyo alcance es nacional, pero para cuya ejecución se integran las autoridades de los distintos niveles administrativos, que, en el ámbito regional y local ejercen competencias diversas, unas, como ejercicio directo de la autonomía en el ámbito propio de sus respectivos territorios, otras, por expresa asignación legal, y, finalmente, otras por delegación que les haga el gobierno en los términos de la ley. De ello se desprende que, en aplicación del principio de subsidiariedad, la organización y dirección de lo relacionado con el tránsito y el transporte es, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, una competencia primaria de las entidades territoriales, las cuales con sujeción a la ley y en ejercicio de su autonomía podrán crear las dependencias administrativas que estimen necesarias para ese efecto. Tales autoridades, para el ejercicio de sus competencias propias, de las funciones que les sean asignadas por la ley y de las que les delegue el Gobierno, deberán obrar con sujeción al principio de coordinación que garantice la articulación de los niveles nacional y territorial”. “... en el sistema de la Ley 769 de 2002 es preciso distinguir, con particular relevancia en el nivel municipal, entre las autoridades de tránsito³² y los organismos de tránsito, puesto que al paso que en el primer concepto se encuentran las supremas autoridades administrativas, que ejercen una cláusula general de competencia en los asuntos que conciernan al respectivo nivel territorial, los organismos de tránsito, son unidades administrativas especialmente creadas para asumir unas competencias en materia de tránsito, entre ellas, las de alcance nacional que de manera general se atribuyen por la ley a estas entidades y las que les sean delegadas por el gobierno nacional”

Corte Constitucional.Sentencia C-530-03. “Como lo define el Artículo 2º de la ley 769, los organismos de tránsito son unidades administrativas municipales, distritales o departamentales que

³² De acuerdo con el Artículo 3º de la Ley 769 de 2002, son autoridades de tránsito el Ministerio de Transporte; los Gobernadores y los Alcaldes; los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital; la Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras; los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial; la Superintendencia General de Puertos y Transporte; las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5º de ese Artículo, y los agentes de Tránsito y Transporte.

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

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

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

2º. El Código Nacional de Tránsito establece tres tipos de autoridades de tránsito: (i) Autoridades de regulación operativa encargadas de realizar el control en vía del tránsito, en esta categoría se encuentra la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y los Cuerpos de Regulación del Tránsito; (ii) Autoridades de regulación normativa encargadas de establecer las reglas, regulaciones y normas que permitan el ejercicio de los derechos de todos los usuarios del tránsito, es decir, están encargadas de organizar y ordenar el tránsito, en esta categoría se encuentran el Congreso de la República, el Presidente de la República, el Ministerio de Transporte, los alcaldes y los gobernadores; y (iii) Autoridades de supervisión encargadas de la vigilancia, inspección y control del tránsito, es decir, son las calificadas para imponer las sanciones establecidas en el Código, en esta categoría está la Superintendencia de Puertos y Transporte y los Organismos de Tránsito.

3º. No es posible, bajo ningún supuesto, que las autoridades de tránsito deleguen sus facultades, como autoridades capaces de imponer sanciones, dado que la facultad sancionadora se constituye en una prerrogativa exclusiva del Estado indelegable;

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

Referencias: Artículos 1º, 6º y 7º, [Ley 105 de 1993](#)

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

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-530-03](#) había declarado Inexequible la facultad que en el texto original de la Ley 769 de 2002 se le había entregado al Gobierno Nacional para reglamentar la formación técnica, tecnológica o profesional que debía acreditarse para ser funcionario o autoridad de tránsito.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 431891 de 2009](#); [Concepto 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.*

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

Reglamentación: [Resolución 4101 de 2004](#) Ministerio de Transporte

Adicionada [Resolución 3845 de 2007](#) Ministerio de Transporte.

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

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte:[Concepto 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 30755 de 2008](#) : *“Con lo anterior queremos significar que los funcionarios que formen parte de la planta del municipio que pretendan ser agentes de tránsito deben tener formación técnica o tecnológica o especialización en tránsito y transporte expedida por la Escuela respectiva de la Policía Nacional, por lo tanto, no es viable aceptar cursos del SENA o de cualquier otra escuela, así el aspirante haya tomado clases relacionadas con la legislación de tránsito.”*

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

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Primera [Sentencia 9 de julio de 1998](#). Expedición de reglamentos por fuera del término fijado por el Legislador. *“Cuando mediante determinada norma se confieren facultades de reglamentar los mandatos básicos contenidos en otras*

disposiciones, ello obedece a la necesidad de que el titular de dichas facultades desarrolle los detalles requeridos para su debida aplicación y, por principio general, esa facultad reglamentaria y complementaria es intemporal, a diferencia de las facultades extraordinarias que, verbi gracia, confiere el Congreso de la República al Presidente, por un término máximo de seis meses, para los efectos previstos en el Artículo 150-10 de la Carta Política y, por consiguiente, el término que se establezca para el ejercicio de tal facultad de reglamentación es de los que la doctrina denomina como "indicativos", de tal manera que su incumplimiento eventualmente podría configurar una falta disciplinaria, pero en momento alguno viciar de ilegalidad la reglamentación que se expida, ya que, de no ser así, el efecto que se produciría sería el de que la norma superior resultaría inaplicable por falta de reglamentación, cuando la intención de quien la expidió fue, precisamente, la de su efectiva aplicación..."

Reglamentación: [Resolución 1050 de 2004](#) Ministerio de Transporte

Adicionada [Resolución 4775 de 2009](#) del Ministerio de Transporte

Reglamentación: [Artículo 4º Decreto 1660 de 2003](#)

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [T-258-96](#)."Se podría aducir...que los resaltes no señalizados son una variable potenciadora de los demás factores de riesgo y que, en consecuencia, su existencia incrementa notoriamente la posibilidad de que se presenten accidentes con consecuencias sobre la vida y la integridad física de las personas. A ello se podría responder nuevamente con el argumento de que, de todas, maneras estos resaltes son solamente una variable más dentro del haz de elementos que pueden explicar un determinado daño. Además, cabe reiterar que **es imposible exigir del Estado la eliminación de todos los riesgos que se ciernen sobre la existencia y la seguridad de los asociados.**" Negrillas fuera de texto"...las personas no pueden esperar del Estado que les brinde una seguridad total contra los peligros que supone la vida en sociedad, sin perjuicio de que se adopten las medidas apropiadas para enfrentarlo, del mejor modo posible."

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

Parágrafo 2º. 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.

Reglamentación: [Resolución 2444 de 2003](#) Ministerio de Transporte.

Comentario del Editor: Con la expedición de la ley 1383 de 2010 se presenta la figura del decaimiento de esta reglamentación 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

Referencias: Artículos 101, 107, 109-115

Artículo 6º. 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.

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

Parágrafo 2°. Modificado [Ley 1310 de 2009](#) **Artículo 4°.** Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales.

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

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [Sentencia C-568-03](#) decidió declarar **exequible** por los cargos formulados³³, el primer Inciso del Parágrafo 3° del Artículo 6 de la Ley 769 de 2002

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-568-03](#). *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*

³³ El actor consideraba que con esta norma se desconocían las competencias que la Constitución atribuye a: i) las asambleas departamentales para proferir normas relacionadas con el transporte (art. 300-2 C.P.); ii) los Concejos municipales para reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios públicos a cargo del municipio, dentro de los que se cuenta el tránsito y el transporte (art. 313-1 C.P.); y iii) los gobernadores y alcaldes para asegurar el cumplimiento de la Constitución, la Ley, los Decretos del gobierno, las ordenanzas y los acuerdos, a través de la expedición de disposiciones de carácter general aplicables en el departamento o municipio (arts. 305-1 y 315-1 C.P.).

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".

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.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [T-287-96](#): "... 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..."

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.

Adiciones: Artículo 18 [Ley 1005 de 2006](#)

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-931-06](#) decidió: 1. Declarar la inexecutable de las expresiones *tachadas* contenidas en el Artículo 18 de la Ley 1005 de 2006 y, 2. la executable del aparte *Subrayado* de la misma disposición, en el entendido que ***las pautas que dicte el Ministerio de Transporte deben tener un carácter eminentemente técnico y sólo pueden referirse a aquellas funciones del orden nacional que por ley deban ejecutar los organismos de tránsito o a las que el gobierno nacional decida delegarles.***

Reglamentación: [Resolución 3846 de 1993](#)

Jurisprudencia Administrativa: La Sección Primera del Consejo de Estado por medio de la [Sentencia 5575 de 2001](#) decidió Declarar Válido el literal d. del Artículo 2º de la Resolución 3846 de 1993.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Primera Sentencia [6016 de 2001](#).
“...todo organismo de tránsito y transporte municipal, una vez creado, tiene derecho a una categoría, atendiendo el cumplimiento de los requisitos señalados; es decir, que el concepto previo favorable de la autoridad de planeación departamental, que no tiene puntaje asignado, debe entenderse referido a la verificación del cumplimiento de tales requisitos, para efectos de ubicar el organismo de tránsito creado en una cualquiera de las categorías que, de acuerdo con el puntaje previamente previsto, le corresponde, pues se trata de una actividad netamente reglada, en la cual no hay cabida para la discrecionalidad.”

Consejo de Estado Sección Primera [Sentencia 22 de mayo de 2008](#). “...Ahora, aceptando, en gracia de discusión, la existencia del vicio alegado, el mismo no es determinante para afectar la validez del acto, pues el Municipio de Facativá obtuvo, aun cuando fuera posterior, concepto favorable de la Oficina de Planeación, además de que existen otros requisitos que sí dan puntaje y, por lo mismo, inciden en la categoría que ha de asignársele al organismo de tránsito. Asunto diferente sería que no se hubiera proferido concepto alguno”.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-1051-01](#) declaró inexecutable la palabra “favorable” que establecía el Artículo 12 de la ley 53 de 1989 para la creación de los organismos de tránsito.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 24491 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 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.

Reglamentación: [Resolución 584 de 2010](#) Ministerio de Transporte

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Primera [Sentencia 30 de octubre de 2008](#)

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

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

Reglamentación: [Decreto 1270 de 1991](#)

Artículo 4.- Modificado [Decreto 1016 de 2000.](#)

Artículo 6 Modificado [Decreto 1016 de 2000.](#)

Artículo 7 Modificado [Decreto 2053 de 2003](#)

Artículo 8. Modificado [Decreto 1016 de 2000.](#)

Artículo 10 Modificado [Decreto 1016 de 2000.](#)

Artículo 11 Modificado [Decreto 1016 de 2000.](#)

Artículo 12 Modificado [Constitución Política Nacional](#)

Artículo 14 Modificado [Decreto 1016 de 2000.](#)

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

Artículo 15 Modificado [Decreto 2053 de 2003:](#)

Referencias: Artículo 3º y 7º

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

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

Modificado [Ley 1310 de 2009](#) Artículo 4º Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 330361 de 2009](#): "... la Ley 769 de 2002 en el inciso 2 del artículo 7º fue derogada por la expresión "...**Por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.**"Por consiguiente la jurisdicción de la Policía de Carreteras queda circunscrita a **todas** las carreteras nacionales.

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

Parágrafo 1º. 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 2º. La Policía Nacional reglamentará el funcionamiento de la Seccional de Formación y Especialización en Seguridad Vial, de sus cuerpos especializados de policía urbana de tránsito y policía de carreteras, como instituto docente con la facultad de expedir títulos de idoneidad en esta área, en Referencia con la Ley 115 de 1994.

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

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

de cambiar a sus integrantes por las causales establecidas en el reglamento interno de la institución policial.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil [Concepto 1826 de 2007](#). Guardas Bachilleres de la Policía Nacional. *“Como el cuerpo de guardas bachilleres de la Policía Nacional no está facultado para imponer comparendos, ni levantar informes descriptivos en caso de accidentes de tránsito, tanto sólo cumple funciones pedagógicas, preventivas de infracciones y de accidentalidad y de colaboración con la movilidad, y en general las funciones auxiliares de los agentes de Tránsito”. “Los guardas bachilleres pueden desempeñar funciones auxiliares o pedagógicas de los Agentes de Tránsito siempre y cuando se celebren los respectivos convenios con la Policía Nacional y cuenten con la debida capacitación” pero en todo caso no podrán cumplir funciones ni realizar actividades sancionatorias o correctivas.*

Corte Constitucional Sentencia [T-258-96](#): *“Los organismos gubernamentales competentes están llamados a prever los peligros del tránsito automotor y a tomar las medidas que consideren pertinentes para evitarlos”. “Los asociados pueden colaborar con ellos, hacerles sugerencias y peticiones, denunciarles situaciones, etc., pero han de partir de la base de que estos organismos son los entes facultados para catalogar una situación como peligrosa y para decidir cuál es la fórmula indicada para, en la medida de lo posible, eliminar o reducir los peligros”. “La aceptación de la competencia de los referidos organismos gubernamentales implica, en contrapartida, la posibilidad de exigir de ellos indemnización por el mal desempeño de sus labores. Para ello, el mecanismo judicial pertinente es el de la acción de reparación directa ante la jurisdicción contencioso administrativa, en búsqueda de la declaración de responsabilidad extracontractual del Estado por causa del daño antijurídico ocasionado a una persona”. “Corresponde a la indicada jurisdicción examinar las circunstancias, bajo las que se produce un daño derivado de una falla en la prestación del servicio público asociado a la policía de circulación y tránsito y a la correcta y oportuna señalización de carreteras y caminos”.*

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 330361 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 249941 de 2009: *“... la Policía de carreteras como autoridad de tránsito, es competente para practicar operativos de control, es decir, que en cumplimiento del régimen normativo y según los términos del artículo 7º de la Ley 769 de 2002, que preceptúa como función de las autoridades de tránsito la de velar por la seguridad de las personas, en las vías públicas y privadas abiertas al público y que sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías y consagra expresamente lo siguiente: “Cualquier autoridad de Tránsito está facultada para avocar el **conocimiento de una infracción** o de un accidente **mientras la autoridad competente asume la investigación** (Negritas fuera del texto).”*

Concepto 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.”*

Comentarios del Editor: La Ley autoriza a los organismos de tránsito, como entes públicos, la delegación de funciones en privados en la mayoría de funciones, actividades y facultades que les otorga el ordenamiento jurídico, excepto en dos de ellas que son: el ejercicio del control operativo del tránsito que debe ejecutarlo en los términos de la Ley 1310 de 2009 y la valoración de las pruebas y la determinación de la responsabilidad administrativa por la comisión de infracciones de tránsito, actividades estas atribuidas exclusivamente a los servidores públicos bajo el amparo de sus

funciones públicas. Por otra parte, se constituye en un imperativo constitucional y legal y no en una facultad, lo indicado por este dispositivo legal en el sentido que cualquier autoridad de tránsito puede asumir el conocimiento de una infracción, incluso si se encuentra por fuera de su jurisdicción pero siendo su obligación dar traslado de su conocimiento al competente.

Referencias: Artículo 1º y 3º, 123 y 209 C.P.

CAPITULO III

Registros de información

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

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

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

1. Registro Nacional de Automotores.
2. Registro Nacional de Conductores.

Reglamentación: [Resolución 5292 de 2009](#) Ministerio de Transporte

[Resolución 6206 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Parágrafo artículo 2. Modificado [Resolución 141 de 2010](#). Artículo 1. Modificado [Resolución 697 de 2010](#) Artículo 1º.

Artículo 3º. Modificado [Resolución 141 de 2010](#) Artículo 2.

3. Registro Nacional de Empresas de Transporte Público y Privado.
4. Registro Nacional de Licencias de Tránsito.
5. Registro Nacional de Infracciones de Tránsito.
6. Registro Nacional de Centros de Enseñanza Automovilística.
7. Registro Nacional de Seguros.

Reglamentación: [Resolucion 3544 de 2009](#) Ministerio de Transporte

8. Registro Nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público.

9. Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.

10. Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.

Adiciones: Artículo 11 [Ley 1005 de 2006](#)

Reglamentación: Artículos 148 a 152 de la [Resolución 4775 de 2009](#) Ministerio de Transporte

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

Reglamentación: [Resolución 1552 de 2009](#) Ministerio de Transporte

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.³⁴

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

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

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia C-526 de 2003 decidió Declarar exequible el inciso segundo del parágrafo 5° del Artículo 8 de la ley 769 de 2002 por los cargos estudiados³⁵

³⁴ De acuerdo Con la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado Concepto 1629 de 2005, se trata de un contrato de concesión de un servicio público

³⁵ Los cargos planteados en la demanda fueron la violación a los derechos de petición, la prohibición de penas imprescriptibles y el principio *non bis in idem*, consagrados en los Artículos 23, 28 y 29 de la Constitución respectivamente

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-526-03](#). “...el RUNT es una declaración de información y no la declaración de un impuesto.”

Esta norma establece “...el deber legal a los propietarios de vehículos de suministrar informaciones en materia de tránsito y transporte a las autoridades competentes, con el fin de que éstas incorporen en todo el país los datos sobre los automotores, conductores, licencias de tránsito, etc., datos que están relacionados directamente con la eficiente prestación del servicio a cargo de las autoridades ante las cuales se realizan los trámites de tránsito. De allí que con el fin de facilitar el cumplimiento de esta obligación, el legislador hubiere previsto el suministro gratuito del formulario correspondiente y que, en caso de incumplimiento, se establezcan las sanciones a quien no suministre los datos requeridos.”. “...no obstante el incumplimiento del deber legal de suministrar información a las autoridades de tránsito, en la persona continúa incólume su derecho de petición, pues, siempre podrá presentar ante los organismos de tránsito del país peticiones respetuosas, que aunque es previsible que la respuesta que se le dé no lo satisfaga, sí se le resolverá su pedido, expresándole precisamente que su solicitud se tramitará cuando presente la información legalmente requerida”

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.”

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

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

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

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-532-03](#). La inconstitucionalidad fue declarada por la inexistencia de sistema y método para la fijación de las tarifas a cobrar por el uso del RUNT

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

Adiciones: [Ley 1005 DE 2006](#)

Artículo 6o. TARIFAS.

Reglamentación: [Resolución 2395 de 2009](#) Ministerio de Transporte

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

Artículo 7º. Modificado [Resolución 4765 de 2009](#) Ministerio de Transporte.
Artículo 1.

Artículo 10. SUJETOS OBLIGADOS A INSCRIBIRSE Y A REPORTAR INFORMACIÓN.

Parágrafo 2o. 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: [Resolucion 5443 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Artículo 12. SANCIONES.

Reglamentación: Artículo 10 [Resolución 3545 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Adicionado Resolución [6206 de 2009](#). Artículo 5º. Modificado Resolución [141 de 2010](#). Artículo 3.

Adicionado Resolución [6206 de 2009](#). Artículo 6º. Modificado Resolución [141 de 2010](#). Artículo 4.

Adicionado Resolución [141 de 2010](#). Artículo 5º.

Adicionado Resolución [6206 de 2009](#). Artículo 7º.

Adicionado Resolución [6206 de 2009](#). Artículo 8º. Modificado Resolución [141 de 2010](#). Artículo 6.

Artículo 14. PROCEDIMIENTO.

Reglamentación: Artículos 194 a 198 Resolución [4775 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Resolución [4771 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Resolución [3545 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 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.

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

Artículo 10. Sistema Integrado de Información sobre las Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito. Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el 10% por la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado. En ningún caso podrá ser inferior a medio salario mínimo diario legal vigente.

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

Parágrafo. En ~~todas~~ las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT ~~o en aquellas donde la Federación lo considere necesario~~, con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si éste no se encuentra a paz y salvo.

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-385-03](#) decidió Declarar exequible el Artículo 10 de la Ley 769 de 2002, salvo las expresiones tachadas contenidas en el parágrafo del citado Artículo 10 de la ley mencionada, que se declaran inexecutable. 2. La Corte Constitucional por medio de las [Sentencias C-477-03](#) y [C-714-03](#) decidió estarse a lo resuelto en la Sentencia C-385 de 2003.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-385-03: “Conforme al Código Nacional de Tránsito Terrestre, expedido mediante Ley 769 de 2002, la Nación para fortalecer los ingresos de los municipios les asigna los dineros provenientes de multas por la comisión de faltas de tránsito en los

territorios respectivos y, en el Artículo 10 de ese Código se establece que habrá un “sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (simit)”, con lo cual no sólo puede registrarse el nombre y la identidad de quienes incurran en faltas a las normas reguladoras del tránsito, sino, también, el monto de las multas y demás sanciones que se les impongan, lo que permite, sin duda un mayor control por parte de las autoridades y facilita el cobro de las sumas debidas por ese concepto en cualquier parte del territorio colombiano.” “ La creación de ese sistema de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito y el funcionamiento continuo y eficiente del mismo, trae como consecuencia necesaria una mayor posibilidad de recaudo de las sumas de dinero causadas por ese concepto a favor de las entidades territoriales municipales, es decir, que es ese un mecanismo ideado por el legislador para contribuir de esa manera a mejorar los ingresos municipales.” “Como es obvio, el funcionamiento del sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito a que se ha hecho alusión, requiere de una actividad de carácter administrativo y de una infraestructura para el efecto, que garanticen que el mecanismo ideado por el legislador tenga un adecuado y permanente funcionamiento, susceptible de perfeccionamiento con el tiempo, para que se fortalezca, cada vez más el ingreso de los municipios por ese concepto.” “Así las cosas, el legislador conforme a lo dispuesto por el Artículo 210 de la Constitución autorizó a la “Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional” el sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones a las normas de tránsito, lo que no resulta contrario a la Carta Política pues el inciso segundo del citado Artículo 210 de la misma permite a los particulares el cumplimiento de “funciones administrativas en las condiciones que señale la ley”, es decir, que es ella una forma de descentralización por colaboración de los particulares con el Estado. ... la Federación Colombiana de Municipios, persona jurídica sin ánimo de lucro, creada por esos entes territoriales, si bien se rige por normas del derecho privado para otros aspectos, en cuanto hace al ejercicio de la función pública que le autoriza el Artículo 10 de la Ley 769 de 2002 para la implementación y mantenimiento actualizado a nivel nacional del sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito, se encuentra sometida a las normas propias del derecho público... “ “No encuentra así la Corte que resulte contrario a la Constitución que el legislador autorice a la Federación Colombiana de Municipios para implementar y mantener actualizado a nivel nacional el sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito, así como tampoco resulta contrario a la Carta Política que para ese propósito específico se asigne a la entidad mencionada el 10% proveniente de dichos recursos para “la administración del sistema cuando se cancele el valor adeudado”, sin que pueda ser inferior “a medio salario mínimo diario legal vigente”, pues, como salta a la vista, el cumplimiento de la función a que se ha hecho referencia necesita que al ente autorizado para ejercerla se le dote de recursos con esa finalidad.” “...es claro que se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para imponer, en aquellas dependencias de los organismos de tránsito y transporte de las entidades territoriales donde ella lo considere necesario “una sede del Simit”, lo que afecta de manera ostensible la autonomía territorial garantizada por la Constitución Política en su Artículo 287 a las entidades territoriales, la cual también se cercena por la disposición acusada en cuanto en ella se ordena que en “todas” las dependencias de los organismos de tránsito y transporte de las entidades territoriales existirá una sede del sistema integrado de información sobre multas y sanciones de tránsito. Es decir, la ley invade la esfera propia de la estructura de la administración municipal para imponer la existencia de una oficina determinada, o autoriza a la Federación Colombiana de Municipios para exigir la existencia de una sede para ese efecto, lo que resulta contrario a la autonomía administrativa que a los municipios les garantiza la Constitución Política.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° [274101 de 2009](#): “No existe norma que exonere de la presentación del paz y salvo ante las autoridades de tránsito para llevar a cabo cualquier trámite ante estas dependencias, pero para el caso que nos ocupa solo debe hacerse exigible el paz y salvo de quien va a efectuar el trámite de traspaso del vehículo”

Conceptos N° [16837 de 2004](#) y [37278 de 2005](#): “En este orden de ideas, el reporte que debe efectuar el organismo de tránsito al SIMIT, es sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito que se encuentren en firme o debidamente ejecutoriadas, ya que si el contraventor no

comparece sin justa causa dentro del término de los 10 días establecidos en los artículos 135 y 136 de la Ley 769 de 2002, es para vincularlo al proceso y para continuarlo y fallarlo en audiencia pública, lo cual significa que se debe proferir una providencia, notificándola por estrados y dejar vencer el término de ejecutoria para efectuar el reporte previsto en el artículo 10 de CNTT, no cuenta para nada el reporte citado, por cuanto lo importante es que la sanción se encuentre en firme.”

Concepto N° 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. 3.- Consecuente con lo anteriores por lo que esta Asesoría Jurídica ha sostenido desde siempre que solo a partir de la celebración de los respectivos convenios que voluntariamente suscriban los entes territoriales y los organismos de Tránsito con la Federación Colombiana de Municipios es que se adquiere el carácter vinculante entre las partes de que hablan los artículos 10 y 11 de la Ley 769 de 2002; convenio este que puede incluir o no, además, la aceptación por parte del Organismo de Tránsito la existencia de una oficina de la mencionada federación dentro de las dependencias de aquel para el cumplimiento de la finalidad propuesta por el legislador en los artículos 10 y 11 de la pluricitada Ley 769 de 2002”

Referencias: Artículos 11 y 160

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

Las características, el montaje la operación y actualización de la información del sistema, serán determinadas por la Federación Colombiana de Municipios, la cual dispondrá de un plazo máximo de dos (2) años prorrogables por una sola vez, por un término de un (1) año, contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley para poner en funcionamiento el sistema integrado de información SIMIT.

Una vez implementado el sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), la Federación Colombiana de Municipios entregará la información al Ministerio de Transporte para que sea incorporada al Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT.

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-385-03](#) decidió Declarar **exequible** el Artículo 11 de la Ley 769 de 2002. 2. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencias C-477-03](#) y [C-714-03](#) decidió estarse a lo resuelto en la Sentencia C-385 de 2003

Reglamentación: Resolución [584 de 2010](#) Ministerio de Transporte

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-477-03](#). “...la Federación Colombiana de Municipios, persona jurídica sin ánimo de lucro, creada por esos entes territoriales, si bien se rige por normas del derecho privado para otros aspectos, en cuanto hace al ejercicio de la función pública que le autoriza el Artículo 10 de la Ley 769 de 2002 para la implementación y mantenimiento actualizado a nivel nacional del sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito, se encuentra sometida a las normas propias del derecho público, como quiera que en la citada Sentencia C-671 de 1999, se advirtió expresamente que en tales casos, se repite, “el ejercicio de las prerrogativas y potestades públicas, los regímenes de los actos unilaterales, de la contratación, los controles y la responsabilidad serán los propios de las entidades estatales según lo dispuesto en las leyes especiales sobre dichas materias”.”

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto [1589 de 2004](#).

1º) El porcentaje de participación que en cuantía de 10% de las multas y sanciones por infracciones de tránsito establece la ley 769 de 2002 a favor de la Federación se causa desde la vigencia de la Ley, fecha a partir de la cual se generó la obligación de la Federación de implementar el SIMIT.

2º) El SIMIT es un sistema de registro que incluye cualquier tipo de sanción pecuniaria que se le imponga a un infractor; por lo tanto, en principio, no sería jurídicamente viable que el intérprete al aplicar la norma distinga entre las multas, pues todas se deben reportar, ya que independientemente de la causa o del tipo de norma que se infringió, el sistema es un mecanismo de apoyo para hacer efectivas las sanciones pecuniarias impuestas a favor del Estado.³⁶

3º) Dadas las características del sistema, su finalidad y lo previsto en el Artículo 10 de la ley 769 de 2002, el porcentaje que se destinará a la implementación y mantenimiento del sistema debe calcularse sobre todos los recursos recaudados por concepto de multas de tránsito en general, independientemente de si se imponen sobre las vías nacionales o las que se impongan en una jurisdicción específica por los organismos de tránsito respectivos.

4º) Con fundamento en la distribución de los recursos que el legislador efectuó, las entidades territoriales no tienen derecho a reclamar excedente alguno que se pueda derivar de la gestión encomendada por la ley a la Federación.

5º) Si como producto de la rendición de cuentas que tenga que efectuar la Federación, se derivan excedentes, considera la Sala que estos pertenecen al Tesoro Nacional, ya que se trata de un ingreso corriente que no pierde su naturaleza por el hecho de estar destinado a una finalidad específica, por lo cual tampoco podrán ser distribuidos por la Federación de conformidad con sus estatutos.

³⁶ Nota: En la revisión de los antecedentes relativos al proceso legislativo surtido por los proyectos de ley relacionados con el Código Nacional de Tránsito números 001 de 2000, 010 de 2000, 083 de 2000, 100 de 2000, Cámara, acumulados; números 90 de 2000, 140 de 2001, Senado, acumulados; la Sala encuentra que, si bien es cierto los proyectos contemplaron la conformación de un registro único nacional de tránsito, compuesto a su vez por varios registros, entre ellos el de infracciones de tránsito, también lo es, que el Sistema de Multas e Infracciones de Tránsito –SIMIT- se incluyó como producto de los debates que se surtieron ante el Senado de la República, en los cuales se destaca que la finalidad de este sistema es dotar a las autoridades de las herramientas que les permitan alcanzar una mayor eficiencia en el recaudo de las sanciones pecuniarias que se impongan a los infractores.

En efecto, el senador Juan Fernando Cristo, presentó a consideración de esa corporación el Artículo relativo al Sistema Integrado sobre multas e infracciones de tránsito, cuyo texto originalmente fue el siguiente:

“Sistema integrado de información sobre multas y sanciones por infracciones de tránsito. Con el propósito de contribuir al mejoramiento de los ingresos de los municipios, se autoriza a la Federación Colombiana de Municipios a implementar y mantener actualizado a nivel nacional, un sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (SIMIT), por lo cual percibirá el equivalente a un salario mínimo legal diario vigente, por la administración del sistema que **se cobrará al infractor cuando se cancele el valor adeudado**.

Parágrafo.-En todas las dependencias de los organismos de tránsito y transportes de las entidades territoriales existirá una sede del SIMIT o en aquellas donde la Federación lo considere necesario, con el fin de obtener la información para el consolidado nacional y para garantizar que no se efectúe ningún trámite de los que son competencia de los organismos de tránsito en donde se encuentre involucrado el infractor en cualquier calidad, si éste no se encuentra a paz y salvo.” Gaceta del Congreso No. 285 del 22 de julio de 2002”. Página 32.

TITULO II

REGIMEN NACIONAL DE TRANSITO

CAPITULO I

Centros de Enseñanza Automovilística

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-104-04](#): “En efecto, una de las motivaciones fundamentales para la expedición del Código de Tránsito y Transporte (sic) consistió en la necesidad de contrarrestar los altos índices de accidentalidad que se registran en el país, debido al ejercicio indebido de circular libremente.³⁷ 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.³⁸ “Más allá de los conocimientos y destrezas que deben adquirir en los centros de enseñanza automovilística quienes van a conducir un automotor, el nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre prevé la impartición obligatoria en educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional, de unos “cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional”. “En consecuencia, el hecho de que en una ley de tránsito se establezca la naturaleza de los centros de enseñanza automovilística, algunas de sus funciones, lo relacionado con su vigilancia y supervisión, la formación de instructores en conducción, la capacitación de las personas que aspiran conducir vehículos automotores y motocicletas particulares o un vehículo de servicio público no vulnera el principio de unidad de materia. Tampoco lo desconoce el hecho de que se haya dispuesto que sea el Ministerio de Transporte el ente encargado de reglamentar el examen nacional de aptitud y conocimientos específicos de conducción, el cual se exige para presentar y aprobar la expedición de la licencia de conducción por primera vez o por refrendación.”

Artículo 12. Naturaleza. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia [C-104-04](#) decidió Declarar EXEQUIBLE el Artículo 12 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado³⁹

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

³⁷ En la Ponencia para primer debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, entre los motivos expuestos se indicó que “...algunos de los alcances modificatorios tienden a asegurar que las normas permitan una movilización segura y que, para ellos, las autoridades deben estar dotadas de los instrumentos pertinentes como forma de conseguir una reducción de la accidentalidad vial.” Ver Gaceta del Congreso No. 153 de mayo de 2002.

³⁸ En este punto cabe destacar que, según el último boletín titulado “Accidentalidad vial nacional -2002”, publicado por el Fondo de Prevención Vial, el 12.66% de las causas probables de accidentalidad en las carreteras nacionales se deben a la impericia en el manejo. Después del exceso de velocidad, la impericia en el manejo es la segunda causal de accidentes.

³⁹ El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

responsabilidad contractual o extracontractual con sus alumnos y con terceros que se vean afectados por estos.

Artículo 13. Formación instructores en conducción. Para la formación de instructores en conducción, se requerirá autorización especial y se deberán cumplir los requisitos complementarios exigidos a los Centros de Enseñanza Automovilística que para tal efecto reglamente el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia [C-104-04](#) decidió Declarar EXEQUIBLE el Artículo 13 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado⁴⁰

Artículo 14. Capacitación. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados.

Las Escuelas o Academias de Automovilismo que actualmente cuentan con autorización vigente expedida por el Ministerio de Transporte quedarán automáticamente homologadas para continuar capacitando conductores e instructores de conformidad con las categorías autorizadas y tendrán un plazo de doce meses para ajustarse a la nueva reglamentación.

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

Parágrafo 2°. Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia [C-104-04](#) decidió Declarar exequible el Artículo 14 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado⁴¹

Artículo 15. Constitución y funcionamiento. El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística, de acuerdo con lo establecido por la Ley 115 de 1994 y sus decretos reglamentarios, en lo pertinente a educación no formal.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia [C-104-04](#) decidió Declarar EXEQUIBLE el Artículo 15 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado⁴²

Artículo 16. Capacitación vehículos de servicio público. Los Centros de Enseñanza Automovilística ofrecerán dentro de sus programas una especial capacitación para conducir vehículo de servicio público.

⁴⁰ El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

⁴¹ El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

⁴² El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

El Ministerio de Transporte reglamentará lo relativo a la clasificación de los Centros de Enseñanza, de acuerdo con las categorías existentes.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia [C-104-04](#) decidió Declarar EXEQUIBLE el Artículo 16 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado⁴³

Reglamentación Decreto 1500 de 2009

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 323371 de 2009: Únicamente los vehículos de propiedad del Centro de Enseñanza Automovilística o los adquiridos mediante Leasing o arrendamiento financiero pueden ser permitidos para el adiestramiento impartido en estos establecimientos.

Concepto 55438 de 2006: *“Dada la condición de establecimiento comercial que tiene como actividad la capacitación de conductores de vehículos y de instructores de técnicas de conducción, con razón social diferente, específica y exclusiva, encaminada a la enseñanza como fin primordial, con la exigencia primordial por razones contractuales y extracontractuales entre otras, de poseer y ser propietaria exclusiva de los vehículos con los que imparte la enseñanza, no les es permitida la vinculación de automotores de servicio público que estén afectando y siendo parte de las capacidades automotoras asignadas por la autoridad competente a las empresas de transporte público.”*

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto de 236901 de 2009: *“Determina la Resolución 0683 de 2004 lo siguiente “La Licencia de Conducción solamente se podrá expedir por el Organismo de Tránsito ubicado en el lugar donde tenga sede el Centro de Enseñanza Automovilística o en su Área Metropolitana.” Ahora bien, el Decreto 1500 del 29 de abril de 2009 mediante el cual se establecen los requisitos para la constitución, funcionamiento y habilitación de los centros de enseñanza automovilística no modifica la jurisdicción de los certificados de enseñanza automovilística.”*

Reglamentación Resolución 3245 de 2009 Ministerio de Transporte

CAPITULO II

Licencia de conducción

Artículo 17. Otorgamiento. Modificado Artículo 4º [Ley 1383 de 2010.](#) La licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el Artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, para lo cual el Ministerio de Transporte establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondiente.

⁴³ El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

Reglamentación: Decreto 289 de 2009

Resolución 1307 de 2009 Ministerio de Transporte

Artículo 1.- Modificado Artículo 1º [Resolución 3260 de 2009](#).

Artículo 5.1.1. Modificado Artículo 2º [Resolución 3260 de 2009](#).

Adicionada artículos 3 y siguientes [Resolución 3260 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Adicionada artículo 1 [Resolución 4906 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Las nuevas licencias de conducción contendrán, como mínimo, los siguientes datos: nombre completo del conductor, número del documento de identificación, huella, tipo de sangre, fecha de nacimiento, categoría de licencia, restricciones, fecha de expedición y organismo que la expidió.

Dentro de las características técnicas que contendrán las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barra bidimensional u otro dispositivo electrónico, magnético u óptico con los datos del registro que permita la lectura y actualización de estos. Las nuevas licencias de conducción deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de ley vigentes sobre la materia, sin costo alguno.

Parágrafo 1º. Quien actualmente sea titular de una licencia de conducción, que no cumpla con las condiciones técnicas establecidas en el presente Artículo y en la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte, deberá sustituirla en un término de cuarenta y ocho (48) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, de conformidad con lo previsto por el Artículo 15 de la Ley 1005 de 2006. Para tal efecto, deberá presentar paz y salvo por infracciones de tránsito y el certificado indicado en el Artículo 19 del presente código.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-780-03](#) decidió declarar EXEQUIBLE el texto original del Aparte Artículo 17 que estableció la obligatoriedad del cambio de las licencias de conducción⁴⁴.

Jurisprudencia Corte Constitucional Sentencia C-780-03. “...el aparte acusado del Artículo 17 de la Ley 769 de 2002 obliga a renovar las licencias de conducción que no cuenten con ciertos requisitos técnicos, y lo hace no sólo por que se haya estimado que en la actualidad un amplio margen de las licencias que detentan los conductores son falsas, sino también porque el Estado debe asegurarse que quienes conducen automotores sean personas capacitadas para ello, pues en el ejercicio de esta actividad, que tradicionalmente el Derecho ha considerado como “peligrosa”, se ven implicados caros intereses públicos como lo son la protección general de la vida y la integridad

⁴⁴ 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”

física de la ciudadanía expuesta al riesgo correspondiente. Dentro de este contexto, los dispositivos tecnológicos incorporados en las nuevas licencias, que permiten la plena identificación del conductor y el conocimiento de sus antecedentes como tal, constituyen una garantía para las autoridades y para el público en general, de que quienes conducen vehículos automotores son realmente las personas a quienes el Estado ha concedido autorización para ello, por haber verificado su idoneidad para el desempeño de la actividad. Estimar que la presunción general de buena fe impide de manera general la imposición de los nuevos requisitos señalados, que gracias a los avances tecnológicos permiten al Estado ejercer un mejor control sobre la identidad e idoneidad de los conductores, es olvidar que también la Constitución obliga a las autoridades a garantizar de la mejor manera la vida de los ciudadanos y que el interés general prima sobre el particular. Este interés general de regular el derecho de circulación con miras a proteger la seguridad de los ciudadanos, explícito en la Ley 769 de 2002...”

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

Parágrafo 2°. Para garantizar la gratuidad del cambio de licencias se autoriza a los organismos de tránsito descontar, por una sola vez, una suma igual a 1 salario mínimo, legal diario vigente (smlmv), por cada licencia expedida, de los recursos que obligatoriamente debe transferir al Ministerio de Transporte por concepto de especies venales.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-321 de 2009](#) decidió **declarar infundada** la objeción presidencial presentada⁴⁵ contra el parágrafo 3° del Artículo 4° del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado (hoy la Ley 1383 de 2010), “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones”, y en consecuencia, se declara **exequible**.

Adiciones: [Artículo 16 Ley 1005 de 2006](#)

Jurisprudencia: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-925 de 2006](#) decidió Declarar EXEQUIBLE el artículo 16 de la Ley 1005 de 2006 “por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002”.

⁴⁵ La objeción presidencial planteaba la transgresión el Artículo 157 Superior, y por la misma vía, el Artículo 147 de la Ley 5ª de 1992.

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

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-104-04](#) decidió Declarar exequible el texto original del Artículo 17 -último inciso-⁴⁶ de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado⁴⁷

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-925 de 2006](#): “...la tarifa que se cobra por la expedición de la licencia de conducción corresponde al concepto jurídico de tasa.⁴⁸ En efecto, se trata del precio que cobran las autoridades de tránsito por un servicio, consistente en la entrega del documento que acredita la idoneidad para conducir vehículos. El hecho generador del tributo depende de la voluntad del interesado, pues consiste en la solicitud de expedición del documento, caso en el cual se hace obligatorio el pago de la tarifa. En el mismo sentido, el costo de las licencias de conducción busca cubrir el gasto en que incurre la administración para la expedición del documento y el ingreso de la información correspondiente en el Registro Nacional de Conductores del Registro Nacional Único de Tránsito (Art. 8. Ley 769/02 – Código Nacional de Tránsito Terrestre, en adelante CNTT). Finalmente, el sujeto pasivo de la tasa recibe un beneficio directo, relacionado

⁴⁶ El aparte demandado establecía: “En caso que el aspirante presente certificado expedido por un Centro de Enseñanza Automovilística, la licencia de conducción solamente podrá expedirse en el lugar donde tenga sede dicho centro “o en su área metropolitana”

⁴⁷ El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

⁴⁸ Acerca de los caracteres definitorios de los impuestos, las tasas y las contribuciones, Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-243/05, M.P. Álvaro Tafur Galvis.

con el reconocimiento de su calidad de conductor para los efectos legales correspondientes.” “...la expedición de las licencias de conducción es un servicio estatal a cargo de los organismos de tránsito de cada jurisdicción, antes que a su vez podrán delegar a una entidad pública o privada que asuma la prestación del mismo. En cuanto a la tasa generada por la expedición, se advierte que la definición de su método y sistema es un asunto que el legislador ha adscrito a la competencia de los órganos de representación popular de las entidades territoriales. Sin embargo, los organismos de tránsito mencionados deben transferir el 35% del valor de la tarifa correspondiente al Ministerio de Transporte, en razón a la facultad que tiene esta cartera para asignar series, códigos y rangos de la licencia de conducción, la licencia de tránsito y la placa única nacional. Como se observa, la normatividad sujeta a análisis no contiene una disposición expresa sobre la titularidad de la tasa generada por la expedición de la licencia de conducción (criterio formal). No obstante, la Ley 1005/06 y el Código Nacional de Tránsito Terrestre son unívocos en conferir a los órganos de representación popular de las entidades territoriales la facultad para determinar el método y sistema del tributo en comento. Así, en aplicación del criterio orgánico, la Sala concluye que la tasa bajo estudio es una fuente endógena de financiación de las mencionadas entidades.” “Sin embargo, en contra de la anterior conclusión puede afirmarse que el hecho que el legislador hubiera dispuesto que el Ministerio de Transporte fuera sujeto activo de la tarifa en un monto equivalente al 35% haría que, de acuerdo con el criterio material, el tributo ingresara en ese porcentaje al presupuesto del sector central y, por ende, no tuviera la calidad de fuente endógena de financiación.” “Empero, a juicio de la Corte existen varios argumentos sustanciales que reafirman la titularidad de la tasa a favor de las entidades territoriales, a pesar de la participación del Ministerio en la tarifa generada por la expedición de las licencias. En primer lugar, debe advertirse que la prestación del servicio que origina la tasa es un asunto de competencia propia de los organismos de tránsito municipales y distritales, por lo que resulta forzoso concluir que el monto de la tarifa tiene como finalidad esencial el cubrimiento de los gastos en que incurre la entidad territorial por la expedición de la licencia. En segundo término, aunque el artículo 15 de la Ley 1005/06 estipula que el Ministerio de Transporte debe recibir el 35% de la tarifa, esa suma es transferida por los organismos de tránsito de cada jurisdicción. Esto lleva a inferir que la tasa es recaudada en su totalidad por la entidad territorial, ingresa integralmente a su presupuesto y luego, como consecuencia del mandato legal, es trasladado el mencionado monto, a fin de retribuir al Ministerio por los costos que se derivan de la asignación de series, códigos y rangos de la especie venal respectiva.” “Finalmente, no puede perderse de vista que, al tenor del principio de representación popular del tributo (Art. 338 C.P.), sólo el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales pueden imponer contribuciones fiscales o parafiscales. Esta disposición de la Carta Política, que reafirma el postulado del constitucionalismo liberal relativo a la imposibilidad de decretar tributos sin representación, permite afirmar para el presente asunto que, habida cuenta la existencia de una norma jurídica que confiere a los órganos de representación popular de las entidades territoriales la competencia para definir el método y el sistema de un tributo en particular, resultaría un contrasentido afirmar que se trata de una fuente de financiación exógena. Sobre el particular, debe recordarse que el ejercicio del poder tributario tiene sustento esencial en la eficacia del principio democrático, de manera que toda decisión que involucre la imposición de tributos debe estar precedida de la deliberación por los órganos de representación política correspondientes. En Referencia con esta afirmación, la jurisprudencia constitucional otorga carácter prevalente al criterio orgánico en la definición de la titularidad del tributo, en tanto el hecho que la ley confiera a las asambleas y concejos la facultad de definir el método y el sistema del ingreso fiscal de que se trate, involucra necesariamente que los recursos captados pertenezcan a esa entidad territorial. En conclusión, existe una norma legal que expresamente confiere a las asambleas y concejos la facultad de definir las tasas generadas por la expedición de, entre otros documentos, las licencias de conducción. Por tanto, de acuerdo con el criterio orgánico previsto por la jurisprudencia constitucional, el mencionado tributo corresponde a una fuente de financiación endógena de las entidades territoriales. Este carácter es reforzado por el hecho que la tasa tiene por objeto cubrir los costos de un servicio prestado por los organismos de tránsito de las mismas entidades y, en ese sentido, la renta correspondiente ingresa al presupuesto local, sin perjuicio de las transferencias que la ley prevé a favor del Ministerio de Transporte, traslados que en ningún caso modifican la titularidad del ingreso fiscal.”

Referencias: Artículos 3º, 6º, 18-26 y Ley 1005 de 2006

Artículo 18. Facultad del titular. La licencia de conducción habilitará a su titular para manejar vehículos automotores de acuerdo con las categorías que para cada modalidad establezca el reglamento.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte, reglamentará el Examen Nacional de Aptitud y Conocimientos Específicos de Conducción, que será obligatorio presentar y aprobar por todo aspirante para la expedición de la Licencia de Conducción por primera vez o por refrendación. La vigencia de este examen será de cinco (5) años, pasados los cuales se deberá presentar un nuevo examen.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-104-04](#) decidió Declarar exequible el Artículo 18 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado⁴⁹

Reglamentación: [Resolución 1600 de 2005](#) Ministerio de Transporte. Examen Teórico Práctico de Conducción

Artículo 2º. Modificado Artículo 1º [Resolución 5113 de 2009](#).

Artículo 4º. Modificado Artículo 2º [Resolución 5113 de 2009](#).

Artículo 7º.

Parágrafo 2º. Modificado Artículo 3º [Resolución 5113 de 2009](#).

Artículo 9º. Modificado Artículo 4º [Resolución 5113 de 2009](#).

Artículo 10. Modificado Artículo 5º [Resolución 5113 de 2009](#).

Adicionada: Artículos 6 y 7 [Resolución 5113 de 2009](#) Ministerio de Transporte

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

Artículo 19. Requisitos. Modificado Artículo 5º [Ley 1383 de 2010](#). Podrá obtener por primera vez una licencia de conducción para vehículos quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos de servicio diferente del servicio público:

1. Saber leer y escribir.

⁴⁹ El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

2. Tener 16 años cumplidos.

3. Aprobar un examen teórico-práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos de tránsito de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, o presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional en coordinación con el Ministerio de Transporte.

Comentario del Editor: El requisito de la capacidad teórico práctica para la conducción puede acreditarse en una de dos formas: (i) Presentando la prueba o examen directamente ante el organismo de tránsito o, (ii) presentando la certificación expedida por un centro de enseñanza automovilística debidamente habilitado.

4. Certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por un centro de reconocimiento de conductores habilitado por el Ministerio de Transporte y debidamente acreditado como organismo de certificación de personas en el área de conductores de vehículos automotores.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-321 de 2009](#) decidió **declarar infundada** la objeción presidencial presentada⁵⁰ contra el numeral 4 del Artículo 5 del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado (hoy la Ley 1383 de 2010), “*Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones*”, y en consecuencia, se declara **EXEQUIBLE**.

Reglamentación: Resolución [1555 de 2005](#) Ministerio de Transporte

Artículo 4. Modificado [Resolución 1200 de 2006](#) Artículo 1.

Adicionado [Resolucion 004299 2007](#) Artículo 3.

[Resolución 1750 de 2006](#) Artículos 1 y 2

Adicionado [Resolución 1200 de 2006](#) Artículo 5.; Modificado [Resolución 4061 de 2007](#) Artículo 1; Modificado [Resolución 004299 de 2007](#) Artículo 2. , Modificado [Resolución 3374 de 2009](#) Artículo 1.

Adicionado [Resolución 3374 de 2009](#). Artículo 2.

Adicionado [Resolución 3374 de 2009](#). Artículo 3.

Adicionado [Resolución 3374 de 2009](#)

Adicionado [Resolución 3374 de 2009](#). Artículo 5.

⁵⁰ 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.

Reglamentación: [Resolución 1750 de 2006](#)

Artículo 4: Modificado [Resolución 1838 de 2007](#) Artículo 1.

Parágrafo. Adicionado [Resolución 2700 de 2006](#) Artículo 1º.

Artículo 15. Modificado [Resolución 1200 de 2006](#) Artículo 2.

h) Modificado [Resolución 4299 de 2007](#) Artículo 1. Aclarado [Resolución 4311 de 2007](#) Artículo 1.

Artículo 16. Modificado [Resolución 1200 de 2006](#) Artículo 3.

[Resolución 4415 de 2005](#) Ministerio de Transporte

Artículo 1. Modificado [Resolucion 004076 2006](#) Artículo 1.

Artículo 2. Modificado [Resolución 1200 de 2006](#) Artículo 6.

Reglamentación: Artículo 3 [Resolución 1750 de 2006](#)

Adicionado [Resolución 619 de 2009](#) Artículo 1.

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-321 de 2009](#). “...las normas objetadas no establecen un monopolio a favor de empresa alguna. En efecto, se limitan a disponer que (i) para obtener por primera vez una licencia de conducción, se debe contar, entre otros requisitos, como un certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por un centro de reconocimiento de conductores habilitado por el Ministerio de Transporte y debidamente acreditado como organismo de certificación de personas en el área de conductores de vehículos automotores; y (ii) la revisión tecnicomecánica y de emisiones contaminantes se realizará en centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos, que posean las condiciones que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente en lo de sus competencias. El Ministerio de Transporte habilitará dichos centros, los cuales previamente deberán contar con reconocimiento en el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología acreditándose como organismo de inspección”. “Como se puede observar, las normas objetadas son de contenido abierto y no establecen qué empresa realizará los exámenes de aptitud física, mental y de coordinación motriz para los conductores, ni tampoco cuáles serán los centros de diagnóstico automotor. Sencillamente prevén la existencia de dichos centros, bien sea para conductores o automotores, los cuales funcionarán previa autorización del Ministerio de Transporte”. “...se trata de una discusión de carácter fáctico, acerca de la existencia de los mencionados centros, debate que escapa por completo a la órbita de competencia del juez constitucional”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 34847 de 2006](#): “En efecto, la puesta en marcha de unos cursos elementales o en el presente caso de unos exámenes especializados de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, buscan mejorar las condiciones en las cuales las personas ejercen su derecho a una movilidad libre y segura; conocer y acatar las normas de tránsito, respetar los derechos de los demás en los espacios públicos, mejorar sin duda las condiciones de seguridad vial en el país, pues tratándose de la salud de los conductores es factor vital que incide en la seguridad de todos los asociados”.

[Concepto 679061 de 2008](#): La sordera profunda, como discapacidad, por si misma no constituye impedimento para aspirar a obtener licencia de conducción. Es procedente, en cualquier caso,

efectuar al aspirante los exámenes de aptitud y las valoraciones médicas reglamentarias. Solo el resultado de las pruebas determinarán la capacidad o no para considerarse físicamente apto para obtener licencia de conducción.

Para vehículos de servicio público:

Los mismos requisitos enumerados anteriormente, a excepción de la edad mínima que será de 18 años cumplidos y de los exámenes teórico-prácticos y de aptitud física y mental o los certificados de aptitud de conducción expedidos que estarán referidos a la conducción de vehículo de servicio público.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-408-04](#): “Las licencias de conducción son documentos públicos de carácter personal e intransferible que autorizan a una persona para conducir válidamente un vehículo automotor de acuerdo con las categorías que para cada modalidad se establezcan. Para su obtención, el legislador ha previsto una serie de exigencias y requisitos, que para la conducción de vehículos de servicio público se hacen más exigentes”. “En efecto, el Artículo 16 de la Ley 769 de 2002, dispone que los centros de enseñanza automovilística “ofrecerán dentro de sus programas una especial capacitación para conducir vehículos de servicio público”. Así mismo, se exige una edad superior que la requerida para la conducción de un vehículo particular, y la realización de exámenes teóricos y prácticos de aptitud física y mental, así como certificados de aptitud de conducción circunscritos a la conducción de vehículos de servicio público. De la misma manera, la vigencia de la licencia de conducción para vehículos de servicio público, a diferencia de la exigida para vehículos particulares que es indefinida, será de tres años y deberá renovarse previo cumplimiento de las exigencias previstas en la ley”. “Todo ello evidencia, a juicio de la Corte, que el legislador, dada la relevancia y los intereses que se pretenden proteger, como son la seguridad de los usuarios y el interés general de la colectividad, fue más exigente con la normatividad que se aplica a los conductores de vehículos de transporte público.”

Parágrafo 1°. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, renovación y refrendación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales, entre otros, las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte reglamentará para que en un plazo de hasta 12 meses los centros de reconocimiento de conductores cumplan con los requisitos de habilitación y acreditación.

Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte reglamentará los costos del examen, teniendo como referencia los valores actuales, haciendo ajustes anuales hasta por el índice de precios al consumidor, IPC.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-104 de 2004](#) decidió Declarar EXEQUIBLE el Artículo 19 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado⁵¹

Referencias: Artículo 3º, 6º, 12 y siguientes, 17, 23 y 24

Artículo 20. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución las categorías de licencias de conducción y recategorizaciones, lo mismo que las restricciones especiales que deben tenerse en cuenta para la expedición de las licencias según cada categoría.

Reglamentación: [Resolución 1500 de 2005](#) Ministerio de Transporte

Artículo 9º. Modificado Artículo 1º [Resolución 35 de 2006](#).

[Resolución 1300 de 2007](#) Ministerio de Transporte

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 9370 de 2008](#): “...no es obligatorio para solicitar el duplicado de la licencia de conducción, haber presentado la denuncia por pérdida, debido a que esta se asimila a una declaración extrajudicial, que fue suprimida expresamente por la Ley 962 del 8 de julio de 2005, lo correcto sería entonces, una vez sea hurtada o perdida la licencia de tránsito tramitar la solicitud de duplicado de la licencia, mientras se expide el nuevo original, el vehículo no podrá transitar.”

Referencias: Artículos 17 y 24

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 párrafo único del Artículo 18, que se encuentra habilitado y adiestrado para conducir con dicha limitación.

Cuando se requiera el empleo de instrumentos ortopédicos y el vehículo esté provisto de mecanismos u otros medios auxiliares que previa demostración y constatación le capaciten para el ejercicio de la conducción, bajo su propia responsabilidad, también podrá obtener la licencia para manejar vehículos de servicio público, pero únicamente de servicio individual.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-156-04](#) decidió Declarar EXEQUIBLE, por el cargo analizado⁵², el aparte subrayado, contenida en el Artículo 21 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo. Para el caso de limitaciones físicas progresivas, la vigencia de la licencia de conducción será determinada mediante la práctica de un examen médico especial.

⁵¹ El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

⁵² Los cargos formulados fueron la violación a los derechos a la igualdad y a la libertad de asociación de los discapacitados que requieren el empleo de instrumentos ortopédicos y que el vehículo esté provisto de mecanismos u otros medios auxiliares que le capaciten para el ejercicio de la conducción, al impedirles obtener la licencia para manejar vehículos de servicio público que no sea individual

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 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 u 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.”*

Referencias: Artículos 17, 18 y 19

Artículo 22. Vigencia de la licencia de conducción. Modificado Artículo 6º [Ley 1383 de 2010](#). Las licencias de conducción para vehículos de servicio diferente al público, tendrán una vigencia indefinida. No obstante, cada cinco (5) años, el titular de la licencia deberá refrendarla, para lo cual se practicará un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, que permitirá establecer que se mantienen las aptitudes requeridas para conducir.

Las licencias de conducción para vehículos de servicio público tendrán una vigencia de tres (3) años, al cabo de los cuales se solicitará su refrendación, presentando un nuevo examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz, y el registro de información o certificado en el que conste que se encuentra al día por concepto de pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, debidamente ejecutoriadas.

Parágrafo. Todos los conductores de servicio público mayores de sesenta (60) años deberán refrendar su licencia de conducción anualmente, demostrando mediante el respectivo examen, su aptitud física, mental y de coordinación motriz. De igual manera lo harán cada tres (3) años los conductores de servicio diferente al público, a partir de los sesenta y cinco (65) años de edad.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 30721 de 2008](#): *“El parágrafo del artículo 22 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, obliga a los conductores de servicio público mayores de 65 años, a realizarse un examen médico ante los Centros de Reconocimiento de Conductores, cada año, para renovar su licencia de conducción. (...) Consideró el legislador de suma importancia proteger al adulto mayor de posibles riesgos derivados de su estado anímico; es de anotar que esta disposición está directamente relacionada con la prevención a terceros.”*

Comentario del Editor: Se deben diferenciar de manera clara los conceptos de renovación y de refrendación, la primera hace relación a volver a darle vigencia a algo, en este evento a una autorización –la conducción de vehículos- y la refrendación hace referencia no tanto a la vigencia, es decir a un término sino a demostrar que se mantiene las condiciones físicas, mentales y de coordinación mínimas para conducir. Para el caso de las licencias que habilitan para la conducción de vehículos de servicio particular, al carecer de vigencia, es decir, que su validez no depende del

paso del tiempo o de un término, no existe la figura de la renovación sino de la refrendación dado que la norma exige que cada cinco años se demuestre, a través de un medio que ha definido la Ley como son los Certificados expedidos por los Centros de Reconocimiento de Conductores, que se mantienen las aptitudes para conducir; en el caso de las licencias de servicio público, los términos para la renovación y la refrendación fueron asimilados en un mismo momentos por el legislador –tres años-, por ello la renovación –volverle a dar vigencia- y la refrendación –demostrar que se mantienen las aptitudes para conducir-, aunque son en un mismo momento, son jurídicamente diferenciables.

Referencias: Artículo 3º, 6º, 10, 17, 18 y 19

Artículo 23. Renovación de licencias. La renovación se solicitará ante cualquier organismo de tránsito o entidad pública o privada autorizada para ello, su trámite no podrá durar más de 24 horas una vez aceptada la documentación.

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.

Jurisprudencia Constitucional: 1. Corte Constitucional **Sentencia C-017-04** "inhibirse de pronunciarse acerca de la constitucionalidad de la expresión "subsista una sanción contra su tenencia o" contenida en el Artículo 23 de la Ley 769 de 2002". 2. Corte Constitucional **Sentencia C-017-04** Aparte Subrayado declarado **exequible**, por los cargos analizados"⁵³

Referencias: Artículo 3º, 6º, 10, 17 y 26

Artículo 24. Recategorización. El titular de una licencia de conducción podrá solicitar ante un organismo de tránsito o la entidad pública o privada por él autorizada, la recategorización de su licencia, para lo cual debe presentar y aprobar un nuevo examen teórico-práctico para la categoría solicitada y presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por el centro respectivo, y su trámite no podrá durar más de 72 horas una vez aceptada la documentación.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional Sentencia **C-104-04** decidió Declarar EXEQUIBLE el Artículo 24 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado⁵⁴

Referencias: Artículo 3º, 6º, 17 y 18

Artículo 25. Licencias extranjeras. Las licencias de conducción, expedidas en otro país, que se encuentren vigentes y que sean utilizadas por turistas o personas en tránsito en el territorio nacional, serán válidas y admitidas para conducir en Colombia durante la permanencia autorizada a su titular, conforme a las disposiciones internacionales sobre la materia.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto 68225 de 2007;** **Concepto 81721 2009** y **Concepto 415191 de 2009:** "Significa lo anterior que en el territorio Colombiano se

⁵³ Los cargos analizados fueron violación a la Supremacía de la Constitución, a la libre locomoción y a la libertad de empresa consagrados en los Artículo 4º, 24 y 333 Superiores

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

permite la conducción de vehículos, sin necesidad de homologación y/o refrendación; a quienes visitan el país en tránsito o por turismo, con la salvedad de que únicamente se autoriza esta práctica durante el tiempo que dura su permanencia en el territorio Colombiano.

Ahora bien, los Colombianos domiciliados en el exterior y residenciados temporalmente en Colombia y los extranjeros residentes en nuestro país que demuestren ser titulares de una licencia de conducción legalmente expedida en otro país, que tengan relaciones diplomáticas o comerciales podrán obtener licencia de conducción en la categoría equivalente a la otorgada en el exterior; significa lo anterior que este grupo de personas si deben tramitar su licencia de conducción en nuestro país con base en las equivalencias a las licencias expedidas en otro país.”

Artículo 26. Causales de suspensión o cancelación. Modificado Artículo 7º [Ley 1383 de 2010](#). La licencia de conducción se suspenderá:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.
2. Por decisión judicial.
3. Por encontrarse en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por la autoridad competente de conformidad con lo consagrado en el Artículo 152 de este código.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 58510 de 2006](#) y [Concepto 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.”

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

4. Por prestar servicio público de transporte con vehículos particulares, salvo cuando el orden público lo justifique, previa decisión en tal sentido de la autoridad respectiva.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-408-04](#) decidió Declarar **EXEQUIBLE** el numeral 5º del Artículo 26 de la Ley 769 de 2002.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-408-04: ...el legislador, dada la relevancia y los intereses que se pretenden proteger, como son la seguridad de los usuarios y el interés general de la colectividad, fue más exigente con la normatividad que se aplica a los conductores de vehículos de transporte público. De ahí, que se consagre en el Artículo 26...como causal de suspensión e incluso de cancelación de la licencia de conducción, que el servicio de transporte público sea prestado en

vehículos particulares, pues los conductores de esta clase de vehículos deben acreditar exigencias superiores a quienes conducen vehículos particulares, sin desestimar, por supuesto, la idoneidad que debe acreditar quien aspire a obtener una licencia de conducción en general.” ”En ese sentido, el propio legislador al expedir el Estatuto Nacional de Transporte, impuso a las empresas de transporte público la obligación de vigilar y constatar que los conductores de sus equipos “cuenten con la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este Artículo acarreará las sanciones correspondientes” (Ley 336/96 art. 34)”. “Con ello tampoco se desconoce el derecho al trabajo, porque sencillamente quien aspire a ejercer dicho oficio, debe sujetarse a las exigencias que establece la ley para esa clase de actividad, pues está de por medio no sólo la seguridad de los usuarios del servicio en cuestión, sino la de peatones, ciclistas, motociclistas y en general quienes se desplacen por las calles y vías públicas”. “Así las cosas, quien infrinja las disposiciones legales que en materia de conducción se imponen, se hará acreedor a las sanciones que al efecto establezca la ley. En esos eventos...adquiere especial relevancia el derecho administrativo sancionador, como manifestación de la potestad punitiva del Estado, mediante el cual se potencia la regulación de la vida en sociedad en aras de mantener la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo (CP. art. 2)”. “Ahora, podría alegarse que en regiones apartadas el servicio público de transporte no puede ser prestado satisfactoriamente por tratarse de lugares con especial alteración del orden público y, por lo tanto, las necesidades de la colectividad se verían insuficientemente satisfechas, con lo cual se podrían vulnerar derechos fundamentales de la ciudadanía. Con todo, el legislador en el Artículo 26 acusado, previó una excepción al disponer la procedencia de la sanción a que se refiere la norma “salvo cuando el orden público lo justifique, previa decisión en tal sentido de la autoridad respectiva”. De esa forma, el legislador en cumplimiento de lo dispuesto por el Artículo 365 de la Carta Política, previó la eficiente prestación del servicio público de transporte cuando por razones de alteración del orden público, este no pueda ser prestado de manera efectiva”.

Comentario del Editor: Llama la atención que el legislador haya tomado la decisión de retirar de las causales de suspensión la reincidencia en la comisión de infracciones de tránsito, ahora esta figura solo constituye criterio para la determinación de la sanción, lo cual no deja de ser sofisticado en la medida que la mayoría de las sanciones establecidas por la comisión de infracciones de tránsito están tasadas directamente por el legislador en el artículo 131.

La licencia de conducción se cancelará:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.
2. Por decisión judicial.
3. Por muerte del titular. La Registraduría Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los Artículos 8° y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.
4. Reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en Referencia con el Artículo 152 de este código.

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

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-408-04](#) decidió Declarar **exequible** el numeral 5° del Artículo 26 de la Ley 769 de 2002.

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

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

Parágrafo. 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.

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

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

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

Referencias: Artículos 17, 131, 137 y siguientes y 152

CAPITULO III

Vehículos

Artículo 27. Condiciones de cambio de servicio. Todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine este Código. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones.

Parágrafo 1°. Modificado Artículo 1º Ley 903 de 2004: El Ministerio de Transporte determinará un período no mayor de seis (6) meses, en el cual se permitirá el cambio de servicio particular a público de los vehículos tipo volqueta, camperos y vehículos de carga de dos (2) ejes hasta de cuatro (4) toneladas.

El Ministerio de Transporte reglamentará en un término de sesenta (60) días, a partir de la promulgación de la presente ley, el cambio de servicio de particular a público, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Por ser zonas rurales o suburbanas de difícil acceso para el servicio de carga y pasajeros por parte de empresas habilitadas por el Ministerio de Transporte.
2. Por tratarse de un servicio que es debidamente atendido por empresas habilitadas para ese tipo de transporte.
3. En el caso de transporte, que por sus características requieran un tipo especial de vehículos.

En ningún caso se podrá cambiar de clase un vehículo automotor.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-408-04](#) había decidido Declarar **exequible** el Parágrafo 1º del Artículo 27 de la Ley 769 de 2002 que prohíbe el cambio de clase o de servicio de un vehículo.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-408-04](#): “El cambio de clase o servicio de un vehículo...en alguna época de transición de la normatividad tuvo trascendencia en aras de regularizar situaciones de hecho que venían siendo cohonestadas por autoridades del transporte, no podían ser mantenidas en contravía de las políticas que en relación con el sector transporte viene implementando el legislador, en las cuales se propugna cada vez más por garantizar un servicio seguro, cómodo y eficiente, que sólo puede ser asumido por empresas, o personas naturales o jurídicas que cumplan con una serie de condiciones especiales para ese fin. “ En ese orden de ideas, el legislador dentro de su libertad de configuración normativa, estableció una prohibición en ese sentido, lo cual encuentra pleno sustento constitucional, pues con ello se busca la prevalencia del interés general así como la seguridad no sólo de los usuarios del servicio, sino de quienes transitan por las vías públicas. Nótese que la ley⁵⁵, 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.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 6303 de 2010 : “Por lo anterior, aunque en el momento del registro fuera posible el cambio de clase o transformación de este tipo de

⁵⁵ Ley 336/96 art. 23

vehículos (volquetas), en la actualidad no es permitido y no existe ninguna excepción, además la norma aplicable para cualquier trámite (compraventa, transformación, modificación, cambio de servicio, etc.) es la aplicable en el momento de realizar el trámite y no en el momento de registrar el vehículo de conformidad con el principio de irretroactividad que se señaló inicialmente”

Concepto 614791 de 2008: “En la citada resolución (3909/08) se establece taxativamente que los vehículos rígidos tipo volco y mezcladoras (mixer) que sean objeto de registro inicial no podrán efectuar transformaciones, modificaciones ni cambios de servicio bajo ninguna circunstancia, sin embargo, de conformidad con las normas citadas al inicio del presente escrito, en la actualidad n los vehículos registrados con anterioridad a la resolución 3009 de 2008 ni los registrados posteriormente pueden realizar transformación que implique el cambio de clase de servicio.”

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

Parágrafo Nuevo. En los términos establecidos en el presente Artículo, el Ministerio de Transporte reglamentará el cambio de servicio público tipo taxi a servicio particular.

Reglamentación: [Decreto 4116 de 2004](#)

Artículo 9°. **Sustituido Artículo 28** [Resolución 4775 de 2009](#).

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° [Concepto 4488801 de 2009](#) y [512321 de 2009](#): “El alcance del Parágrafo del artículo 28 de la Resolución 4775/09 que consagra la matrícula de un vehículo clase taxi individual por reposición exige que su propietario cancele la Licencia de Tránsito del automotor que sale del servicio y a su vez efectúe la reposición dentro del año siguiente al de la cancelación, lo cual significa que si opta por la reposición del vehículo este necesariamente se debe someter a la desintegración física para tener derecho al denominado “cupó” del taxi.”

Artículo 10. **Sustituido Artículos 6° y 29** [Resolución 4775 de 2009](#)

Artículo 11. **Sustituido Artículo 30** [Resolución 4775 de 2009](#)

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte, definirá en un plazo no mayor de 60 días contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley, mediante resolución todo lo relativo a la reglamentación de los vehículos antiguos y los vehículos clásicos en lo cual queda facultado para conceptuar sobre las placas, seguros e impuestos y se faculta al organismo de tránsito pertinente para determinar las restricciones de circulación.

Legislación Complementaria: Artículos 1 y 2 [Ley 1364 de 2009](#)

Reglamentación [Resolución 19199 2002](#) Ministerio de Transporte

Artículo 3: **Adicionado Artículos 6° y 33** [Resolución 4775 de 2009](#).

Artículo 4: **Modificado Artículo 31** [Resolución 4775 de 2009](#)

Artículo 5: **Derogado Artículo** [Resolución 4111 de 2004](#) Ministerio de Transporte

Artículo 8. **Modificado Artículo 32** [Resolución 4775 de 2009](#).

[Resolución 4111 de 2004](#) Ministerio de Transporte

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

Concepto 155911 de 2009: *“De las disposiciones enunciadas, claramente se infiere que previa a la definición de un vehículo clásico o antiguo este se debe encontrar registrado y una vez se obtenga la certificación que lo acredita como tal (Clásico - Antiguo), se debe expedir una nueva licencia de tránsito por parte del Organismo de Tránsito competente con la anotación PA/CLASICO – PA/ANTIGUO”, según el caso.”*

Concepto 53807 de 2004: *“... de acuerdo con la resolución 19199 de 2002 “Por la cual se reglamenta el parágrafo 2 del artículo 27 de la Ley 769 de 2002, Automóviles ANTIGUOS Y CLASICOS”, necesariamente exige como requisito previo a la clasificación del vehículo como clásico o antiguo que se encuentre registrado o matriculado lo cual implica que debe tener asignada una placa como identificación; adicionalmente la misma disposición exige que la entidad especializada en la preservación de estos automotores, expedirá certificación con vigencia de 2 años, lo cual permite constatar el cumplimiento de las condiciones originales del automotor y en caso de modificaciones sustanciales, se retirarán las placas del antiguo o clásico y la reemplazará por la placa única nacional, es decir, que necesariamente el vehículo debe estar matriculado, conforme al numeral 1º del artículo 3º de la Resolución 19199 de 2002”*

Comentario del Editor: Gran parte de este dispositivo legal ha tenido una vigencia temporal. De la misma se mantienen vigentes tres aspectos: (i) la prohibición de cambio de clase o servicio, es decir no se puede cambiar de particular a público o viceversa; (ii) la única excepción al cambio de servicio existente en la actualidad es el cambio de público a particular de los vehículos tipo taxi; y (iii) se mantiene la competencia del Ministerio de Transporte para regular lo referente a los vehículos clásicos y antiguos.

Referencia: Artículo 29

Artículo 28. Condiciones técnico-mecánica, de gases y de operación.
Modificado Artículo 8º [Ley 1383 de 2010](#). Para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.

Parágrafo 1º. 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"⁵⁶. En efecto, las empresas de servicio automotor deberán sufragar los costos de mantenimiento de un centro de llamadas, contratado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, al cual podrán acudir los usuarios del servicio para reportar la comisión de infracciones de tránsito o la violación al régimen de sanciones por parte de aquéllas. En otras palabras, se está imponiendo una contraprestación al funcionamiento de un servicio público". "En cuanto al **sujeto activo**, queda claro que es el Estado, representado por la Superintendencia de Puertos y Transporte, entidad que deberá, a su vez, contratar los servicios de un centro de llamadas, el cual estará bajo su vigilancia, inspección y control". "El **sujeto pasivo**, por su parte, también se encuentra plenamente previsto por la norma objetada, ya que se trata de las empresas de servicio público terrestre automotor; en tanto que el **hecho generador**, lo constituye la prestación del servicio público de transporte terrestre". "...el legislador previó esos parámetros generales destinados a fijar los sistemas y métodos para determinar la tarifa de la tasa, por cuanto dispuso que aquella deberá ser liquidada "en proporción al número de vehículos vinculados", es decir que, a mayor número de vehículos inscritos por la empresa transportadora, correlativamente será mayor la tarifa de la tasa que deberán pagar por concepto de mantenimiento del servicio de reporte de infracciones de tránsito".

Con dicho propósito, los vehículos de servicio público y oficial, de manera obligatoria deberán llevar un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico correspondiente al centro de llamadas antes indicado.

Los vehículos de servicio público deberán llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa según normas que profiera el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: [Resolución 2999 2003-Placas](#)

Adicionada [Resolución No 008941 de 2003](#) Ministerio de Transporte

Adicionada [Resolución 909 de 2005](#) Ministerio de Transporte

⁵⁶ Sentencia C- 950 de 2007.

Las obligaciones previstas en este Artículo y la contratación de los servicios del centro de llamadas deberán implementarse en un término no mayor de un (1) año contado a partir de la fecha de promulgación de la presente ley.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-321 de 2009](#) decidió declarar infundada la objeción presidencial presentada⁵⁷ contra el parágrafo 2 del Artículo 8º del proyecto de ley.núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado (hoy la Ley 1383 de 2010), “*Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones*”, y en consecuencia, se declara exequible.

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

Referencias: Artículos 51 y 131

Artículo 29. Dimensiones y pesos. Los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte, para lo cual debe tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional.

Reglamentación: [Resolución 4100 de 2004](#) Ministerio de Transporte

Artículo 4. Adicionado [Resolución 2888 de 2005](#) Ministerio de Transporte.

Artículo 7. *Dimensiones.* Adicionado [Resolución 2888 de 2005](#) Artículo 2.

Artículo 8. Modificado Artículo 1º [Resolución 1782 de 2009](#).

[Resolución 2888 de 2005](#) Artículo 3.

Parágrafo 2º. Derogado Artículo 3º [Resolución No 006427 de 2009](#)

Parágrafo 3º. Derogado Resolución [Resolución 2888 de 2005](#) Artículo 7. Derogado Artículo 3º [Resolución No 006427 de 2009](#)

⁵⁷ Consideró el Presidente de la República que la norma no atiende los preceptos constitucionales y la doctrina constitucional para adoptar esta clase de medidas, toda vez que, tan sólo se limita a señalar que el responsable del pago son las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor y que dicho pago debe hacerse en proporción al número de vehículos vinculados

Artículo 15. Modificado Artículo 4º, [Resolución 2888 de 2005](#).

Adicionado [Resolución No 006427 de 2009](#) Artículo 2º.

[Resolución 319 de 2008](#)

Artículo 16. Modificado Artículo 5 [Resolución 2888 de 2005](#), Modificado Artículo 1º [Resolución No 006427 de 2009](#).

Artículo 30. Equipos de prevención y seguridad. Ningún vehículo podrá transitar por las vías del territorio nacional sin portar el siguiente equipo de carretera como mínimo.

1. Un gato con capacidad para elevar el vehículo.
2. Una cruceta.
3. Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.
4. Un botiquín de primeros auxilios.
5. Un extintor.
6. Dos tacos para bloquear el vehículo.
7. Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicata, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.
8. Llanta de repuesto.
9. Linterna.

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

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-529-03](#) decidió Declarar exequible el parágrafo del Artículo 30 de la Ley 769 de 2002, en el entendido que **esas defensas pueden ser reemplazadas por otras que sean técnicamente similares a las originales**, salvo la expresión tachada que se declara inexecutable

Jurisprudencia: corte Constitucional Sentencia [C-529-03](#). “Y es que, como lo señala una de las intervinientes, esos aditamentos hacen que las fuerzas de una eventual colisión sean transmitidas en forma más directa a los cuerpos de los ocupantes del otro automotor ya que se anula el poder absorbente de fuerzas que tiene el conjunto delantero de los vehículos, cuyo diseño en fábrica busca amortiguar parcialmente los efectos de una colisión. Las defensas rígidas incrementan entonces notablemente los riesgos de un accidente de tránsito”. “...la prohibición acusada pretende reducir los riesgos de los accidentes de vehículos y proteger así la seguridad y los derechos de terceros, con base en consideraciones empíricas razonables, por lo que es un desarrollo legítimo de la libertad de configuración del Legislador en materia de regulación del tránsito. Y esto es suficiente para desestimar los cargos del actor en contra de dicha prohibición.” “Con todo, aunque en general la instalación de esas defensas por empresas distintas a las fábricas originarias no garantiza usualmente las especificaciones de seguridad que eviten el agravamiento de las colisiones, existen sin embargo empresas idóneas que fabrican esos implementos con las especificaciones técnicas requeridas. En tal caso, la diferenciación entre las defensas rígidas originales y aquellas elaboradas técnicamente con las mismas especificaciones del fabricante originario pierde su sentido, pues no asegura una mayor protección de la vida y seguridad de las personas. Por ello, la Corte condicionara

la constitucionalidad de la prohibición acusada, y precisará que esas defensas pueden ser reemplazadas por otras que sean técnicamente similares a las originales.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 487351 de 2009](#): “Por lo anterior queda claro que aquellas personas que instalen en sus vehículos defensas rígidas y que no sean las originales o similares técnicamente a estas, incurren en la prohibición señalada en el parágrafo del artículo 30 de la ley 769 de 2.002, y se impondrá la amonestación contemplada en el artículo 123 de la citada ley, ya que este tipo de sanción se puede aplicar a cualquier contravención a las disposiciones del Código Nacional de Tránsito.”

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

Referencias: Artículo 131 literal C numeral 11

Artículo 31. Salida de emergencia. Todo vehículo dedicado al transporte colectivo de pasajeros debe tener como mínimo una salida de emergencia en cada uno de sus costados adicionalmente a las puertas de ascenso de pasajeros. El Ministerio de Transporte definirá las características técnicas correspondientes

Reglamentación: [Resolución 5666 de 2003](#) Ministerio de Transporte

Referencias: Artículos 51 y 131 literal D, numeral 11

Artículo 32. Condiciones de la carga. La carga de un vehículo debe estar debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normatividad técnica nacional cuando esta aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental. Los contenedores deberán llevar dispositivos especiales de sujeción, según lo estipulado por el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: [Resolución 9606 de 2003](#) Ministerio de Transporte

Referencias: Artículos 33, 78, 102, 122 Par 1º y 131 literal C numerales 20, 21 y 36

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.

Legislación Complementaria: Artículo 68 [Ley 962 de 2005](#)

Reglamentación: [Resolución 4959 de 2006](#)

Artículo 9 Literal c) Modificado parcialmente por la [Resolución 004193 de 2007](#) Artículo 1.

Adicionado [Resolución 004193 de 2007](#) Artículo 2.

Artículo 13. Literal d) Adicionado [Resolución 004193 de 2007](#) Artículo 2.

Adicionado [Resolución 1724 de 2007](#). Artículo 1°.

Adicionado [Resolución 004193 de 2007](#) Artículo 2°.

Adicionado [Resolución 004193 de 2007](#) Artículo 3.

Conceptos Oficina Jurídica del Ministerio de Transporte: [Concepto 34847 2006](#): “...Ahora bien, el Instituto nacional de Vías otorga permisos cuando se trata de vías nacionales a cargo del INVIAS. Cuando estos permisos se solicitan para el tránsito de vías urbanas en esta ciudad, la competencia la tiene la autoridad de tránsito de Bogotá D.C. de acuerdo con lo establecido en el Decreto – Ley 80 de 1987 y el Decreto 1147 de 1971 en Referencia con el Artículo 3 de la Ley 769 de 2.002.

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

CAPITULO IV

Licencia de tránsito

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

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 21335 de 2008](#) y [Concepto 30761 de 2008](#): “... en el evento que un automotor transite sin portar licencia de tránsito o copia de la misma, deberá procederse a su inmovilización, de conformidad con el artículo 125 del Código Nacional de Tránsito debido a que en Colombia, de conformidad con el artículo 34 de la citada norma, no es posible que un vehículo transite sin ella, y podrá hacerse entrega del vehículo una vez se subsane la falta, es decir se allegue la licencia o su copia y sea portada por el conductor del vehículo.”

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

Reglamentación: Artículo 37, 38, 84, 87, 88, 89, 90, 111, 112, 153 y 154 [Resolución 4775 de 2009](#) Ministerio de Transporte.

Artículo 83 [Resolución 4775 de 2009](#). Modificado [Resolución 799 de 2010](#) Artículo 1o.

Artículo 85. [Resolución 4775 de 2009](#). Modificado [Resolución 799 de 2010](#) Artículo 2o.

Artículo 86. [Resolución 4775 de 2009](#) Modificado [Resolución 799 de 2010](#) Artículo 3o.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 27011 de 2008:
“... los trasposos o cambio de propietario, requieren de requisitos previamente establecidos que afectan las características del documento denominado licencia de tránsito. La expedición del documento en duplicado debe ajustarse a la consignación de los datos **exactos** contenidos en el documento original, por consiguiente uno y otro trámites son diferentes sustancial e informativamente.”

Adicionada artículos 4 y siguientes [Resolución 799 de 2010](#)

Artículos 141, 142, 143 y 144 [Resolución 4775 de 2009](#).

[Resolución 5621 de 2009](#)

Artículo 35. Expedición. La licencia de tránsito será expedida por cualquier organismo de tránsito o por quien él designe, previa entrega de los siguientes documentos:

Factura de compra si el vehículo es de fabricación nacional.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 221631 de 2009: Para efectos del registro inicial de un vehículo automotor es procedente la presentación de la copia de la factura de compra ya que a la luz del artículo 2º del Decreto 1165 de 1996 “... la entrega de la copia de la factura suple la obligación de entregar el original en los términos del artículo 617 del Estatuto Tributario”.

Factura de compra en el país de origen y licencia de importación.

Recibo de pago de impuestos.

Certificado de inscripción ante el RUNT.

Referencias: Artículos 6º y 10, Ley 488 de 1998

Artículo 36. *Elaboración.* El formato de la licencia de tránsito será único nacional, y será definido por el Ministerio de Transporte antes de los 60 días posteriores a la sanción de esta ley y en el mismo se incluirá al menos la información determinada en el Artículo 38 de este código.

Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de tránsito, se incluirán un código de barras bidimensional y un holograma de seguridad.

Reglamentación: [Decreto 289 de 2009](#)

[Resolución 1940 de 2009](#)

Artículo 7º Literal b) **Modificado Artículo 2º** [Resolución 3260 de 2009](#).

Literal e) **Modificado Artículo 2º** [Resolución 3260 de 2009](#).

Adicionada artículos 3 y siguientes [Resolución 3260 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Adicionada [Resolución 4906 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Referencias: Artículos 38 y 37

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.

Reglamentación: [Decreto 540 de 1995](#). Homologación

Artículo 3º. **Modificado Artículo 4º** [Ley 790 de 2002](#).

Parágrafo. Modificado Artículo 2º [Ley 903 de 2004](#), **Modificado Artículo 1º** [Ley 1281 de 2009](#)

Reglamentación: [Resolución 349 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Artículo 1.- **Sustituido Artículo 3** [Resolución 4775 de 2009](#).

Artículo 2.- **Sustituido Artículo 8º** [Resolución 4775 de 2009](#)

Parágrafo 2.- **Modificado Parágrafo 1º Artículo 8º** [Resolución 4775 de 2009](#).

Artículo 3.- **Sustituido Parágrafo 2º Artículo 8º** [Resolución 4775 de 2009](#)

Adicionada [Resolución 523 de 2010](#)

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 62741 de 2009](#) y [326221 de 2009](#): “ Es importante señalar que la Ley 1281 de 2009 no aplica de manera retroactiva, por lo tanto

de acuerdo con lo previsto en el párrafo 1º del artículo 2º de la Resolución 349 de 2009, los vehículos modelo 2008, 2007, 2006, etc., que no sean comercializados, se deben registrar con base en las disposiciones que se encontraban vigentes para la época, esto es, la circular 58884 de 2007. (...) Es importante precisar desde el punto de vista jurídico que la Resolución 349 de 2009, no previo el registro inicial de los vehículos que son importados directamente por el propietario interesado (persona jurídica o persona natural), cuyo objeto no es la venta de vehículos, ni tiene la calidad de concesionario, de tal manera que estas personas adquieren la factura de compra del automotor desde la fecha que el país de origen la expide para el embarque, sin tener en cuenta obviamente la posterior nacionalización de la mercancía, razón por la cual se hace necesario adoptar criterios para efectuar el registro inicial de estos vehículos.”

Concepto 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 (sic) el registro de vehículos usados y no existe la figura de un registro temporal.”

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

Conceptos 45457 de 2008 y 49757 de 2008: “La única forma de efectuar la matrícula inicial a que alude su consulta, es dando cumplimiento a las condiciones allí establecidas (en la circular 58834 del 2 de octubre de 2007 del Ministerio de Transporte) y cuando el adquirente demuestre mediante la factura de compra que solicitó el registro inicial dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes a la fecha de la expedición de la factura. Por tanto, cualquier circunstancia ajena a la prevista en la citada Circular deberá demostrarse por parte del propietario del vehículo ante el organismo de tránsito que se generó por fuerza mayor o caso fortuito.”

Concepto 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.”

De ninguna manera se podrá hacer un registro inicial de un vehículo usado, excepto cuando se trate de vehículos de bomberos, siempre que estos sean donados a Cuerpos de Bomberos Oficiales o Voluntarios, por entidades extranjeras públicas o privadas y que no tengan una vida de servicio superior a veinte (20) años y que la autoridad competente emita concepto favorable sobre la revisión técnico-mecánica. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a 90 días posteriores a la sanción de esta ley, los criterios y demás aspectos necesarios para la aplicabilidad de esta ley.

Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 644611 de 2008: “Ahora bien, no obstante la presunción de legalidad (de los registros de automotores), en el caso en que los organismos de tránsito realicen verificaciones posteriores y sospeche de la equivocación en todo o en parte del registro, no pueden revocar de plano dichos actos administrativos sin que el titular de su consentimiento, por lo que deberá controvertirlos ante la justicia administrativa, pues de conformidad con los artículos 102 a 104 del Acuerdo 051 de 1993, la nulidad de un registro inicial o matrícula de

un vehículo automotor solamente puede ser declarada por la justicia administrativa, mediante sentencia debidamente ejecutoriada y mientras que el juez competente no decida sobre la nulidad o la suspensión del acto, este se considera ajustado a derecho.”

Artículo 38. Contenido. La licencia de tránsito contendrá, como mínimo, los siguientes datos:

Características de identificación del vehículo, tales como: marca, línea, modelo, cilindrada, potencia, número de puertas, color, número de serie, número de chasis, número de motor, tipo de motor y de carrocería.

Número máximo de pasajeros o toneladas:

Destinación y clase de servicio:

Nombre del propietario, número del documento de identificación, huella, domicilio y dirección.

Limitaciones a la propiedad.

Número de placa asignada.

Fecha de expedición.

Organismo de tránsito que la expidió.

Número de serie asignada a la licencia.

Número de identificación vehicular (VIN).

Reglamentación Artículos 4, 105 y 146 [Resolución 4775 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Conceptos Oficina Jurídico Ministerio de Transporte: [Concepto 49736 de 2008](#): “De conformidad con las disposiciones enunciadas considera este Despacho que cualquier modificación que se pretenda efectuar al vehículo, se debe solicitar autorización previa al Organismo de Tránsito respectivo quien debe reportar la novedad al Registro Nacional Automotor, por tratarse de una característica de identificación del vehículo; el propietario por su parte debe solicitar actualización de la licencia de Tránsito.”

Parágrafo. Las nuevas licencias deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de la ley vigente sobre la materia.

El Ministerio de Transporte determinará las especificaciones y características que deberá tener el Número de Identificación Vehicular VIN.

Reglamentación: [Resolución 4775 de 2009](#) Artículo 3º

[Resolución 5646 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Referencias: Artículos 49 y 131 literal B numeral 7

Artículo 39. 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.

El propietario de un vehículo podrá solicitar el traslado de los documentos de un organismo de tránsito a otro sin costo alguno, y será ante el nuevo organismo de tránsito que el propietario del vehículo pagará en adelante los impuestos del vehículo.

Parágrafo 1°. El domicilio donde el organismo de tránsito (sic) ante el cual se encuentren registrados los papeles de un vehículo será el domicilio fiscal del vehículo.

Legislación Complementaria. Artículos 138 a 149 [Ley 488 de 1998](#).

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-1320 de 2000](#) decidió Declarar exequibles los literales c), d) y e) del artículo 141 de la Ley 488 de 1998.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-1320 de 2000](#): En esta oportunidad la Corte señaló: “La Corporación ha tenido también oportunidad de señalar que las exenciones son estímulos fiscales y eficaces instrumentos de política económica y social, que no contradicen el principio de equidad, si resultan razonables y necesarias para promover el desarrollo económico y social en las áreas que requieran de incentivos, precisamente, para impulsar su crecimiento o para imprimirle un mayor dinamismo. (...) Nótese que las exenciones consagradas en los literales c), d) y e) del artículo 141 de la Ley 488 de 1998 cumplen el requisito de la razonabilidad, en tanto que el tratamiento tributario favorable a los vehículos que se destinan a las actividades agrícola e industrial y al transporte público de pasajeros, en últimas, se fundamenta en el beneficio que, para toda la comunidad nacional, produce un crecimiento de mayor dinamismo en esos sectores.

De lo anterior resulta que los incentivos tributarios que se crean para fomentar la inversión y el desarrollo de los sectores agrícola, industrial y de transporte se justifican por su repercusión benéfica en el interés general y se fundamentan en la ganancia colectiva en que se traduce la inversión en infraestructura e insumos en esas áreas, pues en últimas, ello equivale a mejores niveles de desarrollo económico y social.”

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil [Concepto 1826 de 2007](#). “...es claro que la forma como está redactado el Artículo 142 de la Ley 488 de 1998 cuando define como sujeto pasivo del impuesto al “propietario o poseedor” está declarando una solidaridad en los términos del último inciso del Artículo 1568 del Código Civil.” como la tradición del dominio sobre los vehículos automotores requiere la entrega material y de la inscripción en el registro, “...los contratos de compraventa celebrados a partir del 7 de noviembre del 2002, que no fueron registrados, no pueden aducirse como prueba de la pérdida de la propiedad; entonces, el vendedor continuará siendo sujeto pasivo del impuesto sobre el vehículo en su condición de propietario, la cual sólo cesará a partir del registro.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 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.”

Jurisprudencia: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-720 de 1999](#) decidió, al declarar exequibles las expresiones y al *Corpes* respectivo; y al *Corpes*; y a

los Corpes y el párrafo segundo del original artículo 146 de la Ley 448 de 1998, según el cual “Del ochenta por ciento (80%) correspondiente a los departamentos, el cuatro por ciento (4%) corresponde se girará al Corpes respectivo, “Materialmente podría afirmarse que el impuesto de vehículos automotores es una renta propia de las entidades territoriales. En efecto, se trata de un tributo que se recauda en la jurisdicción de las respectivas entidades; cuyo producto ingresa a los respectivos presupuestos; destinado a satisfacer intereses o necesidades locales o regionales; y, que, en principio, no cuenta con elementos sustantivos que permitan afirmar que se trata de una renta nacional.(...) Ciertamente, dicho tributo se encuentra establecido por la Ley 488 de 1998, sin que para su perfeccionamiento se requiera decisión alguna del concejo municipal o de la asamblea departamental. En consecuencia, el impuesto nacional de vehículos constituye una renta nacional cedida a las entidades territoriales en proporción a lo recaudado en la respectiva jurisdicción.”

Jurisprudencia: En Sentencia C-172 de 2001 la Corte Constitucional decidió declarar exequible el artículo 147 de la Ley 488 de 1988, preceptuando; “... en principio nada se opone a que la ley cree un tributo y defina sus formas de administración y recaudo. Sin embargo, esa discrecionalidad del Legislador, si bien es amplia, no es absoluta, ya que debe respetar los mandatos constitucionales, y en particular la autonomía de las entidades territoriales. Por ello, por ejemplo, esta Corte ha señalado que, salvo ciertas excepciones, no podría la ley determinar la destinación de un impuesto municipal pues de hacerlo, estaría vaciando de contenido la autonomía de las entidades territoriales (...) es claro que el Congreso puede establecer las condiciones de recaudo y administración de un tributo nacional, y puede entonces conferir esas tareas a los departamentos y distritos sin que tal decisión afecte la autonomía municipal. Es más, en el fondo, la presente regulación del impuesto sobre los vehículos automotores fortalece uno de los componentes de esta autonomía, que comprende el derecho de los municipios a participar en las rentas nacionales (CP art. 287), puesto que la Ley 488 de 1998 establece una forma de participación de los municipios en ese impuesto nacional ya que el artículo 150 de esa ley precisa que el 20% del recaudo corresponde y debe ser transferido a los municipios “a que corresponda la dirección informada en la declaración.”

Jurisprudencia: Mediante Sentencia C-1190 de 2001 la Corte Constitucional decidió declarar EXEQUIBLE la expresión “los artículos 41 y 149 de la ley 488 de 1998”, del artículo 134 de la ley 633 de 2000, únicamente por los cargos analizados, esto es, por no vulnerar el principio de unidad de materia y haber sido objeto de aprobación en los debates establecidos en el ordenamiento superior.

Señaló La Corte en esta oportunidad: “Cuando se trata de analizar si la derogación expresa de normas legales vulnera o no dicho principio, la Corte debe en primer término determinar cuál es el contenido del precepto que es objeto de derogación, luego precisar cuál es el tema dominante regulado en la ley que consagra la derogatoria, y finalmente, deducir si entre el contenido genérico de la ley derogatoria y la norma derogada existe conexidad. Esta corporación en reciente sentencia señaló al respecto que el análisis constitucional en estos casos “no se circunscribe a la mecánica verificación de si los artículos derogados estaban o no incluidos en el proyecto inicialmente presentado o si precisamente esos artículos fueron sometidos a los debates en las Comisiones y en las Plenarias de las Cámaras, pues es preciso establecer si esas derogatorias constituyen desarrollo de las unidades temáticas sobre las que versaron los debates.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 34847 2006: “Con fundamento en las disposiciones enunciadas el impuesto de automotores se causa anualmente y debe ser cancelado por el propietario o poseedor del vehículo y

mientras subsista el registro inicial o matrícula se está obligado a cancelar el citado impuesto. Ahora bien, la prescripción de los tres años para el cobro de la sanción de que trata el artículo 159 de la Ley 769 de 2.002, hace referencia es contra las infracciones a las normas de tránsito y el competente es el Organismo de Tránsito donde esté registrado el automotor. Situación diferente es la relacionada con el impuesto de vehículos, por cuanto el competente es la Secretaría de Hacienda del Departamento,(sic) quien le corresponde el cobro por el no pago de este gravamen, con base en el Estatuto Tributario y nó con el Código Nacional de Tránsito Terrestre como usted equivocadamente lo está interpretando.”

Reglamentación: Artículos 6, 9, 10, 12, 14, 15, 16 y 17 [Resolución 4775 de 2009](#)

Decreto 3178 de 2002: Registro de Vehículos de Misiones Diplomáticas, Consulares y Organismos Internacionales Acreditados en el País

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 30752 de 2008 y 125803 de 2009](#): De acuerdo con el artículo 4 del Decreto 3178 de 2002, son aplicables las disposiciones del Decreto 2640 de 2002 a los vehículos de propiedad de las entidades de derecho público con o sin registro inicial, que sean transferidos a favor de las personas naturales o jurídicas, bajo cualquier título traslativo del derecho de propiedad o de dominio.

Artículo 11 [Resolución 4775 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Decreto 2640 de 2002: Registro de Vehículos de Entidades de Derecho Público

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 251661 de 2009](#):
“... es viable y procedente la cancelación del Registro del (los) vehículo(s), ante el (los) respectivo (s) Organismo (s) de Tránsito del país, en donde se encuentre (n) matriculado(s) el o los mismos, toda vez que siendo la Policía Nacional la propietaria del o de los automotor (es), una entidad de derecho público, puede solicitar la cancelación del o de los automotores, dándole aplicación a lo dispuesto en el precitado Decreto 2640 de 2002 y en especial a lo preceptuado en los artículos 5 y 6 de dicha normativa, cancelación que opera o bien a solicitud de la DIAN o de la Fiscalía General de la Nación, pero que en el caso objeto de análisis podrá solicitarla la Policía Nacional , previo cumplimiento de los requisitos establecidos para el efecto.”

Artículo 7. *Registro.* El registro de los vehículos de que trata el presente Capítulo se efectuará con el lleno de los requisitos exigidos por la Ley 769 de 2002, anexando para ello el documento oficial expedido por la DIAN o la Fiscalía General de la Nación o entidad adjudicadora. A estos vehículos se les asignará una nueva serie de placas.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 171641 de 2009](#):
“... la normatividad existente en materia de extinción de dominio y administración y disposición de bienes (para el presente caso vehículos automotores) no es incompatible con las normas de tránsito actualmente vigentes, toda vez que se complementan y en consecuencia, serán de aplicación inmediata por parte el Organismo de Tránsito del país (...). Por lo anterior, fácil es concluir que para efectos (sic) surtir ante el ente de tránsito competente el trámite de cancelación de la matrícula del o de los automotores, así como de su nuevo registro, deberá observarse lo consagrado para el efecto en el tan mencionado Decreto 2640 de 2002, (...)”

Artículos 13, 42, 43, 44, 45, 46, 100, 101, 107, 108, 109, 110, 122, 124, 125, 126, 127, 148, 182, 183, 184, 185 y 186 [Resolución 4775 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 37091 de 2009: *“El traslado de cuenta de vehículos de los demás Departamentos de Colombia, hacia el Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, se realizará teniendo en cuenta las necesidades de movilidad, la limitación de la infraestructura física y demás aspectos que corresponden ser analizados por las autoridades de la Isla. Teniendo en cuenta las atribuciones mencionadas, este Despacho le manifiesta que la aceptación del traslado de cuenta de los automotores hacia la Isla, debe estar sujeto a las condiciones y normatividad dictadas por la Administración del Departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, que en la actualidad se encuentran vigentes toda vez que tienen un régimen especial.”...*

Concepto 172981 de 2009: *“... en el evento de pérdida de los documentos del vehículo, la competencia para reconstruir la carpeta del mismo, radica en cabeza del organismo de tránsito al cual se trasladará la cuenta del vehículo, previa expedición de las fotocopias de los documentos que reposan en el ente de tránsito en el que se encontraba registrado hasta ese momento el automotor y dando cumplimiento para el efecto, a todos los requisitos y el procedimiento, establecidos con tal propósito.”*

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 403311 de 2009: En relación con el traspaso a persona natural de un vehículo de seguridad del Estado, esta entidad ha preceptuado: *“Así mismo y de tener el vehículo de propiedad de ese ente de derecho público el registro especial antes mencionado, (que se lleva en la Subdirección de Tránsito de este Ministerio), esa entidad deberá solicitar a la dependencia en cita, la cancelación de dicho registro, adjuntando la licencia de tránsito y las placas del vehículo y justificando el motivo de su cancelación, y posteriormente proseguir su trámite ante el Organismo de Tránsito respectivo o en su defecto y para su chatarrización, deberá darle aplicación a los artículos 79 y 98 del acuerdo 051 de 1993 (hoy Resolución 4775 de 2.009), que preceptúan lo siguiente: (...).*

Lo anterior para significar que los vehículos de propiedad de las entidades de derecho público encontrándose dentro de ellas la Fiscalía, no pagan impuesto y en consecuencia, solamente a partir del momento en que se realice el registro del traspaso del vehículo a una persona natural o jurídica, ante el Organismo de Tránsito respectivo, comenzará a generar dicho tributo, por cuanto su registro se efectúa en el servicio particular y a una persona natural o jurídica también de esa misma naturaleza, es decir particular”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 6693 de 2010: Hasta tanto entre en operación el registro de Remolques, Semiremolques, Multimodulares y Similares del RUNT, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte continuarán registrando los vehículos correspondientes, de acuerdo con los términos de la Resolución 4775 de 2.009. Para el efecto podrán hacer valer el impreso del sistema al que cualquier persona puede acceder por internet, como el documento que hace las veces de paz y salvo por concepto de infracciones de tránsito, el cual puede ser confirmado por el funcionario encargado del trámite.

Artículo 40. Cancelación. La licencia de tránsito de un vehículo se cancelará a solicitud de su titular por destrucción total del vehículo, pérdida definitiva, exportación o reexportación, hurto o desaparición documentada sin que se conozca el paradero final del vehículo, previa comprobación del hecho por parte de la autoridad competente.

En cualquier caso, el organismo de tránsito reportará la novedad al Registro Nacional Automotor mediante decisión debidamente ejecutoriada.

Parágrafo. En caso de destrucción, debe informarse al Ministerio de Transporte de este hecho para proceder a darlo de baja del registro automotor. En ningún caso podrá matricularse un vehículo nuevamente con esta serie y número.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil [Concepto 1826 de 2007](#).

“El hurto y la desaparición documentada son términos sinónimos en el Artículo 40 de la ley 769 del 2002 y configuran una de las causales de cancelación de la licencia de tránsito. Tiene interés para solicitar la cancelación el titular de la licencia, y se prueba, entre otras con la certificación expedida por el fiscal o el juez penal en la que conste el hurto y que el vehículo no ha sido encontrado por las autoridades”.

Reglamentación: [Resolución 4775 de 2009](#) de 2009 Artículos 3, 48 a 58, 127 a 134, 155 a 162.

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 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 59678 de 2005](#): En este orden de ideas concluimos que par 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.”

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

Referencias: Artículo 34, 37 y 39

Artículo 41. Vehículos extranjeros. Los vehículos registrados legalmente en otros países, que se encuentren en el territorio nacional, podrán transitar durante el tiempo autorizado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, teniendo en cuenta los convenios internacionales y la Ley de fronteras sobre la materia.

Legislación Complementaria: [Ley 191 de 1995](#) Artículo 24.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-076-97](#) declaró la exequibilidad de esta disposición

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 648011 de 2008](#): “Significa lo anterior que para los automotores legalmente registrados en su país de origen, que se encuentren en Colombia, existen unas condiciones especiales y la autoridad competente autoriza su internación, pero en todo caso para circular por el territorio colombiano deben estar amparados con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, no siendo potestativo de la autoridad competente obviar su presentación junto con lo demás documentos que deben allegarse con el propósito de

obtener la autorización en comento, toda vez que el Código Nacional de Tránsito Terrestre establece expresamente la precitada exigencia.”

El Gobierno Nacional reglamentará el servicio público de transporte en la zona de frontera⁵⁸.

Legislación Complementaria: [Ley 191 de 1995](#) Artículo 30.

Reglamentación: Artículos 91 a 98 [Resolución 4775 de 2009](#) Ministerio de Transporte

CAPITULO V

Seguros y responsabilidad

Artículo 42. Seguros obligatorios. Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, se regirá por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan.

Legislación Complementaria: [Ley 1364 de 2009](#) Artículo 192. Numeral 5. Adicionado artículo 244, numeral 1 de la [Ley 100 de 1993](#).

Artículo 193. Numeral 2. Modificado Artículo 1º [Ley 1364 de 2009](#).

Artículo 194. Literal a. Modificado artículo 244, numeral 2 de la [Ley 100 de 1993](#).

Numeral 2. Modificado artículo 244, numeral 3 de la [Ley 100 de 1993](#).

Artículo 195 Numeral 1. Modificado artículo 244, numeral 4 de la [Ley 100 de 1993](#).

Numeral 5. Adicionado artículo 244, numeral 5 de la [Ley 100 de 1993](#).

Numeral 6. Adicionado artículo 244, numeral 6 de la [Ley 100 de 1993](#).

Artículo 196. Numeral 4. Modificado Artículo 2º [Ley 1364 de 2009](#).

Artículo 197.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [T-106-96](#). 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

⁵⁸ El Artículo 4º de la Ley 191 de 1995 define las zonas de frontera como “aquellos municipios, corregimientos especiales de los Departamentos Fronterizos, colindantes con los límites de la República de Colombia y aquéllos en cuyas actividades económicas y sociales se advierte la influencia directa del fenómeno fronterizo”

con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos captados del público, atendiendo a su propia naturaleza, reviste un interés general y, por tanto, no escapa al postulado constitucional que declara su prevalencia sobre intereses particulares, lo cual se concreta en la posibilidad de atribuirle al servicio del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito prestado por entidades particulares, el carácter de servicio público.” Ver en igual sentido **Corte Constitucional Sentencias [T-111-03](#), [T-351-07](#), [T-616-07](#), [T-348-08](#), [T-652-08](#) y [T-1138-08](#).**

Corte Constitucional Sentencia [T-351-07](#): “... 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-1138-08](#): “...el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, es un servicio público que cumple una función social, pues constituye un mecanismo para garantizar la efectividad del derecho fundamental a la salud de las víctimas de un accidente de tránsito. En tal sentido, ha considerado que las normas que regulan el suministro de la atención médica en estos casos, así como el reconocimiento y pago de las prestaciones económicas que contempla la ley, deben corresponder a la necesidad de preservar la vida, salud, integridad personal y dignidad humana del lesionado, en el marco de las acciones conducentes para obtener su pronta recuperación”. En similar sentido puede verse **Corte Constitucional Sentencia [T-1223-05](#).**

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 34067 de 2008](#): “(sic) La maquinaria rodante destinada exclusivamente a la construcción y conservación de obras no se le debe exigir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito **SOAT**, toda vez que este tipo de vehículo no puede transitar por sus propios medios.”

Comentario del Editor: La norma no solamente establece la obligación de tener el seguro sino de mantener la póliza vigente como requisito para la circulación del vehículo, lo cual implica que la violación a esta norma trae consigo la inmovilización del equipo. El seguro obligatorio de accidentes de tránsito ampara los riesgos que pueden generarse con la operación de los vehículos, especialmente aquellos que se den en accidentes de tránsito, a diferencia con otros regímenes comparados, en nuestro ordenamiento jurídico el seguro está vinculado al equipo y no a las personas que los operan.

Referencias. Artículos 53 y 131 literal D numeral 2, y [Ley 1364 de 2009](#)

CAPITULO VI

Placas

Reglamentación [Resolución 4775 de 2009](#) Artículos 35, 36, 59 a 61, 113 a 115, 164 y 165.

[Resolución 5621 de 2009](#)

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 4775 de 2009](#) Artículo 3º

IMPORTACION TEMPORAL: Es la introducción al país de un vehículo con un fin determinado y con la suspensión mediante garantía del pago de los derechos de importación, impuestos y cualquier otro gravamen aplicables al despacho para consumo.

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.

Referencias: Artículo 27

Artículo 45. 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, mototriciclos y bicicletas llevarán una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las mismas características y seriado de las placas de los demás vehículos.

Los vehículos de tracción animal, agrícolas y montacargas, deberán llevar una placa reflectiva en el extremo trasero como identificación.

Reglamentación: [Resolución 4775 de 2009](#) Artículos 145, 147, 190 y 193.

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; estas deben de estar libres de obstáculos que dificulten su plena identificación.

Parágrafo. En caso de hurto o pérdida de la placa, se expedirá el duplicado con el mismo número.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 169811 de 2009](#): *“De lo anterior se deduce que si la placa no es entregada al solicitante, no se expide la correspondiente licencia de tránsito y tampoco se reporta la información a este Ministerio, quedando una placa pendiente por asignar. Ante lo cual considera este despacho y exclusivamente bajo el supuesto inmediatamente anterior, que el organismo de tránsito queda en libertad de asignar la placa a otro vehículo, puesto que el organismo es el responsable de la asignación de las placas...”*

Referencias: Artículos 49 y 131 literal D numerales 3, 4, 5 y 6

CAPITULO VII

Registro Nacional Automotor

Reglamentación: [Resolución 4775 de 2009](#), Artículos 5

Artículo 46. Inscripción en el Registro. Todo vehículo automotor, registrado y autorizado para circular por el territorio nacional, incluyendo la maquinaria capaz de desplazarse, deberá ser inscrito por parte de la autoridad competente en el Registro Nacional Automotor que llevará el Ministerio de Transporte. También deberán inscribirse los remolques y semi-remolques. Todo vehículo automotor registrado y autorizado deberá presentar el certificado vigente de la revisión técnico - mecánica, que cumpla con los términos previstos en este código.

Comentario del Editor: Si bien la redacción de esta disposición se antoja un tanto confusa, podemos indicar que su alcance está determinado en dos aspectos, el primero está dado por carácter de actividad registral que tienen los organismos de tránsito y el Ministerio de Transporte frente a los vehículos automotores, lo cual implica la responsabilidad de administrar el registro público sobre los automotores que no solo tiene una finalidad de publicidad sino de modo para la transferencia de este tipo de muebles; en segundo lugar la norma se refiere a la revisión técnico mecánica y lo que indica es que la revisión debe ser igualmente registrada, lo cual, de acuerdo al sistema empleado actualmente, es responsabilidad de los Centros de Diagnóstico Automotor. Por último conviene indicar que el destinatario u obligado con esta disposición es el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito y no los particulares.

Artículo 47. Tradición del dominio. La tradición del dominio de los vehículos automotores requerirá, además de su entrega material, su inscripción en el organismo de tránsito correspondiente, quien lo reportará en el Registro Nacional Automotor en un término no superior a quince (15) días. La inscripción ante el organismo de tránsito deberá hacerse dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes a la adquisición del vehículo.

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia T-360-93](#): “La nulidad de los actos traslaticios del dominio sobre vehículos supone pronunciarse sobre el título y el modo de su adquisición, extremos regulados en la ley y no en la constitución, y sobre cuya existencia y validez y las controversias a que dan lugar sólo la justicia ordinaria está llamada a decidir a través de los procedimientos en ella señalados”. ...” Sólo en un proceso de nulidad y en los demás eventos que la ley consagra, con la necesaria intervención de todos los interesados, puede anularse un registro y derivarse las consecuencias que su invalidez acarrea para los registros y anotaciones subsiguientes. Lo anterior es una exigencia obligada de las características de continuidad y secuencia inherentes a un registro de títulos de propiedad, montado, entre otros propósitos, con el fin de proteger los terceros de buena fe”.

Corte Constitucional [Sentencia T-554-94](#): Cuando se trata del traspaso de automotores cuya propiedad sea de menores, el padre supérstite esta autorizada para realizarlo sin necesidad de orden judicial alguna.

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil [Concepto 1826 de 2007](#) . “La cancelación de la licencia de tránsito no procede cuando el vendedor de un vehículo desconoce su paradero, habiendo mediado una compraventa que no fue registrada. En la hipótesis de que el titular del derecho de propiedad sobre un vehículo automotor hubiera celebrado contrato de compraventa y el comprador nunca hubiera registrado el traspaso, ese titular deberá tramitar ante el organismo de tránsito en el que se encuentra matriculado el vehículo, una actuación administrativa para inscribirla”

Comentario del Editor: Durante la vigencia de los Decreto 1250, 1255 y 2157 de 1970 el registro de los actos que recayeran sobre los vehículos automotores, debían inscribirse para ser oponibles ante terceros. Con la expedición del Código de Comercio se estableció que la tradición se perfeccionaba no solo con la entrega del vehículo sino también con su registro de acuerdo con las normas pertinentes. La sanción de la Ley 53 de 1989 determinó que el registro solo tenía funciones de oponibilidad por lo tanto entre esta Ley y el código actual el efecto del registro de tránsito era el de la oponibilidad de los actos o contratos, tanto frente a las autoridades como frente a terceros. En la actualidad, el efecto es el de servir de *modo* para transferir la propiedad, pues según la norma, la tradición se efectúa mediante la realización de dos actos, la entrega del vehículo y su registro ante las autoridades de tránsito.

Si bien es cierto la norma establece la obligación de realizar el registro de la tradición dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha del acto de venta o enajenación, también lo es que el ordenamiento jurídico no establece sanción o consecuencia directa por el no cumplimiento de dicha obligación, lo cual implica que no pueden válidamente los organismos de tránsito negarse a realizar el trámite de traspaso, así hayan transcurrido los sesenta (60) días previstos en esta disposición

Si el derecho de dominio sobre el vehículo hubiere sido afectado por una medida preventiva decretada entre su enajenación y la inscripción de la misma en el organismo de tránsito correspondiente, el comprador o el tercero de buena fe podrá solicitar su levantamiento a la autoridad que la hubiere ordenado, acreditando la realización de la transacción con anterioridad a la fecha de la medida cautelar.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-532 de 2003](#) decidió Declarar **EXEQUIBLE**, por el cargo estudiado⁵⁹, el inciso 2 del Artículo 47 de la Ley 769 de 2002

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia [C-532 de 2003](#). “La disposición parcialmente demandada establece, en su primer inciso (no demandado), la obligación de inscribir la tradición del dominio de los vehículos automotores en el organismo de tránsito correspondiente y fija los plazos máximos para cumplir con dicha obligación. Por su parte, el inciso 2 del Artículo 47 acusado regula la hipótesis en la cual el vehículo se ve afectado por una medida preventiva, v.gr. por que ha sido embargado luego de un accidente, decretada entre la enajenación y la inscripción de la misma. La norma permite que el comprador o el tercero de buena fe soliciten el levantamiento de la medida preventiva a la autoridad que la hubiere ordenado, para lo cual deben acreditar que la transacción se realizó con anterioridad a la fecha de la medida cautelar. De esta forma, el legislador ha optado por proteger a los terceros compradores de buena fe, que sean afectados por una medida preventiva sobre el vehículo, decretada entre la enajenación y la inscripción de la tradición del dominio del automotor en el organismo de tránsito correspondiente.”Aun cuando la norma entra a regular materias sustantivas relacionadas con la protección de los derechos de los compradores de buena fe de vehículos automotores sobre los cuales recaigan medidas preventivas decretadas luego de su enajenación pero antes de la inscripción de la misma ante la autoridades competentes, para la Corte es claro que existe una relación de conexidad material, sistemática y teleológica entre tal disposición

⁵⁹ El cargo que se estudió fue la violación del precepto al principio de la Unidad de materia

y las actividades de las autoridades de tránsito encargadas de llevar a cabo la correspondiente inscripción en el Registro Nacional de Automotores". "De esta manera, si dentro de los fundamentos de la ley está el regular el tránsito de los vehículos, así como reglamentar la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito, resulta claro que la norma que regula lo concerniente a la inscripción o levantamiento de las medidas preventivas sobre vehículo, resulta relacionada con ella, considerando que la circulación de un vehículo evidentemente se ve afectada por las medidas preventivas que sobre él se decreten".

Corte Constitucional [Sentencia T-360-93](#): "La importancia del registro terrestre automotor - semejante a la de cualquier sistema de registro público -, institución fundamental para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres, reclama extrema diligencia por parte de los encargados de su manejo y administración que deben velar por su continuidad y fidelidad, atributos indisociables de un mecanismo al que la ley le confía la realización del modo específico de la tradición de los mentados bienes".

Consejo de Estado: Sala de Consulta y Servicio Civil [Concepto 1826 de 2007](#). "Ninguna de las regulaciones exige o impone a alguna de las partes del contrato la obligación de efectuar el registro, 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 traspasar 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 reemplazan los contratos ni la efectividad de este derecho fundamental"

Reglamentación: [Resolución 4775 de 2009](#), Artículos 18 a 27 y 99.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 443301 de 2009:](#)
"Se entiende que si comparece ante el organismo de tránsito a realizar el trámite de traspaso del vehículo, quien hasta la fecha viene cancelando los impuestos y desconoce al paradero del tenedor o poseedor del vehículo, está imposibilitado para anexar las improntas del mismo; para este caso particular y a manera de interpretación este despacho puntualiza su pregunta en el sentido de manifestarle que la dificultad para anexar las improntas de un vehículo del cual se desconoce su paradero hacen que se exonere de su presentación.

2 y 3. La resolución 3275 de 2008 quedó integrada al texto de la Resolución 4775 de 2009, no fue derogada si no acogida en su integridad en el tema de los traspasos cuando se desconoce el paradero del vendedor o del comprador según el caso."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 643461 de 2008:](#)
"La Resolución (3275/08) es clara en establecer las formas de transferir la propiedad de los vehículos, la cual en nuestro concepto se debe interpretar de manera amplia ya que el contrato de compraventa es una de las modalidades de traspasar, pero se puede hacer uso de los demás títulos traslativos del derecho de dominio, es más se deben tener en cuenta los actos y decisiones judiciales que igualmente ordenan transferir la propiedad. (...) La esencia de la norma radica en permitir el cambio de propietario de

un vehículo, en el registro terrestre automotor, a solicitud tanto del vendedor como del comprador ya que la norma anterior exigía que este trámite se adelantara de manera conjunta presentando entre otros documentos, las improntas del vehículo lo cual implicaba que se debería tener el automotor a disposición para aportarlas ...”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° [589961 de 2008](#) y [423681 de 2009](#): *“.. este despacho se ha pronunciado en el sentido de manifestar, teniendo en cuenta las normas vigentes citadas al principio de este escrito, que no es permitido el traspaso de la propiedad de un vehículo siniestrado a una Compañía de Seguros, cuando se da por pérdida total o destrucción total. No obstante lo anterior y como quedó señalado anteriormente, a partir del 1° de noviembre de 2.009 la resolución 4775 permite transferir la propiedad del vehículo a las Compañías Aseguradoras que lo dan por pérdida total.”*

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto [22851 de 2008](#): *“...para registrar el cambio de propietario por adjudicación dentro de un proceso de extinción de dominio, habrá que darse aplicación a las disposiciones antes enunciadas, entre las que se encuentran la presentación del Formulario único Nacional y el pago de los derechos causados, adicionalmente se deberá presentar primera copia de la sentencia con la constancia de ejecutoria.”*

Jurisprudencia Corte Constitucional Sentencia C-077-93: Vehículos Blindados: En el Artículo 4° del Decreto se establecen medidas para controlar el uso de vehículos blindados. Se contempla la expedición y actualización de un permiso de uso que deberá conservarse en el vehículo y que sirve para identificar a las personas que pueden utilizarlo. La norma, adicionalmente, contempla la imposición de una sanción pecuniaria a cargo de quien permita o tolere el uso del vehículo por personas no autorizadas o no porte el permiso respectivo...se busca con esta disposición evitar que delincuentes utilicen vehículos blindados para la comisión de delitos o evadan la acción de las autoridades. No cabe duda sobre su conexidad con la alteración del orden público en cuanto se pretende entregar a las autoridades un instrumento efectivo de lucha contra los agentes generadores de la violencia y de las manifestaciones delincuenciales que motivaron la declaratoria de conmoción interior.

[Resolución 5194 de 2008](#) Artículo 1° Adicionado [Resolución 5991 de 2009](#).Artículo 1°

Artículo 3°.Numeral 1. **Aclarado** [Resolución 5991 de 2009](#). Artículo 2°

Artículo 4°. Numeral 1. **Aclarado** [Resolución 5604 de 2008](#). Artículo 3°

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto [223881 de 2009](#): La resolución 5194 del 10 de diciembre de 2008 no es aplicable para registrar la propiedad de un vehículo rematado como salvamento *“... toda vez que la misma consagra el procedimiento especial para el registro de propiedad de un vehículo a persona indeterminada, toda vez que los vehículos enajenados como salvamento, no son susceptibles de registro, por cuanto la normatividad vigente en esta materia, así expresamente lo consagra.”*

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto [5511 de 2009](#): Las resoluciones 5194 del 10 de diciembre y 5604 del 24 de diciembre de 2008 del Ministerio de Transporte establecieron un procedimiento especial para el registro de la propiedad de un vehículo a persona indeterminada *“De acuerdo con el artículo 2° de la Resolución 5194 es claro que el titular del vehículo objeto de traspaso debe*

encontrarse a paz y salvo por concepto de multas, comparendos y obligaciones tributarias que graven el vehículo.”

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 309641 de 2009](#):

Sobre el traspaso a persona indeterminada se precisó en esta oportunidad; “..una vez se haya realizado el traspaso del vehículo a persona indeterminada, el mismo quedará en una situación subjudice y en consecuencia, no será posible expedir Licencia de Tránsito alguna, toda vez que para dicho efecto, es indispensable contar con el nombre e identificación del nuevo titular del derecho, situación que no es de aplicación, por cuanto la propiedad del vehículo pasa a ser **indeterminada** y según los términos del artículo 5º de la resolución en mención (Resolución 5194 del 10 de diciembre de 200), es necesario que transcurran tres (3) años a partir de la inscripción del traspaso a **persona indeterminada** para que el Organismo de Tránsito competente, de oficio, expida el acto administrativo de cancelación del respectivo registro del vehículo o en su defecto y que durante ese lapso de tiempo aparezca un interesado, evento en el cual éste, adelantará el trámite de traspaso a su favor, cancelando en consecuencia todos los emolumentos que por dicho concepto se generen incluidos los del SIREV...”

[Resolución 4775 de 2009](#). Artículos 39, 40, 119, 120, 138 a 140, 173 a 181, 187 a 189.

Artículo 48. Información al Registro Nacional. Las autoridades judiciales deberán informar al organismo de tránsito donde se encuentre matriculado un vehículo, de las decisiones adoptadas en relación con él, para su inscripción en el Registro Nacional Automotor, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su ejecutoria. Así mismo las Autoridades Judiciales deberán verificar la propiedad del vehículo antes de tomar decisiones en relación con él.

Reglamentación: [Resolución 4775 de 2009](#). Artículos 41 y 121.

Referencias: Artículo 47

Artículo 49. Autorización previa para cambio de características. Cualquier modificación o cambio en las características que identifican un vehículo automotor, estará sujeto a la autorización previa por parte de la autoridad de tránsito competente y deberá inscribirse en el Registro Nacional Automotor. En ningún caso se podrán cambiar, modificar, ni adulterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo, ni retocar o alterar las placas del vehículo, so pena de incurrir en la sanción prevista en este Código para quien transite sin placas.

Parágrafo. Se podrá modificar el número de motor sólo cuando haya cambio de éste, previo cumplimiento de los requisitos determinados por los organismos de tránsito y aduana.

Reglamentación [Resolución 4775 de 2009](#) Artículos 5, 62 a 79, 106, 136, 137, 148, 166 a 172.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 42583 de 2009](#):

“De lo anteriormente transcrito fácil es concluir que por expresa disposición legal en ningún caso se podrá cambiar, modificar o adulterar los números de identificación

entre otras partes, del **chasis del vehículo** y en consecuencia la precitada disposición es clara en prohibir el cambio de chasis del motor. En consecuencia al realizarse el cambio de chasis al vehículo por usted referido, se contraviene con ello el precepto que así lo prohíbe, razón por la que habrá de darse aplicación a la normatividad vigente al respecto, por cuanto se rompe la unidad en la identificación del mismo.”

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.

Referencias: Artículo 38

CAPITULO VIII

Modificado Artículo 9º [Ley 1383 de 2010](#)

Revisión técnico-mecánica y de Emisiones Contaminantes

Legislación Complementaria: [Ley 336 de 1996](#) Parágrafo Artículo 31

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-490-97](#) decidió declarar Exequirable el Parágrafo del Artículo 31 de la Ley 336 de 1996.

Artículo 50. Condiciones Mecánicas, Ambientales y de Seguridad.
Modificado Artículo 10 [Ley 1383 de 2010](#). Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Primera [Sentencia 2 de julio de 2009](#). Es errado interpretar “...que cuando los vehículos dejan de circular porque sufren daños o por liberalidad de sus dueños entonces desaparecen todas las obligaciones que la ley de tránsito les asigna a éstos, porque ello conduciría, por ejemplo, a que pudieran eludir el deber de efectuar la revisión técnicomecánica guardando en talleres o parqueaderos sus vehículos en la época destinada al efecto, aumentando el riesgo de accidentalidad cuando reinicien la circulación, en clara contradicción con los fines del estatuto de tránsito terrestre”.

Comentario del Editor: La obligación del mantenimiento óptimo de los equipos esta radicada en cabeza del tenedor y del propietario del vehículo.

Artículo 51. Revisión Periódica de los Vehículos. Modificado Artículo 11 Ley 1383 de 2010. Todos los vehículos automotores, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Los vehículos de servicio particular, se someterán a dicha revisión cada dos (2) años durante sus primeros seis (6) años contados a partir de la fecha de su matrícula; las motocicletas lo harán anualmente.

La revisión estará destinada a verificar:

1. El adecuado estado de la carrocería.
2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.
3. El buen funcionamiento del sistema mecánico.
4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.
5. Eficiencia del sistema de combustión interno.
6. Elementos de seguridad.
7. Buen estado del sistema de frenos constatando, especialmente, en el caso en que este opere con aire, que no emita señales acústicas por encima de los niveles permitidos.
8. Las llantas del vehículo.
9. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.
10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-131-04](#) decidió declarar exequible, por los cargos analizados⁶⁰ un aparte del texto original del Artículo⁶¹.

Comentario del Editor: Con la modificación introducida por la Ley 1383 de 2010 debe entenderse que la regla general es que todos los vehículos (servicio público, particular y motos) se deben revisar anualmente; la excepción consiste en que los vehículos de servicio particular durante los primeros 6 años realizan la revisión cada 2 años contados a partir de su registro inicial

⁶⁰ Los cargos formulados fueron la violación a los Principios de la Buena Fe y Confianza Legítima

⁶¹ "...los de servicio diferente al servicio público cada dos años."

Reglamentación: [Resolución 3500 de 2005](#) Ministerio de Transporte y Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial

Artículo 3°. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 1.

Artículo 4°. Modificado [Resolución 015 de 2007](#) Artículo 1.

Artículo 5°. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 2.

Artículo 6°. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 3. Modificado [Resolución 4062 de 2007](#) Artículo 1.

Complementada [Resolución 653 de 2006](#)

Complementada [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 5°

Complementada [Resolución 002950 de 2006](#).

Complementado [Resolución 5624 de 2006](#) - Derogada por la [Resolución 4904 de 2009](#)

Artículo 7°. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 4.

Artículo 8°. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 6; Modificado [Resolución 5975 de 2006](#) Artículo 1; Modificado [Resolución 5880 2007](#) Artículo 1.

Artículo 10. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 7.

Artículo 12. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 8. Modificado [Resolución 4062 de 2007](#) Artículo 2.

Artículo 15. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 9 y por la [Resolución 015 de 2007](#) Artículo 3.

Artículo 21. Modificado [Resolución 4062 de 2007](#) Artículo 3.

Artículo 26. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 10.

Artículo 27. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 10.

Artículo 28. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 10.

Artículo 29. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 11.

Artículo 30. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 12.

Numeral 1. Modificado por los Artículos 2 de la [Resolución 5975 de 2006](#); 5 de la [Resolución 015 de 2007](#); 4 de la Resolución [Resolución 4062 de 2007](#) y 1 de la [Resolución 4606 de 2007](#)

Numeral 1 Adicionado [Resolución 015 de 2007](#) Artículo 6°.

Numeral 2 Modificado por los Artículos 2 de la [Resolución 5975 de 2006](#); 5 de la [Resolución 015 de 2007](#); 4 de la Resolución [Resolución 4062 de 2007](#) y 1 de la [Resolución 4606 de 2007](#)

Artículo 31. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 14.

Artículo 32. Modificado [Resolución 2200 de 2006](#) Artículo 15.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 26075 de 2008](#): *“De lo anterior se colige que, en lo relacionado con la revisión técnico-mecánica el Código Nacional de Tránsito hace una distinción entre los vehículos de servicio público a los cuales se les debe realizar cada año y “los demás”, a los que debe hacerseles cada dos años y del contenido del Artículo 44 se puede observar que la expresión “los demás”, se refiere a los vehículos de servicio oficial, particular diplomático, consular y de misiones especiales. Por lo tanto los vehículos diplomáticos deberán someterse a la revisión técnico-mecánica en los plazos establecidos por la Resolución 5880 del 27 de diciembre de 2007”*

Artículo 52. Primera Revisión de los Vehículos Automotores. Modificado Artículo 12 [Ley 1383 de 2010](#). Los vehículos nuevos se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula.

Parágrafo. Los vehículos automotores de placas extranjeras, que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

Comentario del Editor: Es importante indicar que la norma establece que la exención de los dos años para la revisión se cuenta desde la fecha de registro del vehículo y no tiene ninguna injerencia el año modelo del mismo.

Artículo 53. Centros de diagnóstico automotor. Modificado Artículo 13 [Ley 1383 de 2010](#). La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes se realizará en centros de diagnóstico automotor, legalmente constituidos, que posean las condiciones que determinen los reglamentos emitidos por el Ministerio de Transporte y el Ministerio del Medio Ambiente en lo de sus competencias. El Ministerio de Transporte habilitará dichos centros, los cuales previamente deberán contar con reconocimiento en el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología acreditándose como organismo de inspección.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-321 de 2009](#) decidió **declarar infundada** la objeción presidencial presentada⁶² contra el Inciso 1º del Artículo 13 del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado (hoy la Ley 1383 de 2010), “Por

⁶² 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.

la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones”, y en consecuencia, se declara **exequible**.

Los requisitos, procedimientos, pruebas, personal, equipos, pruebas y sistemas de información mínimos que debe acreditar el centro de diagnóstico automotor, para obtener la mencionada acreditación serán estipulados por la Superintendencia de Industria y Comercio, con alcance a lo establecido en la reglamentación del Ministerio de Transporte.

Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, serán consignados en un documento uniforme cuyas características determinará el Ministerio de Transporte. Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá únicamente la presentación de su licencia de tránsito y el correspondiente seguro obligatorio.

Reglamentación: [Resolución 005600 de 2006](#) Ministerio de Transporte y Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial

[Resolución 005623 de 2006](#) Ministerio de Transporte

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 726 de 2006](#) “La reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte para los centros de diagnóstico automotor si bien establecen (sic) inhabilidades para las empresas de servicio público terrestre automotor, dicha inhabilidad no es extensiva para particulares en otro tipo de sociedad cuyo objeto social es diferente al transporte...”

Parágrafo 1°. Quien no porte dicho documento incurrirá en las sanciones previstas en la ley. Para todos los efectos legales este será considerado como documento público.

Comentario del Editor: Es contradictoria la política del Código que desde su fundamentación ha propugnado por la creación de sistemas de información interconectados, circunstancias que, entre otras cosas, no persigue fin diferente que el facilitar la vida de los ciudadanos. Por ello no se entiende la razón de la exigencia del porte del certificado, lo cual nos lleva a concluir que el legislador convirtió dicha prueba en un documento de operación del vehículo al que, incluso le da el carácter de documento público haciendo mas gravosas las sanciones penales para aquellos que posean dicho documento apócrifo.

Artículo 54. Registro Computarizado. Modificado Artículo 14 [Ley 1383 de 2010](#). Los Centros de diagnóstico automotor llevarán un registro computarizado de los resultados de las revisiones técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes de cada vehículo, incluso de los que no la aprueben.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 1392 de 2009](#) “...un Centro de Diagnóstico no es un simple establecimiento dependiente o perteneciente a una persona jurídica o natural, sino toda una unidad y existiendo una norma especial (resolución 015 de 2.007) que se reitera, obliga a los centros de diagnóstico a dedicarse exclusivamente a las revisiones técnico mecánicas y de gases para esta oficina es en consecuencia imposible, que en las

instalaciones del Centro de Diagnóstico, se preste cualquier otra clase de servicios y menos aún, que se tengan establecimientos de comercio de índole distinta, dependientes del Centro de Diagnóstico”.

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-1040-02](#): El Código Nacional de Transporte Terrestre, sea el que tuvo vigencia hasta el pasado 6 de noviembre de 2002 y el que entró a regir, establecen como normas de tránsito, comportarse en forma que no incomode, perjudique o afecte a las demás personas, sea conductor o peatón, conocer y cumplir con las normas de tránsito que le sean aplicables, y obedecer igualmente las indicaciones que las Autoridades de Tránsito le dispensen (Artículos 109 del anterior Código Nacional de Tránsito Terrestre y 55 de la Ley 769 de 2002, por la cual se expidió el Nuevo Código de Tránsito). Es evidente que el respeto de estas pautas mínimas, trae como consecuencia un comportamiento ejemplar.

Artículo 56. *Obligatoriedad de enseñanza.* Se establecerá como obligación en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Medía Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional.

Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, tendrán un plazo de doce (12) meses contados a partir de la fecha de sanción de la presente ley para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este Artículo y para presentar las cartillas y documentos básicos de estudio de tránsito y seguridad vial y para la adopción de modernas herramientas tecnológicas didácticas dinámicas para dramatizar el contenido de las cartillas y los documentos básicos de estudio para la educación en tránsito y seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-104 de 2004](#) decidió Declarar exequible el Artículo 56 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado⁶³

Reglamentación: [Directiva Ministerial 013 de 2003](#) Ministerio de Educación Nacional

⁶³ El cargo analizado fue la violación a la Unidad de materia

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-104 de 2004](#): Más allá de los conocimientos y destrezas que deben adquirir en los centros de enseñanza automovilística quienes van a conducir un automotor, el nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre prevé la impartición obligatoria en educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional, de unos “*cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional*”. A juicio de la Corte, se trata también en este caso de un tema que guarda una estrecha relación temática con el ejercicio de la libertad de circulación. En efecto, la puesta en marcha de estos cursos elementales busca mejorar las condiciones en las cuales las personas ejercer su derecho a una movilidad libre y segura; conocer y acatar las normas del tránsito y respetar los derechos de los demás en los espacios públicos, mejorará sin duda las condiciones de seguridad vial en el país⁶⁴. Así pues no se trata, como lo sostiene el demandante, de un tema inconexo a aquel sobre el cual gravita todo el Código de Tránsito Terrestre. (...) Finalmente, de igual forma, no es inconstitucional por violación al principio de unidad de materia que en un Código se haya establecido la obligación de impartir cursos de tránsito y seguridad vial en los niveles de educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional.

Comentario del Editor: Es tal vez esta una de las disposiciones mas importantes y estructurales que existen en el régimen jurídico de tránsito en virtud a que se establece la necesidad de generar una nueva cultura y generación de la seguridad vial en el país, no obstante en virtud a que el ordenamiento jurídico Colombiano ha dispuesto la libertad de cátedra, el carácter obligatorio no es tal, por tanto todo queda en una norma exhortiva para que la asuman los establecimientos educativos que lo quieran adoptar sin tener el carácter de obligatorio.

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.

Referencias: Artículos 58 y siguientes

Artículo 58. *Prohibiciones a los peatones.* Los peatones no podrán:

Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, ni transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.

Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.

Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavías del ferrocarril.

Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.

⁶⁴ Directiva Ministerial No. 13 del 14 de agosto de 2003, dirigida a los Gobernadores, Alcaldes y Secretarios de Educación, cuyo asunto es la educación en tránsito y seguridad vial.

Remolcarse de vehículos en movimiento.

Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.

Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.

Ocupar la zona de seguridad y protección de la vía férrea, la cual se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.

Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.

Parágrafo 1°. Además de las prohibiciones generales a los peatones, en relación con el STTMP, éstos no deben ocupar la zona de seguridad y corredores de tránsito de los vehículos del STTMP, fuera de los lugares expresamente autorizados y habilitados para ello.

Parágrafo 2°. Los peatones que queden incurso en las anteriores prohibiciones se harán acreedores a una multa de un salario mínimo legal diario vigente, sin perjuicio de las demás acciones de carácter civil, penal y de policía que se deriven de su responsabilidad y conducta.

Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-449-03](#) decidió Declarar EXEQUIBLE, por los cargos analizados⁶⁵, el texto original del primer inciso del Artículo 58 de la Ley 769 de 2002

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-449-03](#): **Con relación a esta norma** “...no cabe considerar que la limitación del derecho de los niños a circular en patines, monopatines o similares por las vías destinadas al tráfico de vehículos pueda considerarse como una medida que desconozca el núcleo esencial de su derecho a la recreación, ni que éste último pueda hacerse primar sobre el derecho a la vida y a la integridad personal de los menores, pasando por alto la obligación de la familia, la sociedad y el Estado de proteger a los niños para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos...”. “Si bien no todos los peatones circulan en patines, monopatines o similares, es claro que al ser los peatones el grupo de víctimas de accidentes de tránsito con los mayores porcentajes según dichas estadísticas, la obligación para el Estado de adoptar medidas tendientes a protegerlos resulta evidente, máxime si se toman en cuenta

⁶⁵ 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.

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 monopatinos 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 riesgo⁶⁶". "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 mayores⁶⁷ 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".

Comentario del Editor: Esta disposición contiene un régimen sancionatorio para los peatones el cual se ve complementado con el establecido por el literal A del artículo 131 del Código

Referencias: Artículos 57 y 131

Artículo 59. Limitaciones a peatones especiales. Los peatones que se enuncian a continuación deberán ser acompañados, al cruzar las vías, por personas mayores de dieciséis años:

Las personas que padezcan de trastornos mentales permanentes o transitorios.

Las personas que se encuentren bajo el influjo de alcohol, drogas alucinógenas y de medicamentos o sustancias que disminuyan sus reflejos.

Los invidentes, los sordomudos, salvo que su capacitación o entrenamiento o la utilización de ayudas o aparatos ortopédicos los habiliten para cruzar las vías por sí mismos.

Los menores de seis (6) años.

Los ancianos.

CAPITULO III

⁶⁶ Ver al respecto en idénticos términos la Sentencia C-309/97 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

⁶⁷ Ver la Sentencia C-309/97 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

Conducción de vehículos

Artículo 60. *Obligatoriedad de transitar por los carriles demarcados.* Los vehículos deben transitar, obligatoriamente, por sus respectivos carriles, dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.

Parágrafo 1°. Los conductores no podrán transitar con vehículo automotor o de tracción animal por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.

Comentario del Editor: Se entiende como Zona de Seguridad y protección de la vía férrea, de acuerdo con este Código, aquella que se establece a una distancia no menor de doce (12) metros a lado y lado del eje de la vía férrea.

Parágrafo 2°. Todo conductor, antes de efectuar un adelantamiento o cruce de una calzada a otra o de un carril a otro, debe anunciar su intención por medio de las luces direccionales y señales ópticas o audibles y efectuar la maniobra de forma que no entorpezca el tránsito, ni ponga en peligro a los demás vehículos o peatones.

Comentario del Editor: La violación a las reglas dispuestas en los Parágrafos están sancionadas por los numerales 9 y 7 respectivamente del literal C del Artículo 131 de este Código, la violación a la obligación establecida en la parte primera de la disposición, no tiene atribuida una sanción expresa, por tanto su no atención podría sancionarse con la amonestación

Artículo 61. *Vehículo en movimiento.* Todo conductor de un vehículo deberá abstenerse de realizar o adelantar acciones que afecten la seguridad en la conducción del vehículo automotor, mientras éste se encuentre en movimiento.

Referencias: numeral 7, literal D del Artículo 131

Artículo 62. *Respeto a los conglomerados.* Todo conductor de un vehículo deberá respetar las formaciones de tropas, desfiles, columnas motorizadas de fuerza pública, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas.

Comentario del Editor: El legislador dispuso el cumplimiento de este dispositivo a través del establecimiento de dos tipos sancionatorios especiales en los numerales 12 y 13 del literal B del Artículo 131, el primero de ellos específico para cortejos fúnebres y el segundo para los demás eventos y donde además se incluye esta primera situación, evento en el cual, por aplicación del principio de especificidad, debe aplicarse la primera norma.

Artículo 63. *Respeto a los derechos de los peatones.* Los conductores de vehículos deberán respetar los derechos e integridad de los peatones.

Referencias: Artículos 57, 58, 59 y 131 literal C numeral 32

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.

Referencias: Artículos 104 y 131 literal C numeral 4º

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.

Referencias: numerales 4 y 39 del literal C del Artículo 131 y Artículo 77

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.

Referencias: 70, 105, 131 literal C numerales 3 y 7, y [Resolución 1848 de 2005](#)

Artículo 67. Utilización de señales. Todo conductor está obligado a utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. Sólo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, deberá utilizar las siguientes señales manuales:

Para cruzar a la izquierda o cambio de carril sacará el brazo izquierdo y lo extenderá horizontalmente.

Para indicar cruce a la derecha, cambio de carril, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia arriba.

Para indicar reducción de velocidad o detención del vehículo, sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia abajo.

Parágrafo 1°. En carreteras o vías rápidas, la indicación intermitente de la señal direccional deberá ponerse por lo menos con sesenta (60) metros de antelación al giro, y en zonas urbanas, por lo menos con treinta (30) metros de antelación.

Parágrafo 2°. El conductor deberá detener el vehículo para indicar al peatón con una señal de mano que tiene preferencia al paso de la vía, siempre y cuando esté cruzando por una zona demarcada en vías de baja velocidad.

Comentario del Editor: Las señales manuales solo pueden ser utilizadas cuando no sea posible la utilización de las señales luminosas o audibles por parte del conductor. La violación a estas obligaciones se encuentran descritas como sancionables por las autoridades de control de tránsito, según el numeral 32 del literal C del artículo 131.

Referencias: numerales 7 y 32 del literal C del Artículo 131

Artículo 68. Utilización de los carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

Vía de sentido único de tránsito.

En aquellas vías con velocidad reglamentada para sus carriles, los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.

En aquellas vías donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.

Vías de doble sentido de tránsito.

De dos (2) carriles: Por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril

de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.

De tres (3) carriles: Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.

De cuatro (4) carriles: Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.

Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, 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 ciclorutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización.

Referencias: Artículos 64, 105, 94, 96, 131 literal C numerales 25 y 26 y literal D numeral 5

Artículo 69. Retroceso en las vías públicas. No se deben realizar maniobras de retroceso en las vías públicas, salvo en casos de estacionamiento o emergencia.

Los vehículos automotores no deben transitar sobre las aceras y zonas de seguridad, salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento, evento en el cual respetarán la prelación de los peatones que circulan por las aceras o andenes.

Parágrafo. El conductor no debe detener o estacionar su vehículo, por ningún motivo, dentro de la zona destinada al tránsito de peatones.

Referencias: Artículo 131 literal C, numerales 2 y 9, y literal D, numerales 3 y 5

Artículo 70. Praelación 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.

Referencias: Artículo 105 y [Resolución 1848 de 2005](#)

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.

Referencia: Artículo 131 literal C numeral 33

Artículo 72. Remolque de vehículos. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, sólo para que despeje la vía.

En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas:

Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.

Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados si no mediante una barra o un dispositivo especial.

No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.

El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.

No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez.

Comentario del Editor: La violación de estas reglas está descrita como sancionable en el Artículo 131 literal B numeral 14

Artículo 73. Prohibiciones especiales para adelantar otro vehículo. No se debe adelantar a otros vehículos en los siguientes casos:

En intersecciones

En los tramos de la vía en donde exista línea separadora central continua o prohibición de adelantamiento.

En curvas o pendientes.

Cuando la visibilidad sea desfavorable.

En las proximidades de pasos de peatones.

En las intersecciones de las vías férreas.

Por la berma o por la derecha de un vehículo.

En general, cuando la maniobra ofrezca peligro.

Comentario del Editor: Esta norma contiene los eventos en los cuales no deben realizarse maniobras de adelantamiento, el numeral 6 del literal D del artículo 131 describe como sancionables la mayoría de estas conductas, habiendo quedado por fuera cuando la visibilidad sea desfavorable o por la derecha, no obstante que en ambos eventos, dependiendo de las circunstancias podría aplicarse la realización de maniobras peligrosas, siempre y cuando se ponga en peligro a otro actor del tránsito.

Artículo 74. Reducción de velocidad. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.

En las zonas escolares.

Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad.

Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.

En proximidad a una intersección.

Referencia: Artículo 131 literal C numeral 5

Artículo 75. Estacionamiento de vehículos. En vías urbanas donde esté

permitido el estacionamiento, se podrá hacerlo sobre el costado autorizado para ello, lo más cercano posible al andén o al límite lateral de la calzada no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de la intersección.

Artículo 76. Lugares prohibidos para estacionar. Modificado Artículo 15 Ley 1383 de 2010. Está prohibido estacionar vehículos en los siguientes lugares:

Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones, recreación o conservación.

En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 426861 de 2009 y 38281 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 conclusión podrá, en cualquier momento, reorganizar el tránsito dentro de su jurisdicción, para lo cual deberá observar la normatividad vigente al respecto y darle la publicidad necesaria para que los administrados tengan conocimiento y puedan a su vez, observar las nuevas disposiciones.”

En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.

En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.

En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.

En carriles dedicados a transporte masivo sin autorización.

A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera.

En doble fila de vehículos estacionados, o frente a hidrantes y entradas de garajes.

En curvas.

Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados.

Donde las autoridades de tránsito lo prohíban.

En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.

Referencias: numeral 2, literal C, artículo 131

Artículo 77. Normas para estacionar. En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando en el día señales reflectivas de peligro, y en la noche, luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro. Quien haga caso omiso a este Artículo será sancionado por la autoridad competente con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes.

Comentario del Editor: La violación a esta norma tiene establecidas dos sanciones: una de treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes de acuerdo con el artículo 77 y otra de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes según el numeral 39 del literal C del Artículo 131. En tal virtud, al existir dos sanciones atribuibles a la misma conducta, y en consideración a: i) que el artículo 131 es norma posterior al 77 y ii) que el artículo 131 fue modificado por la Ley 1383 de 2010, es menester concluir que la voluntad del legislador fue mantener esta última sanción. A más de lo anterior, dicha norma resulta más favorable para el investigado que la contenida en el artículo 77. Por lo anterior se colige que ante la violación de las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 del Código, debe darse aplicación a la sanción contenida en el artículo 131 literal C, numeral 39, es decir, una multa de 15 salarios mínimos legales diarios vigentes.

Artículo 78. Zonas y horarios de estacionamiento especiales. Los conductores que estacionen sus vehículos en los lugares de comercio u obras de construcción de los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, deberán hacerlo en zonas y horarios determinados para tal fin.

Las entidades públicas o privadas y los propietarios de los locales comerciales no podrán hacer uso del espacio público frente a sus establecimientos para el estacionamiento exclusivo de sus vehículos o el de sus clientes.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-108-04](#) decidió: Declarar EXEQUIBLE el inciso segundo del Artículo 78 de la Ley 769 de 2002, por los cargos analizados⁶⁸

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-108-04](#). “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

⁶⁸ Según el demandante la expresión acusada violaba la existencia de un orden justo, así como los derechos adquiridos de constructores que conforme a leyes preexistentes construyeron bahías frente a sus establecimientos para el parqueo de sus vehículos o el de sus clientes, con lo cual se desconocen los principios de la confianza legítima y la buena fe que deben orientar todas las actuaciones del Estado.

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.

Referencias: Artículo 131 literal B numeral 19 y literal C, numeral 2

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.

Referencias: Artículo 131 literal C, numerales 4 y 34

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.

Referencias: Artículo 131 literal C, numeral 4

Artículo 81. Puertas cerradas. Los vehículos deberán transitar siempre con todas sus puertas debidamente cerradas.

Referencias: Artículo 131 literal C, numeral 10

Artículo 82. Cinturón de seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.

Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.

Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 51403 de 2008](#): *“De lo anterior se colige que la intención de los legisladores al momento de la redacción del citado código, fue proteger la vida del menor que se transporta en un vehículo, razón por la cual los menores de diez años se deben transportar en el asiento trasero y los menores de dos años deben transportarse con un aditamento especial (silla) que garantice su seguridad, situación que lleva a concluir que la motocicleta no es un vehículo idóneo para el transporte de menores. Sin embargo, la Ley 769 de 2002 no habla de sanción específica y como quiera que éstas son de reserva legal, no podemos aplicar de manera extensiva sanción alguna.”*

A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la Sentencia [C-930-08](#) decidió: “Declarar **EXEQUIBLE**, por el cargo estudiado⁶⁹, la expresión *subrayada*, del Artículo 82 de la Ley 769 de 2002.”

Parágrafo. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos.

Reglamentación: [Resolución 19200 de 2002](#)

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-309-97](#)

“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 golpearse con el vehículo con una potencia que alcanza valores que oscilan entre 1.500 kg. y 2.000 kg. Esto explica que, según diversas investigaciones, cuando no se utiliza cinturón de seguridad, gran parte de los daños más graves no ocurren debido al impacto mismo del accidente sino a las lesiones que sufren los ocupantes cuando se golpean contra diversas partes del automotor, como los parabrisas. Conforme a lo anterior, son mucho menores los riesgos de morir o

⁶⁹ El demandante consideró que el último inciso del Artículo 82 de la Ley 769 de 2002 al establecer la exigencia del uso del cinturón de seguridad de los pasajeros de los asientos traseros, únicamente en el caso de los vehículos fabricados a partir del 2004, vulnera el principio de igualdad (art. 13 C.P), así como el derecho a la vida (art. 11 C.N) y la protección reforzada de los derechos de los menores (art. 44 C.N).

sufrir graves lesiones en un accidente para aquella persona que lleva un cinturón de seguridad, a tal punto que, según los conceptos técnicos incorporados en este proceso, estas posibilidades podrían reducirse en aproximadamente un 50 %. Por ende, sin desconocer que es posible, como lo señala el actor, que en determinados accidentes el cinturón de seguridad pueda tener efectos contraproducentes, la evidencia técnica disponible muestra que es un dispositivo que efectivamente disminuye, para la persona que lo utiliza, en forma considerable, los riesgos provenientes de un accidente de tránsito. Sin embargo, una primera pregunta obvia surge: este dispositivo ¿es útil también para proteger derechos de terceros?” “Conforme a los conceptos y pruebas incorporadas en el presente proceso, y a la lógica misma de su funcionamiento, resulta claro que el cinturón de seguridad se encuentra destinado a resguardar primariamente a la persona que lo utiliza. En efecto, la finalidad esencial del dispositivo es evitar que, en caso de una colisión, la persona sufra graves heridas al salir despedida de su asiento por efecto de la brusca desaceleración del vehículo. Sin embargo, esta medida de seguridad también protege, aun cuando de manera indirecta y tangencial, derechos de terceros. Así, el conductor que lleva el cinturón puede, en ciertos casos, tener una mayor posibilidad de maniobra, pues no queda inmediatamente inconsciente, con lo cual podría evitar que se agrave la situación derivada de una colisión automotriz. De otro lado, aquellos pasajeros desprovistos de cinturón pueden lesionar con sus propios cuerpos a otras personas, tal y como lo señalan algunos de los intervinientes, y el propio actor cuando se refiere al caso de los aviones.” “Estos efectos sobre terceros confieren una primera base constitucional a la norma bajo revisión, pues es deber del Estado proteger la vida y la integridad física de los asociados. Con todo, no es claro que esta protección de terceros constituya un fundamento suficiente para la sanción establecida por la disposición que se acusa, ya que estos efectos son muy residuales y de poca ocurrencia, como lo muestran los propios conceptos técnicos, que no se refieren a ellos, o los tocan muy tangencialmente. Nótese que la Corte explícitamente solicitó a estas entidades que señalaran en qué medida el cinturón de seguridad podía proteger a personas distintas del propio usuario. Por ende, para esta Corporación es evidente que, como lo señala el actor y lo reconocen tácitamente los distintos conceptos, el objetivo primario, tanto explícito como implícito, del cinturón de seguridad, es la protección de la vida y la integridad física de la persona que lo utiliza.” “

“En ese orden de ideas, la Corte considera que el hecho de que el no uso del cinturón de seguridad pueda disminuir la riqueza nacional, o afectar las finanzas de la seguridad social, no es un argumento constitucional suficiente para justificar la imposición coactiva de un deber a un particular, ya que se podría estar vulnerando la autonomía individual y el libre desarrollo de la personalidad. Sin embargo, lo anterior no significa que la Corte deba desestimar el interés general en juego que entra en conflicto con un derecho fundamental, o que esta Corporación esté ignorando que la propia Carta señala que es deber de las personas cuidar de su propia salud (CP art. 49), pues no sólo la interpretación constitucional debe en lo posible armonizar los principios constitucionales en conflicto sino que, en situaciones específicas, pueden existir poderosas razones de interés general que justifiquen incluso la restricción de un derecho fundamental, siempre y cuando se respete su contenido esencial. Sin embargo, todo muestra que en el presente caso estamos en frente de una obligación que se impone a un individuo esencialmente en su propio provecho, pues la afectación de derechos de terceros y del interés general es muy indirecta, por lo cual debe la Corte analizar si una medida de esa naturaleza es compatible con un Estado basado en la autonomía y la dignidad de las personas (CP art. 1º y 16) y de los criterios que ha desarrollado esta Corporación en relación con estos valores.”

La constitucionalidad de la obligación del cinturón de seguridad.

“Con base en el anterior análisis, para la Corte es claro que la obligatoriedad del cinturón de seguridad no sólo cumple los anteriores requisitos sino que incluso puede ser considerada como el prototipo de una medida coactiva de protección legítima y compatible con el respeto de la autonomía individual, tal y como se verá a continuación” “En primer término, este dispositivo de seguridad no sólo salvaguarda valores esenciales del ordenamiento, como la vida y la integridad personal, sino que también es razonable considerar que protege la propia autonomía, ya que una persona que resulta gravemente afectada por un accidente pierde muchas alternativas vitales, siendo en general

razonable presumir que la persona no quería asumir tal riesgo” “En segundo término, y como ya se mostró en esta sentencia, es una medida que en forma cierta reduce los riesgos para la persona, pues es un dispositivo técnico de probada eficacia” “En tercer término, la medida se justifica pues se trata de un típico caso de incoherencia”, de “falta de competencia básica” o de “debilidad de voluntad”, frente al cual las otras medidas alternativas, como las campañas educativas, si bien son importantes, y es deber de las autoridades desarrollarlas, no parecen suficientes. En efecto, la mayoría de las personas reconoce la importancia de la vida y la salud, acepta que el cinturón de seguridad es útil para proteger estos derechos, no tiene objeciones de fondo a utilizar ese dispositivo, pero se niega a hacerlo, por lo cual los analistas consideran que son casos típicos en los cuales se evidencia una incompetencia básica que justifica la medida de protección coactiva⁷⁰. 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, 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,

⁷⁰ Ver, por ejemplo, por Ernesto Garzón Valdés. *Op-cit*, p 372.

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-930-08. “...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 2002⁷¹, según el cual toda persona que tome parte en el tránsito como conductor debe comportarse en forma que no perjudique o ponga en riesgo a otras personas. Ello indica pues, que el alcance de la restricción que en la demanda se cuestiona en su constitucionalidad, se refiere a que sólo pueden ser sancionados los pasajeros traseros que no usen cinturón de seguridad en vehículos modelo 2004 en adelante, pero ello no significa en momento alguno que la exigencia de su utilización no pueda lograrse por medios distintos a la multa”.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 259151 de 2009 “Significa lo anterior que por expresa disposición legal, (artículo 82 del C.N.T.T.) se facultó al Ministerio de Transporte para reglamentar lo relacionado con el cinturón de seguridad, lo cual sucedió con la expedición de la Resolución N° 19200 del 20 de diciembre de 2002, la que fue publicada a través del Diario Oficial N° 45044 del 24 de diciembre de 2002, normativa que rige en todo el territorio nacional y es de obligación obligatoria para todos los usuarios de vehículos automotores. En consecuencia el único facultado para expedir actos administrativos de esta naturaleza, es el Ministerio de Transporte”

Referencias: Numeral 6° literal C Artículo 131

Artículo 83. Prohibición de llevar pasajeros en la parte exterior del

⁷¹ 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.

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.

Referencias: Numeral 37 literal C Artículo 131

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.

Referencias: Artículos 85, 106, 107 y 131 literal C numeral 16, literal D numeral 10 y literal E numeral 3

Artículo 85. Aproveccionamiento de combustible. El proveccionamiento de combustible a los vehículos debe hacerse con el motor apagado.

Los conductores de vehículos de servicio público de radio de acción nacional y los de transporte especial y escolar, al proveccionarse de combustible deberán hacer descender a los pasajeros. Los vehículos de servicio público colectivo de radio de acción metropolitano, distrital o municipal, no podrán proveccionar combustible mientras que estén prestando el servicio.

Los conductores de servicio público no deben, en ninguna circunstancia, abandonar el vehículo dejando los pasajeros dentro de él.

Comentario del Editor: Las obligaciones aquí prescritas están dispuestas en el artículo 131 literal B numeral 17, literal C numeral 12 y literal E numeral 1

Artículo 86. De las luces exteriores. Todo vehículo automotor deberá tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas. Sin embargo, las autoridades de tránsito podrán fijar horarios de excepción.

Dentro del perímetro urbano se usará la luz media, y se podrá hacer uso de luces exploradoras orientadas sólo hacia la superficie de la vía, cuando éstas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo. Fuera del perímetro urbano, podrá usarse la luz plena o alta, excepto cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.

Parágrafo. Ningún vehículo podrá portar luces exploradoras en la parte posterior.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-529-03](#) decidió declarar exequible el parágrafo del Artículo 86 de la Ley 769 de 2002

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-529-03](#). “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 4007 de 2005](#) Ministerio de Transporte

Artículo 1°. Modificado Artículo 1° [Resolución 4016 de 2006](#).

Artículo 2°. Derogado Artículo 2° [Resolución 4016 de 2006](#).

Artículo 3°. Modificado Artículo 3° [Resolución 4016 de 2006](#).

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 14563 de 2008](#): “Ahora bien, la Ley 769 de 2002, - Código Nacional de Tránsito Terrestre no especificó el color de las luces que se deben instalar en los vehículos, por lo tanto, no hay prohibición de color. (...) la prohibición de portar esas luces (exploradoras) en la parte posterior de los vehículos aparece claramente como instrumento para reducir riesgos. Esa prohibición pretende evitar accidentes debido al encandilamiento que puede ocasionar dichas luces al conductor del vehículo que transita detrás del automotor que porta este aditamento, y dicha prohibición, a su vez, no afecta la seguridad de los vehículos, pues el empleo de luces exploradoras en la parte posterior de los automotores no incrementa la visibilidad ni cumple ninguna finalidad clara. Visto lo anterior no es posible utilizar exploradoras en la parte posterior de los vehículos automotores.”

Referencias: Artículo 131 literal D numeral 8

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.

Referencias: Artículo 131 literal B numeral 16

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.

Referencias: Artículo 131 literal B numeral 18

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.

Comentario del Editor: Esta norma establece una obligación específica para el transporte individual en vehículos taxi cuyo incumplimiento tiene establecida una sanción igualmente específica en el literal C numeral 18 del Artículo 131, diferente a la sanción que para el incumplimiento de las demás reglas dispone el literal B numeral 18 de la misma disposición

Artículo 90. Luces interiores del servicio público colectivo urbano. En los vehículos de servicio público colectivo urbano, las luces interiores permanecerán encendidas durante todo el tiempo en que el vehículo esté prestando el servicio entre las dieciocho (18) horas y las seis (6) horas del día siguiente.

Parágrafo. Todos los vidrios de estos vehículos serán transparentes.

Comentario del Editor: Esta es una norma que no tiene el carácter de ser una disposición de tránsito sino una norma de transporte y específicamente regulatoria del transporte público pero este hecho no muestra un vicio o irregularidad de la misma sino una clara falta de distinción del legislador entre ambas materias que son especies de un mismo género que no es otro que la movilidad:

Referencia: Artículo 131 literal B numeral 11

Artículo 91. De los paraderos. Modificado Artículo 16 [Ley 1383 de 2010](#),

Todo conductor de vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor debe recoger o dejar pasajeros exclusivamente en los sitios permitidos por las autoridades competentes y conforme con las rutas y horarios, según sea el caso.

El incumplimiento de esta norma se sancionará con treinta (30) smldv, las empresas de servicio público a las cuales se encuentren vinculados tales

vehículos serán solidariamente responsables por el pago de la multa.

Comentario del Editor: La sanción por dejar o recoger pasajeros en los lugares no permitidos está sancionada por el artículo 131 literal C, numeral 19, con 15 salarios mínimos legales diarios: del contenido del inciso segundo del artículo 91 y del referido artículo 131, puede inferirse que a la misma conducta le está siendo asignadas dos sanciones, lo cual indica que en aplicación del principio de favorabilidad y la prevalencia de norma posterior sobre norma anterior, debe darse aplicación a la sanción del numeral 19 de 41 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. Control de infracciones de conductores. Modificado Artículo 17 [Ley 1383 de 2010](#). Los organismos de tránsito deberán reportar diariamente al Sistema Integrado de Multas y Sanciones por infracciones de tránsito las infracciones impuestas, para que este a su vez, conforme y mantenga disponible el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.

Parágrafo 1°. La Superintendencia de Puertos y Transporte sancionará con multa equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales vigentes (100 smlmv) a las empresas de transporte público terrestre automotor, que tengan en ejercicio a conductores con licencia de conducción suspendida o cancelada.

Parágrafo 2°. 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 smlmv).

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-856 de 2009](#) decidió Declarar cumplida la exigencia del Artículo 167 de la Constitución Política, en cuanto al Artículo 17 del proyecto de Ley No. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado (hoy la Ley 1383 de 2010), “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones”. En consecuencia, lo declara **EXEQUIBLES**.

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-321 de 2009](#). “En el caso concreto, el Presidente de la República alega que resulta inconveniente preservar dos sistemas informáticos como lo son el SIMIT y el RUNT, por cuanto ello implicaría incurrir en costos innecesarios. Por el contrario, el Congreso sostiene que tal situación no se presentaría ya que se trata de dos sistemas operativos distintos, y que por ende, es pertinente preservarlos ambos. Como se puede ver, se trata realmente de argumentos de oportunidad, relacionados además con aspectos de carácter técnico,

cuyo control escapa igualmente a la competencia del juez constitucional”.

Comentario del Editor: Dispositivo complejo cuyo análisis debe hacerse por segmentos: (i) En primer lugar se establece por vía legal una obligación que perfectamente pudo haberse establecido por vía reglamentaria como es la obligación diaria de los organismos de tránsito de reportar la información al Sistema Integrado de Multas e Infracciones de Tránsito y este a su vez, con la misma periodicidad, al Registro Único Nacional de Tránsito; (ii) En un estatuto de tránsito se crea una nueva sanción de transporte y es aquella de cine salarios mínimos mensuales para aquellas empresas de transporte público, en cualquier modalidad, “que tengan en ejercicio” a conductores con licencia de conducción cancelada o suspendida, cuando la norma habla de conductores que se tengan en ejercicio se hace referencia, de acuerdo a los anales del Congreso y a la exposición de motivos de la Ley a conductores contratados directa o indirectamente por la empresa; y (iii) Se establece una obligación para todas las empresas de tener un programa de control de infracciones de tránsito, teniendo la obligación, independiente a si son vigiladas o no por la Superintendencia de Puertos y Transporte, de enviar dichos programas de control a esta entidad y esta Superintendencia podrá sancionar a aquellas que no remitan dicha información, la Supertransporte asume competencia por ley para adelantar estas investigaciones, independiente a si se trata de empresas de transporte de radio de acción nacional, distrital, metropolitano o municipal.

Artículo 93-1. Solidaridad por multas. Adicionado Artículo 18 [Ley 1383 de 2010](#). Serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas.

Comentario del Editor: De acuerdo con lo establecido por el aparte general del artículo 131, las infracciones son atribuibles a los conductores y/o a los propietarios de los equipos. No obstante la descripción de las diferentes conductas consideradas como sancionables por el legislador, puede considerarse que existen tres tipos de conductas (i) las que tienen como sujeto pasivo exclusivo al conductor, (ii) las que tienen como sujeto pasivo de la conducta al propietario del equipo, y (iii) las que tienen como sujeto pasivo a las empresas de transporte a la cual está vinculado el vehículo con el cual se comete la infracción; la solidaridad propugnada por esta disposición nueva del régimen de tránsito en Colombia, consiste en la posibilidad que le otorga el legislador a los organismos de tránsito de cobrar las multas a los conductores o a los propietarios –en aquellas conductas que le sean atribuibles a los propietarios-, a los conductores y a las empresas – en aquellas conductas que le son atribuibles a las empresas de transporte, o a los conductores exclusivamente – en aquellos eventos donde la conducta se atribuye solo al operario del vehículo. Esta solidaridad implica la potestad de cobrar la multa a cualquiera de los dos sujetos pero no a ambos, es decir, esto no implica que los organismos de tránsito tengan la prerrogativa de cobrar a ambos sujetos la misma obligación, es una sola, pero con dos sujetos pasivos lo que además implica, para quien finalmente cancela la obligación, la posibilidad de subrogarse en sus derechos de recobro frente a la otra parte.

CAPITULO V

Ciclistas y motociclistas

Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-018-04](#) decidió: Declarar exequible, por los cargos analizados⁷², 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, le 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 especiales para 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 colectivo.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-018-04](#) decidió: Declarar EXEQUIBLE, por los cargos analizados⁷³, el inciso 1° del Artículo 94 de la Ley 769 de 2002,

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-018-04](#): “Sin duda, lo ideal es que el ciclista pueda ir por una vía exclusiva para él o compartida únicamente con vehículos sin motor de similares características. Pero esta no es la hipótesis que enfrenta el legislador en la norma acusada. Lo que se plantea en este caso, es la regla que deben observar los ciclistas cuando transitan por vías que comparten con cualquier otro tipo de vehículo. Así, la decisión del legislador fue que las ciclas vayan por la derecha de la vía, no más allá de un metro de la acera. Ahora bien, para la Corte es razonable brindar el mismo tratamiento a ciclistas y motociclistas respecto a cuánto espacio tienen en la vía para transitar. Delimitar espacialmente el ámbito de circulación en la vía pública a los vehículos pequeños no implica un criterio sospechoso que esté prohibido y el medio es conducente para lograr un fin constitucionalmente importante (organizar el tránsito vehicular por las vías públicas, de forma segura y eficiente)”.

Referencia: Artículo 131 literal A numeral 1

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Comentario del Editor: La redacción de esta norma no ofrece la claridad que el asunto regulado amerita, no obstante debe indicarse que el supuesto establecido es uno solo y no dos como algunas interpretaciones lo han querido hacer notar; en primer lugar, la norma es exigible a los conductores y a los acompañantes de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, en segundo lugar la obligación es de llevar puesto o colocado en su cuerpo –vestir-, un determinado tipo de prenda la cual puede ser o una chaqueta o un chaleco, esta prenda debe tener una característica esencial que no es otra que la reflectividad para efectos de ser identificados es decir, reconocidos o distinguidos de otro tipo de objetos en la vía, pero además dicha prenda debe tener una reflectividad tal que permita ser vista en horas nocturnas o en lugares y horas con dificultades de visibilidad.

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

⁷² El cargo formulado fue la violación al Principio de Igualdad al no tratar a los ciclistas como a los demás actores del tránsito

⁷³ El cargo formulado fue la violación al Principio de Igualdad al no tratar a los ciclistas como a los demás actores del tránsito

Comentario del Editor: Esta regla tiene toda la lógica sistemática teniendo en cuenta que ya se había establecido como primera regla que estos tipos de vehículos deben transitar a un metro de la acera o andén.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

Referencia: Artículo 131 literal A numeral 2

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.

Referencia: Artículo 131 literal A numerales 4 y 8

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

Referencia: Artículo 131 literal A numeral 5

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.

Referencia: Artículo 131 literal A numeral 9

Deben usar las señales manuales detalladas en el Artículo 69 de este código.

Comentario del Editor: Esta norma debe entenderse en el sentido que se requiere la utilización las señales luminosas indicadas por el Código en aquellos vehículos que dispongan de ellas y operar las señales manuales solo en casos de emergencia, pero aquellos vehículos que no tengan señales luminosas tales como las bicicletas, deben utilizar siempre las manuales.

Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: [Resolución 3600 de 2004](#) Ministerio de Transporte

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Primera [Sentencia 5458 del 10 de agosto de 2000](#)

La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 33630 de 2008](#): "De lo anterior, se concluye que si el aparato descrito por usted tiene motor no puede transitar por carecer de licencia de tránsito y no es posible su registro como bicicleta, entendiéndose que corresponde a la

clasificación de ésta como tal. (sic) es decir no tiene motor, no requiere registro, ni portar licencia de tránsito ni de conducción.”

Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:

Comentario del Editor: Ha establecido el legislador, para este tipo de vehículos, reglas especiales. En tal sentido, el nivel de aplicación normativo será, en primer lugar la regulación dispuesta en esta norma, sino existe precepto en este dispositivo, se emplearán las reglas generales establecidas en el artículo 94 y de no encontrarse reglamento de este, deben admitirse las disposiciones genéricas dispuestas para todos los vehículos en el Código Nacional de Tránsito, aplicando lo que la lógica de operación de estos vehículos permita. Debe tenerse clara la premisa, que por ser estas normas de carácter específico para un tipo de vehículos, no pueden extenderse, en su aplicación, a otro tipo de equipos como son las motocicletas.

No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.

Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.

Referencia: Artículo 131 literal A numeral 6

Parágrafo. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículos por las vías nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

Comentario del Editor: Esta norma dispone la facultad para los alcaldes municipales o distritales de establecer las ciclovías en días determinados (domingos y festivos), para lo cual le permite no solo hacer uso de las vías locales a su cargo, sino también de las nacionales que crucen por la zona urbana de los municipios o distritos, pero se dispone como condición para el cierre de las vías, la existencia y disposición de vías alternas para la circulación del tránsito.

Artículo 96. Normas Específicas Para Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Modificado Artículo 3º [Ley 1239 de 2008](#). Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

Comentario del Editor: Ha establecido el legislador para este tipo de vehículos unas reglas especiales, en tal sentido, el nivel de aplicación normativo será en primer lugar las reglas dispuestas en esta norma, sino existe regulación en este dispositivo, deben aplicarse las reglas generales establecidas en el artículo 94 para este tipo de equipos, y de no existir regulación en este, deben aplicarse las reglas generales dispuestas para todos los vehículos en el Código Nacional de Tránsito, aplicando lo que la lógica de operación de estos vehículos permita. Debe tenerse clara que por ser estas normas de carácter específico para un tipo de vehículos no pueden extenderse en su aplicación a otro tipo de equipos tales como las motocicletas.

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los Artículos 60 y 68 del presente Código.

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 238241 de 2009: De acuerdo con lo preceptuado por el artículo 94 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, “... las **motocicletas**, entre otros vehículos “*Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la cera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para el servicio público colectivo*”. Normativa a la cual deben sujetarse los usuarios de las vías en los pluricitados vehículos.”

Comentario del Editor: En consideración del Editor para un correcto entendimiento de esta disposición debemos remitirnos al carácter específico que tiene el artículo 96 para las motocicletas por encima de lo que puedan preceptuar las reglas generales para determinados tipos de vehículos en el artículo 94 de este Código, pero además debe tenerse en cuenta lo planteado por el Legislador en la exposición de motivos de la Ley 1239 de 2008. Con base en lo anterior, debemos partir de la base que si bien es cierto el artículo 94 dispone que los vehículos (entre ellos las motocicletas) deben transitar a un metro del andén, también lo es que una norma de carácter especial, como lo es el artículo 96 y posterior además, dispuso algo diferente para las motocicletas como es el transitar ocupando un carril, carril que no necesariamente tiene que ser el derecho, puede incluso ser el izquierdo, el central o el derecho, de acuerdo a, como lo remite esta norma, las reglas establecidas en los artículos 60 y 68 del Código. Una interpretación contraria a la anterior haría nugatoria la modificación realizada por el legislador en la Ley 1239 de 2008 e iría en contravía del espíritu de este en la medida que el contenido del original artículo 96 indicaba que también las motocicletas debían circular a un metro del andén, pero quiso el legislador cambiar dicha regla y expresamente lo manifestó así cuando permitió que las motocicletas pudiesen circular por un solo carril y no compartiéndolo por la derecha con otros vehículos. En conclusión, para el Editor la norma debe entenderse en el sentido que los motocicletas pueden circular por los carriles demarcados, ocupando uno solo y no deben hacerlo necesariamente a un metro del andén, dicha regla es aplicable para los demás tipos de vehículos señalados en el artículo 94.

2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.

Comentario del Editor: Debe entenderse por prenda reflectiva el chaleco o la chaqueta reflectiva de identificación de acuerdo con el contenido del artículo 94.

3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.

4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.

5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.

Reglamentación: [Resolución 1737 de 2004](#) Ministerio de Transporte

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.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 55041 de 2009 y 318441 de 2009: *“... vale la pena destacar que para su circulación (de las bicicletas eléctricas), se deberá cumplir con las normas que determinan obligaciones generales para todo tipo de vehículo, es decir, estar matriculado, portar placas, ser conducido por una persona que posea licencia de conducción, quien deberá portar casco y chaleco, poseer SOAT ((sic)seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), cumplir con las normas especiales para vehículos tipo motocicletas enunciadas con anterioridad y puede ser objeto de inmovilización.”*

Concepto 224681 de 2009: *“...esta Oficina Asesora Jurídica no considera viable que ese Despacho de Tránsito o cualquier otra autoridad municipal o territorial, prohíba dicha actividad (transitar con niños menores de 10 años como acompañante en las motocicletas), toda vez que se reitera, la misma ley permite hacerlo, lo cual no ocurre con los menores de diez (10) años que circulan en vehículos automotores, lo (sic) cuales no lo podrán hacer en la parte delantera de los mismos, precepto que está expresamente consagrado en el pluricitado Código Nacional de Tránsito Terrestre.”*

Concepto 106941 de 2009: *“Las denominadas moto ninja no están técnicamente adaptadas con los componentes mecánicos de una motocicleta por consiguiente no se les debe permitir la circulación ni el uso por las vías públicas ni privadas abiertas al público, pues para su circulación se requiere que cumplan con todas las condiciones establecidas en la Ley 769 de 2002 para las motocicletas, es decir tener licencia de tránsito, seguros, licencia de conducción, etc.”*

Comentario del Editor: A los motociclistas les son aplicables, en lo que corresponda y siempre y cuando se realice efectivamente la conducta descrita, las infracciones establecidas en los literales B, C, D y E del artículo 131. No obstante, cuando se violen las reglas establecidas en el artículo 96 y 94, se debe dar aplicación al dispositivo consagrado por el legislador en el numeral 24 del literal C del artículo 131.

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.

Artículo 98. ~~Eradicación de los~~ vehículos de tracción animal. En un término de un (1) año, ~~contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley,~~ se prohíbe el tránsito urbano en los municipios de Categoría Especial y en los municipios de primera categoría del país, de vehículos de tracción animal. ~~A partir de esa fecha las autoridades de tránsito procederán a retirar los vehículos de tracción animal.~~

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-355-03](#) decidió Declarar INEXEQUIBLES las expresiones tachadas del Artículo 98 de la Ley 769 de 2002. 2. La Corte Constitucional por medio de las [Sentencia C-475-03](#) y [Sentencia C-481-03](#) decidió Estarse a lo resuelto en la [Sentencia C-355-03](#). 3. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-475-03](#) decidió Declarar EXEQUIBLE el único inciso del Artículo 98 de la Ley 769 de 2002, en lo que respecta al ámbito territorial de aplicación de la prohibición contenida en dicho precepto, por el cargo analizado⁷⁴. 4. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-481-03](#) decidió declarar EXEQUIBLE por los cargos formulados⁷⁵, el Artículo 98 de la Ley 769 de 2002. 5. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-799-03](#) decidió, con respecto a los cargos examinados⁷⁶, ESTAR A LO RESUELTO en la [Sentencia C-355-03](#). 6. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-799-03](#) decidió, con respecto al cargo formulado⁷⁷, ESTARSE A LO RESUELTO en la [Sentencia C-475-03](#).

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-481-03](#): *el contenido del Artículo 98 de la Ley 769 de 2002, no exigía el trámite de ley estatutaria, pues, no se tocó el núcleo esencial del derecho de locomoción establecido en el Artículo 24 de la Constitución, ni se reguló total o parcialmente el ejercicio de este derecho. Lo que ocurrió, según se examinó en las sentencias C-355 y C-475 de 2003, consistió en que el legislador restringió la circulación de una clase de vehículos, los de tracción animal, en ciertos municipios o por ciertas vías urbanas. Es decir que, en el Artículo acusado, el derecho fundamental de las personas de circular libremente por el territorio nacional está incólume y por ello, no se requería que la restricción de este derecho fundamental fuera tramitado como una ley estatutaria.*

Parágrafo 1°. Quedan exceptuados de la anterior medida los vehículos de tracción animal utilizados para fines turísticos, de acuerdo a las normas que expedirá al respecto el Ministerio de Transporte.

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-355-03](#) decidió INHIBIRSE para emitir pronunciamiento de fondo respecto del parágrafo 1° del Artículo 98 de la Ley 769 de 2002. 2. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-475-03](#) decidió Declarar EXEQUIBLE el parágrafo 1° del Artículo 98 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado⁷⁸. 3. La

⁷⁴ El cargo analizado fue la violación del Artículo 13 Superior por parte del único inciso del Artículo 98 del Código Nacional de Tránsito en cuanto al ámbito territorial de la medida, por cuanto en su sentir, la prohibición debe operar en todos los municipios del país, sin tener en cuenta su categoría, puesto que a su juicio en todos ellos puede existir el mismo grado de congestión vehicular.

⁷⁵ Los cargos fueron la supuesta violación a los Artículos 152 y 153 de la Constitución Política

⁷⁶ Los cargos estudiados en esta demanda fueron la supuesta vulneración del Preámbulo y de los Artículos 1, 2, 4, 5, 7, 16, 25, 26, 29, 34, 53, 58, 83 y 336 superiores

⁷⁷ El cargo formulado fue la violación al Artículo 13 Superior

⁷⁸ El cargo formulado fue la violación al principio de igualdad puesto que el establecer la excepción para una sola actividad excluye otro tipo de estas

Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-481-03](#) decidió Estarse a lo resuelto en la [Sentencia C-475-03](#). 4. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-799-03](#) decidió, con respecto a los cargos examinados⁷⁹, ESTAR A LO RESUELTO en la [Sentencia C-355-03](#). 5. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-799-03](#) decidió, con respecto al cargo formulado⁸⁰, ESTARSE A LO RESUELTO en la [Sentencia C-475-03](#).

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-475-03](#): *“La prohibición de tránsito urbano de vehículos de tracción animal según el precepto analizado se aplica a los municipios y distritos de categoría primera y especial...de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 6° de la Ley 136 de 1994...” “En este sentido, es de esperarse que estas entidades territoriales al tener una población y unos mayores ingresos que los municipios y distritos de segunda a sexta categoría, cuenten con una infraestructura vial en el sector urbano en la que por su desarrollo, el tránsito indiscriminado de vehículos de tracción animal afecte la libre circulación de automotores y peatones, genere problemas ambientales y ponga en riesgo no sólo la seguridad de la comunidad en general sino específicamente de las personas que manipulan éstos vehículos, sin ningún elemento o mecanismo de protección.”. “Infortunadamente el nivel de desarrollo de la malla vial de los municipios en Colombia no es el más óptimo y aún muchos de ellos, tienen precarios accesos al casco urbano, por lo que en estos lugares resulta razonable la utilización de medios de transporte halados por animales. En los entes territoriales donde se permite la circulación de este tipo de vehículos “...la congestión vehicular resulta ser menos compleja por el número de habitantes que en ellos residen, e l cual es inferior a la población existente en los municipios y distritos de categoría primera y especial”. “Pretender aplicar la prohibición del Artículo 98 ídem a todos los municipios y distritos del país, sería darle el mismo trato a entidades territoriales que se encuentran...en situaciones fácticas disímiles”. “...de la norma no puede predicarse la exclusión de una persona o grupo de personas en la utilización de los vehículos de tracción animal para la realización de actividades turísticas, en las ciudades en las que por regla general no sería permitido el tránsito urbano de esos vehículos, puesto que cualquiera que cumpla las condiciones que para el efecto se fijen, podrá participar en dicha actividad”. “...la autorización de circulación de los vehículos de tracción animal para fines turísticos, en las grandes ciudades no será indiscriminada sino que deberá estar acorde con las exigencias y requisitos que determine el Ministerio de Transporte, con lo cual se garantiza la existencia de una reglamentación que, en principio, evite los problemas de congestión vial, salubridad y seguridad pública y aunado a ello racionalice el uso y trato que se le dé a los animales por parte de quienes manipulan estos vehículos”.*

Parágrafo 2°. Las alcaldías municipales y distritales en asocio con el SENA tendrán que promover actividades alternativas y sustitutivas para los conductores de los vehículos de tracción animal.

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-355-03](#) decidió Declarar EXEQUIBLE el resto del Artículo 98 de la Ley 769 de 2002, bajo el entendido de que **la prohibición a que se contrae la norma se debe concretar, por las autoridades municipales o distritales competentes, a determinadas vías y por motivos de seguridad vial, y que la misma sólo entrará a regir siempre que real y efectivamente se hayan adoptado las medidas alternativas y sustitutivas previstas en el parágrafo 2° del Artículo 98 de la ley antes citada, en el respectivo distrito o municipio.** 2. La Corte Constitucional por medio de las [Sentencia C-475-03](#) y [C-481-03](#) decidió Estarse a lo resuelto en la [Sentencia C-355-03](#)

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-355-03](#):

⁷⁹ Los cargos estudiados en esta demanda fueron la supuesta vulneración del Preámbulo y de los Artículos 1, 2, 4, 5, 7, 16, 25, 26, 29, 34, 53, 58, 83 y 336 superiores

⁸⁰ El cargo formulado fue la violación al Artículo 13 Superior

1º) "... como vehículos que son, aquellos cuya fuerza motriz proviene de las potencias animales también pueden ser objeto de regulación por parte del Estado. Su influencia en la dinámica diaria de la circulación es más que evidente: ocupan un lugar en la vía pública, desarrollan niveles menores de velocidad, manipulan fuerzas físicas de diferente entidad con grados determinados de maniobrabilidad y generan impacto ambiental"

2º) La conducción de estos vehículos tiene entonces un efecto en los derechos de terceros y, sobre todo, un resultado concreto en la obtención de niveles óptimos de seguridad, comodidad y salubridad del espacio público, que no son otra cosa que manifestaciones del interés general".

3º) "Ahora bien, ya que el Estado es el encargado de organizar y coordinar los elementos involucrados en esta relación, también es lógico suponer que en él recaiga la responsabilidad de evaluar en qué grado y con qué intensidad se afectan el interés general y los derechos de terceros. En otras palabras, es el Estado, por conducto del legislador, el que debe determinar cuáles son las restricciones que deben imponerse para que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas..."

4º) "...el propósito central del legislador fue dotar al país de reglas de tránsito acordes con la dinámica actual de la circulación nacional, eliminando factores incompatibles con el grado evolutivo de la misma".

5º) "Los riesgos que generan este específico medio de transporte han sido ilustrados por los intervinientes del proceso, aunque no resulta difícil deducirlos de la simple observación empírica: 1) La velocidad de los semovientes que arrastran una carreta no se compara con la de los vehículos automotores. La potencia de los últimos supera con creces la del animal, lo cual constituye un riesgo para ambos si llegaren a coincidir en avenidas diseñadas para vehículos de alta velocidad. 2) La disposición de la malla vial de las ciudades modernas está hecha para desarrollar grados de agilidad, fluidez, celeridad y dinamismo con los cuales los vehículos de tracción animal no pueden competir, pudiendo, en cambio, entorpecerlos. 3) La precaria maniobrabilidad de las carretas también afecta la seguridad del sistema del tránsito vehicular. Aunque la conducción de automotores no está exenta de riesgos y es frecuente observar comportamientos irracionales en los conductores, es evidente que el tránsito de automotores parte del supuesto de la responsabilidad del chofer. En cambio, la impredecible irracionalidad del animal puede convertirse en elemento sorpresivo de riesgo y, por tanto, en factor claro de inseguridad para quienes manejan autos. 4) La estructura física de las carretillas hace inoperantes los cinturones de seguridad, por lo que la vida de sus usuarios corre inminente peligro cuando el vehículo transita por vías diseñadas para automóviles". "No obstante, dado que estos reproches no se derivan propiamente de la conducción de las carretas sino que constituyen imputaciones relacionadas con el comportamiento de sus propietarios, que además no se encuentran probadas en el proceso, esta Corte no considera que sean razones suficientes ni pertinentes a la presente discusión..."

6º) "La Corporación considera que la medida de excluir de circulación los vehículos de tracción animal no es proporcional al fin perseguido por el legislador, cual es el de garantizar y aumentar los niveles de seguridad vial en los municipios de categoría especial y de primera categoría, por las razones que se comentan seguidamente".

7º) "En otros términos, dado que la distribución y conformación de las ciudades y de su sistema vial no es pareja sino que presenta variables que las hacen heteromorfas, no es posible afirmar de manera racional que todas las vías de las grandes ciudades sean incompatibles con el tránsito de vehículos de tracción animal."

8º) "Además, nótese que el Artículo 98 demandado inicia su redacción con el término "erradicación" de los vehículos de tracción animal, lo cual implica que las autoridades de tránsito locales, conocedoras de la realidad del municipio de su jurisdicción, están imposibilitadas para ajustar la

circulación de las carretas a las necesidades del centro urbano, siendo obligatorio en tales casos que se proceda a “retirar los vehículos de tracción animal” de la vía pública”.

9º) “...tal y como corresponde a la redacción original de la norma, la disposición legislativa sí constituye una violación inminente del núcleo esencial del derecho al trabajo de los usuarios de los vehículos de tracción animal, pues dicha redacción no se limita a restringir el derecho a usar este tipo de transporte sino que dispone su ‘erradicación’ de las vías de todos los municipios de primera categoría y de categoría especial.”

10º) “La erradicación de estos vehículos, sin que medie una normatividad de transición efectiva – como se verá más adelante -, trae para los conductores de las ‘zorras’ una pérdida económica de severas consecuencias, dado que su subsistencia se encuentra inescindiblemente ligada con este oficio”.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 19698 de 2008 y 673351 de 2008: *“Así las cosas y teniendo en cuenta que la mayoría de los municipios y distritos no han promovido las actividades administrativas y sustantivas para los conductores de vehículos de tracción animal, las autoridades de tránsito de los entes territoriales respectivos, no han erradicado los vehículos de tracción animal, toda vez que el término de un (1) año de que trata el mismo artículo 98 del Código de Tránsito Terrestre, no se ha puesto en ejecución por la mayoría de estas autoridades, por cuanto la expresión “**contado a partir de la iniciación de la vigencia de la presente ley**” fue declarada inexecutable por la Corte Constitucional, como quedó consignado en su momento, y en tal virtud, metras no se le de cumplimiento al mencionado parágrafo 2º del precitado artículo 98, por pare de las autoridades municipales, distritales y el SENA, estos vehículos podrán seguir circulando por las vías que se determinen en el respectivo municipio o distrito.”*

Concepto 31000 de 2004: *“Así las cosas se desprende claramente de las disposiciones señaladas que la licencia de tránsito es producto del registro inicial que se haga a un vehículo automotor, por lo tanto los vehículos no motorizados como en el caso de los de tracción animal, no se les debe exigir tal requisito y tampoco le compete a los Organismos de Tránsito su reglamentación, ya que solamente son sujetos de registro los vehículos provistos de un motor que le produce movimiento.”*

CAPITULO VII

Tránsito de personas en actividades colectivas

Artículo 99. Actividades colectivas en vías públicas. La autorización de actividades colectivas en vías públicas debe ser solicitada con anticipación ante la autoridad competente. En todo caso, estas actividades no deben afectar la normal circulación de los vehículos. Para la realización de actividades deportivas en vías públicas, los responsables de ellas deben tomar las precauciones y suministrar los elementos de seguridad necesarios.

El tránsito de actividades colectivas en vías públicas, será regulado por la autoridad local competente, teniendo en cuenta el señalamiento de velocidades y la utilización de vías para que no afecten la normal circulación de los vehículos. De igual manera, la autoridad regulará el tránsito durante la ocurrencia de otras actividades multitudinarias que impliquen la utilización de las vías destinadas a los vehículos.

Artículo 100. Competencias deportivas en vías públicas. Las competencias

deportivas que se desarrollen en vías públicas, serán coordinadas por las federaciones o ligas respectivas, quienes deberán formular la solicitud de permiso correspondiente ante la autoridad de tránsito competente, con una antelación no inferior a quince (15) días a la realización del evento deportivo. Las autoridades de tránsito correspondientes adoptarán las medidas de circulación, información y de seguridad que fueren indispensables para tales casos.

Comentario del Editor: Cuando se trata de la utilización de vías locales, la autorización la otorga la autoridad de tránsito local, pero si se trata de la utilización de vías nacionales, la autorización debe otorgarla el Ministerio de Transporte.

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 (sic)⁸¹ 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.

⁸¹ Debe entenderse generadores

Parágrafo. El Ministerio de Transporte determinará, los elementos y los dispositivos de señalización necesarios en las obras de construcción.

Reglamentación: [Resolución 1050 de 2004](#) Ministerio de Transporte

Artículo 102. Manejo de escombros. Modificado Artículo 19 [Ley 1383 de 2010](#). Cada municipio determinará el lugar o lugares autorizados para la disposición final de los escombros que se produzcan en su jurisdicción, el manejo de estos materiales se hará debidamente aislado impidiendo que se disemine por las vías y de acuerdo con la normatividad ambiental vigente, bajo la responsabilidad del portador del permiso que haya otorgado la autoridad de tránsito quien será responsable del control de vigilancia del cumplimiento de la norma, sin perjuicio que se le determine la responsabilidad sobre daños en bienes de uso público. El incumplimiento de esta norma, se sancionará con multa de treinta (30) smldv.

Parágrafo. Será sancionado con una multa de (30) smldv, quien transportando agregados minerales como: Arena, triturado o concretos, no aisle perfectamente la carga y permita que ella se esparza por las vías públicas, poniendo en riesgo la seguridad de otros vehículos.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-321 de 2009](#) decidió Declarar que en la reelaboración del proyecto de ley No. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado (hoy Ley 1383 de 2010), “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones”, en lo concerniente al Artículo 19 no se desconoció la Constitución, y por ende, se declara **EXEQUIBLES**.

Comentarios del Editor: 1º. El manejo de los escombros ya no es posible hacerlo en los lugares donde se producen, deben disponerse inmediatamente en los lugares que para ello indique cada autoridad, 2º Es obligación de cada alcalde determinar un lugar para la disposición final de los escombros que se generen en su jurisdicción, 3º El manejo de escombros debe hacerse de tal manera que se aislen, es decir, se empaquen de tal forma que se impida que se diseminen, 4º El incumplimiento de las reglas sobre manejo de escombros se sanciona con 30 salarios mensuales mínimos, y 5º Se establece una sanción diferente de 30 salarios para quien transporte agregados minerales como: Arena, triturado o concretos si se dan estas tres condiciones: (i) no 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.

Reglamentación: [Resolución 910 de 2008](#) Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

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.

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

Ciclorutas

Peatonales

2. En las zonas rurales:

Férreas

Autopistas

Carreteras Principales

Carreteras Secundarias

Carreteables

Privadas

Peatonales.

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia T-184-93](#). Con relación a la naturaleza de las vías la Corte concluyó que 1) Las vías de las ciudades y poblaciones son bienes de la Nación, de uso público; 2) El uso y goce de dichas vías corresponden a todas las personas, y 3) Dichas vías hacen **parte del espacio público**, y, por disposición constitucional, la protección y su destino al uso común prevalece sobre el interés particular.

Reglamentación: [Decreto 1538 de 2005](#) Artículo 7

La presencia de peatones en las vías y zonas para ellos diseñadas, les otorgarán prelación, excepto sobre vías férreas, autopistas y vías arterias.

La autoridad de tránsito competente, por medio de resolución motivada señalará las categorías correspondientes a las vías urbanas, cualquiera que sea su denominación. En cualquier caso, las autoridades de tránsito podrán incorporar nuevas categorías y homologar su prioridad con cualquiera de las existentes.

La prelación entre las vías en zonas rurales será determinada por la autoridad de tránsito competente.

Reglamentación: [Resolución 1848 de 2005](#) Artículo 1º

Parágrafo 1º. 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 2º. 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 3º. Se prohíbe el tránsito de vehículos de alto tonelaje por las vías de sitios que estén declarados o se declaren como monumentos de conservación histórica.

Reglamentación: [Resolución 950 de 2006](#)

CAPITULO XI

Límites de velocidad

Artículo 106. Límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales. Modificado Artículo 1º [Ley 1239 de 2008](#): En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el Distrito o Municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los 80 kilómetros por hora.

El límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, será de sesenta (60) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

Artículo 107. Límites de velocidad en carreteras nacionales y departamentales. Modificado Artículo 2º [Ley 1239 de 2008](#): En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinado (sic) por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora.

Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

Parágrafo. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el Artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este Artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño,' las características de operación de la vía."

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 57201 de 2010](#): (...) si bien la ley 1239 de 2.008 modificó los límites máximos de las velocidades autorizados para la circulación de los vehículos públicos y privados, estas nuevas velocidades deberán ser determinadas por el Ministerio de Transporte tratándose de vías nacionales o por las respectivas gobernaciones, para a vías departamentales.

(...) Consecuencialmente, la vigencia de las normas regulatorias de las velocidades contenidas en la Ley 1239 de 2008 está necesariamente condicionada a la expedición de la citada reglamentación. Así, hasta tanto no se determinen las velocidades dentro de los límites establecidos por la nueva ley, se deberán acatar las velocidades establecidas en los artículos 106 y 107 de la Ley 769 de 2002 antes de su modificación, esto es, obedeciendo a un máximo de 60 kilómetros por hora en las vías urbanas, y un máximo de 80 kilómetros por hora en zonas rurales.

Conceptos N° [652341 de 2008](#) y [177291 de 2009](#): "La Ley 1239 de 2008 se encuentra vigente, y de acuerdo con lo establecido en la misma, los límites de velocidad en vías urbanas y carreteras municipales es de 80 kilómetros por hora, con las excepciones previstas en el inciso 2º del artículo (sic). (...)1. Los comparendos por exceso de velocidad en las vías nacionales los podrán ser impuestos por velocidades que excedan los 120 kilómetros por hora, a menos que el Ministerio de Transporte autorice velocidades diferentes dentro del límite que le establece la Ley 1236 de 2008. 2. Para las carreteras departamentales y las carreteras nacionales que pasan por los departamentos la velocidad máxima permitida también será de 120 kilómetros por hora"

Artículo 108. Separación entre vehículos. La separación entre dos (2) vehículos que circulen uno tras de otro en el mismo carril de una calzada, será de acuerdo con la velocidad.

Para velocidades de hasta treinta (30) kilómetros por hora, diez (10) metros.

Para velocidades entre treinta (30) y sesenta (60) kilómetros por hora, veinte (20) metros.

Para velocidades entre sesenta (60) y ochenta (80) kilómetros por hora, veinticinco (25) metros.

Para velocidades de ochenta (80) kilómetros en adelante, treinta (30) metros o la que la autoridad competente indique.

En todos los casos, el conductor deberá atender al estado del suelo, humedad, visibilidad, peso del vehículo y otras condiciones que puedan alterar la capacidad de frenado de éste, manteniendo una distancia prudente con el vehículo que antecede.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: [Concepto 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.”*

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.

Reglamentación: [Resolución 1050 de 2004](#) Ministerio de Transporte

Artículo 110. Clasificación y definiciones. Clasificación y definición de las señales de tránsito:

Señales reglamentarias: Tienen por objeto indicar a los usuarios de las vías las limitaciones, prohibiciones o restricciones sobre su uso y cuya violación constituye falta que se sancionará conforme a las normas del presente código.

Señales preventivas: Tienen por objeto advertir al usuario de la vía la existencia de un peligro y la naturaleza de éste.

Señales informativas: Tienen por objeto identificar las vías y guiar al usuario, proporcionándole la información que pueda necesitar.

Señales transitorias: Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía.

Parágrafo 1°. Las marcas sobre el pavimento constituyen señales de tránsito horizontales. Y sus indicaciones deberán acatarse.

Parágrafo 2°. Es responsabilidad de las autoridades de tránsito la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público. Las autoridades locales no podrán ejecutar obras sobre las vías públicas sin permiso especial de las autoridades de tránsito que tendrán la responsabilidad de regular los flujos de tránsito para que no se presenten congestiones.

Para la ejecución de toda obra pública que genere congestiones, la autoridad de tránsito local deberá disponer de reguladores de tráfico. Su costo podrá calcularse dentro del valor de la obra y la vigencia de la vinculación podrá hacerse durante el plazo del contrato de obra respectivo.

Reglamentación: [Resolución 1050 de 2004](#) Ministerio de Transporte

Comentario del Editor: La responsabilidad de la señalización de las vías está dada de acuerdo a la titularidad de las mismas, así, la señalización de las vía urbanas corresponde a las autoridades locales, la de las vía departamentales, sean estas urbanas o rurales corresponde al departamento, y las nacionales, sean estas urbanas o rurales corresponden a la Nación, sea a través del Instituto nacional de Concesiones cuando se trate de vías concesionadas o del Instituto Nacional de Vías cuando no lo son.

Artículo 111. Prelación de las señales. La prelación entre las distintas señales de tránsito será la siguiente:

Señales y órdenes emitidas por los agentes de tránsito.

Señales transitorias.

Semáforos.

Señales verticales.

Señales horizontales o demarcadas sobre la vía.

Referencia: Artículo 131 literal C numeral 31

Artículo 112. De la obligación de señalar las zonas de prohibición. Toda zona de prohibición deberá estar expresamente señalizada y demarcada en su sitio previa decisión del funcionario de tránsito competente. Se exceptúan de ser señalizadas o demarcadas todas aquellas zonas cuyas normas de

prohibición o autorización están expresamente descritas en este código.

Artículo 113. Señalización en pasos de nivel. Las entidades ferroviarias, o los particulares en caso de concesión de las vías férreas, colocarán señales, barreras y luces en los pasos a nivel de las vías férreas, así como la correspondiente demarcación, de acuerdo con lo dispuesto por el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: [Resolución 1050 de 2004](#) Ministerio de Transporte

Parágrafo. En los pasos a nivel de las vías férreas, las entidades ferroviarias o a quien se le haya entregado la concesión de la vía férrea colocará un guardavía para la regulación del tránsito cuando se requiera.

Artículo 114. De los permisos. No podrán colocarse señales o avisos en las vías sin que medie permiso o convenio con las autoridades competentes, quienes tendrán en cuenta las disposiciones sobre contaminación visual.

Las autoridades de tránsito podrán ordenar el retiro de vallas, avisos, pasacalles, pendones u otros elementos que estén en la vía pública y que obstaculicen la visibilidad de las señales de tránsito.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-144-09](#) decidió: Declarar exequible el aparte subrayado contenida en el inciso segundo del Artículo 114 de la Ley 769 de 2002, por los cargos examinados⁸²

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-144-09](#): “...el objetivo central de la regulación en materia de tránsito y transporte es el de garantizar la seguridad de los ciudadanos. De esta forma, la interpretación de las facultades discrecionales señaladas en el artículo 114 y 120 que los actores promueven, es una aproximación que desconoce la interpretación teleológica y sistemática que debe hacerse de tales facultades, conforme a las precisiones expuestas en esta providencia. De hecho, los artículos 114 y 120 de la Ley 769 de 2002 persiguen el incremento de los niveles de seguridad en las vías del país, ya que su finalidad no es otra que la de asegurar que las señales de tránsito no sean afectadas por vallas o pendones autorizados por las autoridades en materia de publicidad exterior visual, - o no autorizados -, cuando estos artículos puedan llegar a ser ajenos a la seguridad vial. Lo mismo ocurre con la autorización de colocación de reductores de velocidad o resaltos en zonas de alta peligrosidad. El objetivo de estas normas, es entonces, la realización de principios constitucionales como la protección por parte de las autoridades, de la vida y los bienes de las personas residentes en Colombia (Art. 2º C.P.).” “el diseño del sistema de tránsito y transporte, supone una asignación directa de funciones a los organismos territoriales de tránsito, como una condición de eficiencia administrativa orientada a facilitar la armonización del principio unitario con el de autonomía territorial, en los términos enunciados⁸³. 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

⁸² Consideraron los demandantes que la expresión “podrán” violaba dos disposiciones constitucionales, el Preámbulo y el Artículo 2º de la Constitución Política, al otorgar una facultad que autoriza a las autoridades de tránsito de manera tradicional a “escoger” el retiro o no de una valla que comprometa la seguridad de las personas o a decidir si se colocan o no resaltos de seguridad en zonas de alta accidentalidad, lo que determina su inconstitucionalidad

⁸³ Sentencia C-931 de 2006 M.P. Rodrigo Escobar Gil.

(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 terceros⁸⁴. En otras palabras, la discrecionalidad que las normas acusadas promueven es razonable, en atención al ejercicio de otros derechos ciudadanos derivados de esas disposiciones, que justifica que la ley confiera a las autoridades descritas una mayor libertad para tomar, dentro de los marcos de la ley, la decisión más conveniente para enfrentar las dificultades que en cuanto a seguridad se presenten. 5.7. Lo anterior es particularmente pertinente para el caso del artículo 114 de la Ley 769 de 2002, que como se recordará en su inciso primero, prohíbe colocar señales o avisos en las vías, sin que medie permiso o convenio con las autoridades, de acuerdo a las normas sobre contaminación visual. Ello supone que habrá ocasiones en que exista una tensión entre una autorización previa de la autoridad local para la colocación de un aviso en el espacio público y una situación de amenaza a la seguridad vial, en cuyo caso el conflicto se resuelve de acuerdo al inciso segundo del artículo, esto es, autorizando a las autoridades el retiro de esas vallas o publicidad. En tales casos se requerirá de una ponderación de derechos, ya que la ubicación de vallas autorizadas se basa en poderes legítimos como la libertad de expresión y el uso colectivo del espacio público, no siendo fácil que la ley pueda predeterminar en forma abstracta las medidas que legítimamente susceptibles de ser adoptadas⁸⁵ en tales situaciones. Ello justifica claramente la discrecionalidad de estas medidas. “En este sentido, se deduce que una interpretación sistemática de la Carta supone que la expresión discrecional que se acusa en el artículo 114, está relacionada a su vez, con las competencias territoriales de los municipios en materia de contaminación visual en los términos descritos, lo que automáticamente implica una justificación adicional para la medida discrecional que se acusa, del artículo 114 de la Ley 769 de 2002. Como corolario de lo expuesto, se recuerda también que mediante sentencia C-089 de 1994, relativa a la Ley 130 de 1994, "Por la cual se dicta el Estatuto Básico de los partidos y movimientos políticos, se dictan normas sobre su financiación y la de las campañas electorales y se dictan otras disposiciones", también se autorizó la propaganda en espacios públicos en materia electoral a las autoridades locales.”

Las señales y otros elementos reguladores o indicadores de tráfico en las ciudades no podrán ser dañados, retirados o modificados por los particulares, so pena de incurrir en multa.

Parágrafo. Será sancionado con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el particular u organismo estatal que dañe, retire o modifique las señales u otros elementos reguladores o indicadores del tráfico en las ciudades.

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

⁸⁴ Sentencia No. C-318 de 1995 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

⁸⁵ Sentencia No. C-318 de 1995 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

de una vía urbana o rural será obligatorio incluir la demarcación vial correspondiente, so pena de incurrir el responsable, en causal de mala conducta.

Reglamentación: [Resolución 1050 de 2004](#) Ministerio de Transporte

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.

Referencia: numeral 31 literal C artículo 131

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.

Reglamentación: [Resolución 1050 de 2004](#) 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.

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

Comentario del Editor: Como regla de comportamiento y para efectos de garantizar la seguridad de todos los usuarios, debe entenderse que cuando el vehículo ha tomado el paso peatonal y cambia a luz amarilla el semáforo, debe permitirse a dicho vehículo el cruce por la intersección, ello con el fin de evitar que la detención intempestiva genere colisiones con los vehículos que están circulando detrás de este.

Parágrafo 1°. En ciertas situaciones o en determinados horarios, las autoridades de tránsito, en su jurisdicción y mediante resolución motivada, podrán utilizar la intermitencia de la luz de los semáforos. Esta intermitencia se da en amarillo y en rojo. El amarillo se utilizará para las vías con prelación y el rojo para todas las que acceden a éstas. La señal intermitente roja se asimila a una señal de PARE.

Conceptos Oficina jurídica Ministerio de Transporte: Concepto 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.”

Artículo 119. Jurisdicción y facultades. Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos.

Reglamentación: [Resolución No 003722 de 2008](#) Ministerio de Transporte

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-568-03](#) decidió declarar exequible por los cargos formulados⁸⁶, la expresión *subrayada* contenida en el

⁸⁶ Según el actor con la norma se desconoce la función atribuida por la Constitución a los Concejos municipales para reglamentar el uso del suelo.

aparte final del Artículo 119 de la Ley 769 de 2002

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-568-03](#)

1º) *“Las medidas en materia de control de tránsito asignadas por el Artículo 119 de la ley 769 de 2002 a las autoridades de tránsito competentes para actuar en cada municipio no comportan la reglamentación del uso del suelo”*

2º) *“...las medidas que adopte para el control del tránsito en los términos del Artículo 119 de la ley 769 de 2002, directamente el Alcalde, o cualquiera de los demás servidores que de él dependen a los que la Ley 769 reconoce la calidad de autoridades de tránsito en el respectivo municipio, lógicamente estarán supeditadas al respeto de los usos del suelo que hayan sido fijados por los Concejos municipales en ejercicio de las competencias que les asigna la Constitución en este campo.”*

3º) *“Las medidas que adopte la autoridad de tránsito aludida no tienen en efecto la virtualidad de modificar dichos usos, pues tal no es su finalidad ni alcance. Se trata simplemente de ordenar cierres temporales, efectuar demarcaciones, colocar o retirar señales de tránsito y de impedir, limitar o restringir, el tránsito o estacionamiento de vehículos para efectos del control del tránsito”.*

4º) *“La afirmación por la ley de la competencia exclusiva de las autoridades de tránsito para adoptar medidas de control del mismo en el ámbito de su respectiva jurisdicción es un desarrollo de la competencia atribuida al Congreso de la República por el Artículo 150-25 para unificar las normas de policía de tránsito en todo el territorio de la República”*

5º) *“...el ejercicio de las competencias atribuidas a las entidades territoriales deben hacerse en el marco fijado por la Constitución y la ley y en este sentido en nada se pueden entender conculcada la competencia de los concejos municipales para determinar la estructura de la administración municipal y las funciones de sus dependencias, pues esta no está llamada a ejercerse por fuera de toda consideración de los lineamientos generales fijados por el legislador, que en este caso en ejercicio del poder de policía y de la competencia de unificación que le atribuye la Constitución (art 150-25 C.P.) determinó quien podía tomar las medidas de control a que se refiere el Artículo 119 de la Ley 769 de 2002.”*

Artículo 120. Colocación de resaltos en la vía pública. Los Alcaldes o las Secretarías de Tránsito donde existan podrán colocar reducidos de velocidad o resaltos en las zonas que presenten alto riesgo de accidentalidad.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-144-09](#) decidió: Declarar EXEQUIBLE el aparte subrayado contenida en el Artículo 120 de la Ley 769 de 2002, por los cargos examinados⁸⁷

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-144-09:](#) *“...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 óptima⁸⁸. La facultad de poner resaltos o reducidos de velocidad, no significa entonces una*

⁸⁷ Consideraron los demandantes que la expresión “podrán” violaba dos disposiciones constitucionales, el Preámbulo y el Artículo 2º de la Constitución Política, al otorgar una facultad que autoriza a las autoridades de tránsito de manera tradicional a “escoger” el retiro o no de una valla que comprometa la seguridad de las personas o a decidir si se colocan o no resaltos de seguridad en zonas de alta accidentalidad, lo que determina su inconstitucionalidad

⁸⁸ **Artículo 110 de la Ley 769 de 2002.** 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

omisión en el deber de cuidado de la autoridad administrativa, sino una oportunidad de valoración de la peligrosidad de la zona y de la idoneidad de las medidas a imponer. De esta manera, una autoridad municipal puede llegar al convencimiento de que para proteger en mejor forma la vida y la seguridad de las personas en materia vial en una zona de alta peligrosidad, es mejor otro tipo de señal u otro tipo de restricción vehicular, y no los resaltos. Esa apreciación, que debe estar técnicamente fundamentada y dirigida hacia la finalidad descrita, es una valoración local que no puede ser impuesta naturalmente desde una órbita nacional.

Artículo 121. Paraderos. Las autoridades de tránsito, en coordinación con las demás autoridades, fijarán la ubicación, condiciones técnicas y aspectos relativos a los paraderos de transporte urbano y estaciones de transporte masivo siguiendo las políticas locales de planeación e ingeniería de tránsito.

TITULO IV

SANCIONES Y PROCEDIMIENTOS

CAPITULO I

Sanciones

Artículo 122. Tipos de sanciones. Modificado Artículo 20 [Ley 1383 de 2010](#). Las sanciones por infracciones del presente código son:

1. Amonestación.

Comentario del Editor: Esta sanción se debe aplicar siempre que se infrinja una norma de tránsito y el legislador no haya previsto una sanción específica a la misma, lo anterior teniendo en cuenta que el artículo 123 prevé que la amonestación se impone a los infractores de las normas de tránsito.

2. Multa.

3. Retención preventiva de la licencia de conducción.

Comentario del Editor: Esta sanción no estaba prevista originalmente en el texto del Código nacional de Tránsito, fue incluida en la reforma realizada por la Ley 1383 de 2010 no obstante que no está atribuida directamente a ningún supuesto de hecho de manera directa

y serán de color naranja. Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía. (...) //Parágrafo 2°. Es responsabilidad de las autoridades de tránsito la colocación de las señales de tránsito en los perímetros urbanos inclusive en las vías privadas abiertas al público. Las autoridades locales no podrán ejecutar obras sobre las vías públicas sin permiso especial de las autoridades de tránsito que tendrán la responsabilidad de regular los flujos de tránsito para que no se presenten congestiones. // **Artículo 115 de la ley 769 de 2002.** Reglamentación de las señales. El Ministerio de Transporte diseñará y definirá las características de las señales de tránsito, su uso, su ubicación y demás características que estime conveniente. Estas señales serán de obligatorio cumplimiento para todo el territorio nacional. // Parágrafo 1°. Cada organismo de tránsito responderá en su jurisdicción por la colocación y el mantenimiento de todas y cada una de las señales necesarias para un adecuado control de tránsito que serán determinadas mediante estudio que contenga las necesidades y el inventario general de la señalización en cada jurisdicción.

4. Suspensión de la licencia de conducción.

5. Suspensión o cancelación del permiso o registro.

Comentario del Editor: No obstante no estar atribuida de manera directa a ninguna conducta esta sanción, debemos indicar que debe aplicarse a aquellas conductas de reincidencia cuando se trate de comportamientos atribuidos a las empresas de transporte dado que estas son titulares de permisos o registros y no de licencias.

6. Inmovilización del vehículo.

7. Retención preventiva del vehículo.

Comentario del Editor: La diferencia fundamental entre la retención preventiva del vehículo y la inmovilización esta dada en la medida que hablamos de retención cuando este Código le atribuye a la inmovilización un tiempo determinado, es decir, cuando la misma norma establece el tiempo en que no puede operar el vehículo, mientras que se habla de inmovilización cuando la suspensión se da hasta tanto se supere la causa que le ha dado origen.

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.

Parágrafo 1°. Ante la Comisión de Infracciones Ambientales se impondrán, por las autoridades de tránsito respectivas, las siguientes sanciones:

1. Multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios.

2. Suspensión de la licencia de conducción hasta por seis (6) meses, por la segunda vez, además de una multa igual a la prevista en el numeral 1, si el conductor fuere el propietario del vehículo.

3. Revocatoria o caducidad de la licencia de conducción por la tercera vez, además de una multa igual a la prevista en el numeral 1, si el conductor fuere propietario del vehículo.

4. Inmovilización del vehículo, la cual procederá sin perjuicio de la imposición de las otras sanciones.

En los casos de infracción a las prohibiciones sobre dispositivos o accesorios generadores del ruido, sobre sirenas y alarmas, lo mismo que sobre el uso del silenciador se procederá a la inmediata inmovilización del vehículo, sin perjuicio de las demás sanciones que correspondan.

Cuando quiera que se infrinjan las prohibiciones, restricciones o regulaciones sobre emisiones contaminantes por vehículos automotores, se seguirá el siguiente procedimiento:

El agente de vigilancia del tráfico que detecte o advierta una infracción a las normas de emisión de contaminantes o de generación de ruido por vehículos automotores, entregará al presunto infractor una boleta de citación para que el vehículo sea presentado en un centro de diagnóstico para una inspección técnica en un término que no podrá exceder de quince (15) días. En la citación se indicará la modalidad de la presunta infracción que la ocasiona. Esto sin perjuicio de la vigencia del certificado de la obligatoria revisión técnico-mecánica y de gases.

Realizada la inspección técnica y determinada así la naturaleza de la infracción, el centro de diagnóstico donde aquella se hubiere practicado, entregará al presunto infractor copia del resultado del examen practicado al vehículo y remitirá el original a la autoridad de tránsito competente, para que, previa audiencia del interesado, se imponga la sanción que en cada caso proceda.

En caso de que el infractor citado no presentare el vehículo para la práctica de la visita de inspección en la fecha y hora señaladas, salvo causal comprobada de fuerza mayor o caso fortuito, las multas a que hubiere lugar se aumentarán hasta en el doble y el vehículo podrá ser inmovilizado por la autoridad de tránsito respectiva, hasta tanto el infractor garantice mediante caución la reparación del vehículo.

Practicada la inspección técnica, el infractor dispondrá de un término de quince (15) días para reparar el vehículo y corregir la falla que haya sido detectada en el centro de diagnóstico y deberá presentarlo, antes del vencimiento de este nuevo término, para la práctica de una nueva inspección con el fin de determinar que los defectos del vehículo, causantes de la infracción a las normas ambientales, han sido corregidos. Vencido el plazo y practicada la nueva revisión, si el vehículo no cumple las normas o es sorprendido en circulación en la vía pública, será inmovilizado.

Cuando la autoridad de tránsito detecte una ostensible y grave violación de las normas ambientales podrá ordenar al infractor la inmediata revisión técnica del

vehículo en un centro de diagnóstico autorizado para la práctica de la inspección técnica.

Si practicada la inspección técnica se establece que el vehículo cumple las normas ambientales, no habrá lugar a la aplicación de multas.

Quedan exentos de inspección técnica los vehículos impulsados con motor de gasolina, durante los tres (3) primeros meses de vigencia del certificado de movilización, a menos que incurran en flagrante y ostensible violación de las normas ambientales.

No habrá lugar a inspección técnica en casos de infracción a las normas ambientales por emisión de polvo, partículas, o humos provenientes de la carga descubierta de vehículos automotores.

En tal caso, el agente de tránsito ordenará la detención del vehículo y entregará al infractor un comparendo o boleta de citación para que comparezca ante la autoridad de tránsito competente, a una audiencia en la que se decidirá sobre la imposición de la sanción que proceda.

Los agentes de tránsito podrán inmovilizar hasta por veinticuatro (24) horas, debiendo informar de ello a la autoridad de tránsito competente, los vehículos que ocasionen emisiones fugitivas provenientes de la carga descubierta, hasta tanto se tomen por el infractor las medidas apropiadas para impedir dichas emisiones, sin perjuicio de la aplicación de las demás sanciones que correspondan.

Parágrafo 2°. Para efectos del presente código, y salvo disposición contraria, la multa debe entenderse establecida en salarios mínimos diarios legales vigentes.

Artículo 123. Amonestación. Las autoridades de tránsito podrán amonestar a los infractores. La amonestación consiste en la asistencia a cursos obligatorios de educación vial. El infractor que incumpla la citación al curso será sancionado con multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos.

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

Comentario del Editor: Dado que esta disposición plantea que puede imponerse la amonestación a los infractores, podemos entonces concluir que cuando no exista sanción para la violación a una norma de tránsito las autoridades de control operativo deberán levantar el informe respectivo e informando 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 este a paz y salvo.

Artículo 124. Reincidencia. En caso de reincidencia se suspenderá la licencia de conducción por un término de seis meses, en caso de una nueva reincidencia se doblará la sanción.

Parágrafo. Se considera reincidencia el haber cometido más de una falta a las normas de tránsito en un periodo de seis meses.

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 117003 de 2009: En relación con la reincidencia en la comisión de infracciones de tránsito el ministerio de Transporte ha dicho *“La sanción por reincidencia a una misma norma de tránsito es la contemplada en el artículo 26 de la Ley 769 de 2002, que da lugar a la suspensión de la licencia de conducción por el término de 6 meses por reincidir el conductor dentro de un año con la violación de la misma infracción, es decir, se debe observar que la infracción corresponda a la misma codificación.”*

Comentario del Editor: Teniendo en cuenta que el legislador dispuso, al modificar por medio de la Ley 1383 de 2010 el artículo 26 sobre las causales de suspensión de la licencia de conducción, retirar como causal la reincidencia, tal como estaba allí indicada, debemos decir que la reincidencia, entendida como la violación en varios momentos a las normas de tránsito dentro de un periodo de seis meses, da lugar a la suspensión de la licencia de conducción por un término de seis meses y de presentarse una nueva reincidencia, es decir, la violación a otra norma de tránsito, se podrá suspenderse la licencia por un año, lo anterior con fundamento en el artículo 124 del Código nacional de Tránsito.

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-748-03: *“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-018-04 Acerca de la Inmovilización sostuvo la Corte:

1º) *“...la sanción de inmovilización del vehículo contemplada en las disposiciones contenidas en el*

Artículo 131 del CNTT es razonable bajo cada uno de los supuestos. Se trata de normas que imponen una restricción a un derecho (libertad de locomoción), en pro de un fin constitucionalmente importante (la protección de los derechos fundamentales de las personas que transitan por las vías y la conservación del orden público vial), a través de un medio que no está prohibido (imponer como sanción la retención temporal de un bien) y es efectivamente conducente para lograr el fin buscado

2º *“...la decisión del legislador de ordenar a la autoridad de tránsito que en ciertos casos imponga, como sanción complementaria a la multa, inmovilizar el automóvil, está orientada a evitar que “(...) se sigan poniendo en inminente riesgo, intereses jurídicamente protegidos de suprema prevalencia, como (...) la seguridad de los usuarios”.*

3º *“Si la falencia puede corregirse en el lugar en que fue inmovilizado el vehículo, entonces éste no será conducido a otro lugar”*

4º *“La inmovilización es una medida administrativa de carácter sancionatorio, complementaria a la multa, que se impone en los eventos que la autoridad no puede permitir que el vehículo sancionado continúe circulando.”*

5º *“...la inmovilización no es una segunda sanción, autónoma e independiente a la multa, que conlleve juzgar dos veces al conductor por haber cometido una sola infracción. Se trata de dos sanciones complementarias, consecuencia jurídica de un mismo “enjuiciamiento”*

6º *“Imponer a un conductor la sanción administrativa complementaria de inmovilización del vehículo no implica sancionarlo dos veces por el mismo hecho”*

Comentario del Editor: Quedaron expresadas de manera inequívoca como reglas máximas en cuanto a la figura de la inmovilización que (i) tiene carácter temporal y no permanente, (ii) la temporalidad está determinada por el lapso que sea necesario para superar o subsanar la causa que le dio origen, (iii) el legislador le da la posibilidad al infractor de superar la causa en el lugar del control, y (iv) debe darse en parqueaderos. Es importante tener presente que el legislador solo estableció como condición para la entrega del vehículo la subsanación de la causa o causas que le dieron origen pero en ningún momento dispuso la cancelación, pago de la multa o terminación del proceso contravencional

Parágrafo 1º. El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.

En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

Parágrafo 2º. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de

tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.

Comentario del Editor: Se reitera en este párrafo la regla ya indicada que la única condición para la entrega del vehículo es la comprobación de que se ha superado la causa que le dio origen, además se indica que la entrega del vehículo inmovilizado debe hacerse o al titular del derecho de dominio o al infractor, calidades que se acreditan con la licencia de tránsito o con la copia del comparendo

Parágrafo 3°. En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.

El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.

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](#) Artículos 65 a 67

Reglamentación: [Circular 1044 de 2003](#) Ministerio de Transporte

Jurisprudencia: Corte Constitucional **Sentencia T-1000-01:** “Cuando un vehículo es aprendido...la administración en principio debe conducirlo a los patios, creados y destinados para el cumplimiento del citado servicio, salvo que el particular, consienta en depositarlos en otros lugares, como parqueaderos o talleres que prestan o desarrollan un objeto similar. Suele suceder que un parqueadero, al mismo tiempo, desarrolle las dos formas de servicio, es decir, preste las actividades de patios y parqueo. Tratándose de patios, los vehículos son depositados sin mediar la voluntad de su dueño, asumiendo la autoridad competente todas las obligaciones y responsabilidades por su vigilancia y cuidado, y requiriendo para su entrega, la orden de autoridad mediante la cual se subsane la causa que dio origen a su inmovilización. Mientras que en relación con el servicio de parqueo, los automotores son depositados por el querer del propietario, siendo él, el responsable de los costos y gastos que produzca su atención y vigilancia”. “Cuando un automotor es trasladado a un patio, el sujeto titular del bien no presta su consentimiento en la decisión, circunstancia por la cual, es impredecible la existencia de una relación contractual, ya que “condicio sine qua non” de la misma, es la existencia previa de un acuerdo de voluntades. Cuando no existe acto jurídico generador de obligaciones, y no es de aquellos eventos en los cuales se predica un hecho jurídico, es necesario que cualquier obligación, como la de pagar las expensas por la vigilancia y cuidado del bien, provenga de una norma que las imponga explícitamente”.

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 241661 de 2009: “1-El procedimiento para inmovilizar los vehículos, por infracciones a las normas de Tránsito y Transporte, se encuentra previsto en el artículo 125 de la Ley 769 de 2002 (C.N de T.) el cual es concordante con el Decreto 3366 de 2003.

2 y 3-Los medios idóneos para trasladar los vehículos del lugar donde se cometió la infracción que da lugar a la inmovilización hasta los parqueaderos autorizados, son mediante grúa o “conducido” como lo dice textualmente el encabezado del artículo 125 de la Ley 769 de 2002.

De acuerdo con el párrafo 7° del artículo 125 de la citada ley, los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito mediante resolución que así lo establezca.”

Conceptos N° 34052 de 2008 y 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 N° 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 N° 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”

Artículo 126. Retención de equipos férreos. Las locomotoras, carros, motores y demás equipos férreos involucrados en accidentes de tránsito, no podrán ser retenidos por más tiempo de lo absolutamente indispensable para realizar las diligencias ordinarias que adelante la autoridad competente en el

sitio de la novedad.

En caso de que la autoridad competente determine la práctica posterior a la ocurrencia del accidente y requiera inspecciones periciales posteriores, éstas se adelantarán en las inspecciones de destino de los trenes o en los talleres de las empresas operadoras, debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.

Artículo 127. *Del retiro de vehículos mal estacionados.* La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-1408-00](#) 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 1990⁸⁹, en el entendido que: 1. No se puede inferir de la norma enjuiciada ni corresponde al alcance que aquí se ha definido en relación con ella que las autoridades de tránsito puedan retener los vehículos trasladados, condicionando su devolución al pago de la multa impuesta o de los costos causados por transporte y parqueo. Otros mecanismos de cobro existen en el ordenamiento; 2. No se puede dar a la medida el alcance de un decomiso. Para que las autoridades tuvieran el derecho de retención se requeriría norma expresa, toda vez que ellas solamente pueden hacer lo que les está expresamente permitido (arts. 6 y 122 C.P.); 3. Los costos ocasionados por el traslado del vehículo y por la utilización del estacionamiento o parqueadero no pueden ser fijados ni cobrados arbitrariamente por las autoridades de tránsito y menos todavía por los particulares que presten el servicio de grúa o que faciliten las instalaciones del lugar en que habrá de permanecer el vehículo hasta su reclamo por el propietario. Dichos costos son únicamente los que normalmente se cobran en el mercado por esos servicios. De lo contrario se vulnera el principio constitucional de la igualdad (art. 13 C.P.) puesto que a situaciones idénticas (el uso de grúa o parqueadero en estos casos, por comparación con los eventos en que cualquier persona los utiliza) se estaría dando un trato diferente y, además, se asaltaría la buena fe de las personas (art. 83 C.P.) y se produciría un enriquecimiento injustificado de quien presta los servicios o de la autoridad que efectúa el cobro, a costa del usuario; y 4. Las autoridades de tránsito se hacen responsables, pecuniaria y disciplinariamente, por los eventuales daños que se causen a los vehículos trasladados.

Jurisprudencia: Consejo de Estado Sección Primera [Sentencia 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

⁸⁹ 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”.

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”.

Parágrafo 1°. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.

Parágrafo 2°. Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° [Concepto 31585 de 2008](#):

“Por lo anterior, la contratación del servicio de grúa y parqueadero es responsabilidad del organismo de tránsito que ejerza la vigilancia y control en el municipio, por ser quien queda responsable del vehículo una vez se ordene la inmovilización o su retiro de la vía. De otro lado, como quiera que el código establece de manera taxativa, que la operación de grúas y parqueaderos debe estar (sic) precedida 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 os equipos que hayan sido contratados previamente por la autoridad y no con “cualquier persona que preste el servicio de grúa.”

Referencias. Artículos 76 y 131 literal C numeral 2

~~**Artículo 128. Mecanismo de subasta de vehículos abandonados.** Los organismos de tránsito podrán disponer de los vehículos inmovilizados por infracciones en los parqueaderos autorizados a través del procedimiento de pública subasta, con arreglo al Estatuto General de Contratación de la Administración Pública en un término no inferior a un (1) año, excepto aquellos casos pendientes de un proceso judicial, en los cuales los organismos de tránsito particulares podrán solicitar que se incluyan, como costas procesales, el valor de servicios de parqueadero. El Ministerio de Transporte expedirá el procedimiento para llevar a cabo lo establecido en el presente Artículo.~~

~~**Parágrafo.** No obstante, en cualquier tiempo el propietario podrá hacer entrega voluntaria del vehículo al organismo de tránsito, quien podrá disponer del mismo y cancelar con cargo a él, el valor de la multa y demás costos asociados con la inmovilización.~~

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-474-05](#) decidió Declarar **inexequible** el Artículo 128 de la Ley 769 de 2003.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° [62808 de 2007](#) y [27971 de 2008](#): A fin de disponer de los vehículos inmovilizados en parqueaderos, por razón de infracción a

las normas de tránsito, es necesario que el propietario del parqueadero de aplicación al fallo de la Corte Constitucional C-677 de 1998 y adelante las acciones pertinentes con arreglo al Código Civil, es decir, un proceso de declaratoria de abandono y posteriormente la autoridad judicial se debe pronunciar sobre la extinción de dominio del vehículo que se encuentra abandonado.

Artículo 129. De los informes de tránsito. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación, en caso de no concurrir se impondrá la sanción al propietario registrado del vehículo.

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-530-03](#) Decidió declarar Inexequible el aparte tachado del Artículo 129 de la Ley 769 de 2002. 2. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-530-03](#) decidió Declarar Exequible bajo condicionamiento, por los cargos estudiados⁹⁰, el aparte final del inciso 1º del Artículo 129 de la Ley 769 de 2002, en el entendido, que **el propietario sólo será llamado a descargos, cuando existan elementos probatorios que permitan inferir que probablemente es el responsable de la infracción**

Parágrafo 1º. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.

Parágrafo 2º. Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-530-03](#) decidió declarar exequible, por los cargos formulados⁹¹, el Parágrafo 2º del Artículo 129 de la ley 769 de 2002

1º) *"Del texto del Artículo 129 de la ley acusada no se sigue directamente la responsabilidad del propietario, pues éste será notificado de la infracción de tránsito sólo si no es posible identificar o notificar al conductor. La notificación tiene como fin asegurar su derecho a la defensa en el proceso, pues así tendrá la oportunidad de rendir sus descargos. Así, la notificación prevista en este Artículo no viola el derecho al debido proceso de conductores o propietarios. Por el contrario, esa regulación busca que el propietario del vehículo se defienda en el proceso y pueda tomar las medidas pertinentes para aclarar la situación. Además, el parágrafo 1º del Artículo 129 establece que las multas no serán impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción. Esta regla general debe ser la guía en el entendimiento del aparte acusado, pues el legislador previó distintas formas de hacer comparecer al conductor y de avisar al propietario del vehículo sobre la infracción, para que*

⁹⁰ Violación del Principio del Debido Proceso y del Derechi de Defensa y Contradicción

⁹¹ El cargo formulado fue la violación al debido proceso Artículo 29 Superior

pueda desvirtuar los hechos. Lo anterior proscribire cualquier forma de responsabilidad objetiva que pudiera predicarse del propietario como pasará a demostrarse”.

2º) “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 proscribida por nuestra Constitución (CP art. 29)”.

3º) “ 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...”

4º) “Con todo, puede proceder la notificación al propietario si las autoridades han reunido elementos de juicio suficientes para inferir su responsabilidad en los hechos...”

5º) “Justamente en ese sentido es que el Código Nacional de tránsito terrestre permite el uso de ayudas tecnológicas para identificar a los vehículos y a los conductores. A pesar de que no se trate de medios clásicos de prueba, no pueden ser eliminados de estos procesos, pues pueden ser también la forma en que se estructure la defensa de quien sea inculgado erróneamente. Aunque para los actores, el uso de esos medios tecnológicos puede violar el derecho a la defensa, debido a la posibilidad de alteración de la prueba, el procedimiento previsto para estas situaciones contempla oportunidades en las cuales el conductor o el propietario del vehículo pueden defenderse. Así, si la prueba resulta falsa, podría el inculcado interponer los recursos pertinentes, razón por la cual no es violatoria del debido proceso la admisión de estos medios de prueba. Además, estas ayudas tecnológicas pretenden otorgar mayor certeza en el proceso de identificación de vehículos y conductores, lo cual resulta apropiado a fin de restringir al máximo la posibilidad de errores en la determinación de los inculcados e infractores. De otro lado, esta norma también pretende sancionar a los infractores de la manera más eficiente posible. Por ello el cargo presentado no prospera.”

Comentario del Editor. Contiene el párrafo primero de esta reglamentación una premisa fundamental en materia sancionatoria contravencional de tránsito, transversal a todo el régimen consistente en que no es posible imponer una sanción a una persona diferente a quien la cometió, ello obedece al carácter subjetivo del régimen de tránsito, concordante con la proscripción que hace la Constitución Política de la responsabilidad objetiva.

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.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-530-03](#) decidió declararse **INHIBIDA** para pronunciarse sobre la constitucionalidad del Artículo 130 (en su

totalidad) de la Ley 769 de 2002

Comentario del Editor: Esta norma, en sentido amplio, determina la pauta seguida por el legislador para la determinación de las sanciones atribuibles a cada conducta sancionable, ello en la medida que el legislador no le da posibilidad a la autoridad de tránsito de dosificar la sanción en los eventos de multas, no obstante esta disposición es importante para efectos de la imposición de las sanciones de suspensión o cancelación de la licencia de tránsito e igualmente determina una regla aplica a todas las conductas que se sancionan con multa –no para las demás- en la medida que si el infractor se da a la fuga, se debe duplicar la multa, evento en el cual el miembro del cuerpo operativo de control del tránsito debe dejar constancia de dicha circunstancia en el respectivo comparendo.

Artículo 131. Multas. Modificado Artículo 21 [Ley 1383 de 2010](#). Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-530-03](#) decidió declararse **inhibida** para pronunciarse sobre la constitucionalidad del texto original del Artículo 131 (parcial) de la Ley 769 de 2002. 2. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-856 de 2009](#) decidió Declarar cumplida la exigencia del Artículo 167 de la Constitución Política, en cuanto al Artículo 21 del proyecto de Ley No. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado (hoy la Ley 1383 de 2010), “*Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones*”. En consecuencia, lo declara **exequibles**.

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-530-03](#). “*Uno de los principales límites al ejercicio de la potestad punitiva por el Estado es el principio de legalidad⁹², 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 administrativa⁹³”. 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 aquéllas⁹⁴. Así, las sanciones administrativas deben entonces estar fundamentadas en la ley, por lo cual, no puede transferirse al Gobierno o a otra autoridad administrativa una facultad abierta en esta materia.*”

“Uno de los principios esenciales en el derecho sancionador es el de la legalidad⁹⁵. 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) ⁹⁶. 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

⁹² Ver la sentencia C-1161 de 2000.

⁹³ Ver, entre otras, las sentencia C-597 de 1996.

⁹⁴ Sentencia C-417/93. En el mismo sentido, ver la sentencia C-280 de 1996.

⁹⁵ Ver la sentencia C-597 de 1996.

⁹⁶ Ver, entre otras, las sentencias T-438 de 1992; C-195 de 1993; C-244 de 1996, y C-280 de 1996.

materia penal pues en este campo suelen existir más controles para evitar la arbitrariedad –como las acciones contencioso administrativas- y las sanciones son menos invasivas de los derechos del procesado, pues no afectan su libertad personal. Por tanto los criterios encaminados a establecer si fue o no respetado el principio de legalidad se flexibilizan, sin que ello implique que desaparezcan.”

“Para responder ese interrogante, la Corte considera que el uso de los conceptos indeterminados es admisible en una infracción administrativa y no desconoce el principio de igualdad, pero siempre y cuando dichos conceptos sean determinables en forma razonable, esto es, que sea posible concretar su alcance, en virtud de remisiones normativas o de criterios técnicos, lógicos, empíricos, o de otra índole, que permitan prever, con suficiente precisión, el alcance de los comportamientos prohibidos y sancionados. Por el contrario, si el concepto es a tal punto abierto, que no puede ser concretado en forma razonable, entonces dichos conceptos 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.”

Corte Constitucional [Sentencia C-321 de 2009](#). “...no pueden coexistir, en un mismo texto normativo, dos sistemas sancionatorios por puntos diferentes, por cuanto ello dejaría al arbitrio del juzgador cuál aplicar.”

A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-018-04](#) decidió: Declarar EXEQUIBLE, por los cargos analizados⁹⁷, el texto original del literal A del Artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

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.

Referencia: Inciso 2 Artículo 95

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.

Referencia: Inciso 3 Artículo 95

Comentario del Editor: Solo están establecidos como obligatorios por este Código los dispositivos para las bicicletas y similares, pero no para los demás vehículos, entre ellos los de tracción animal.

⁹⁷ El cargo formulado fue la violación al Principio de Igualdad al no darse el mismo trato a los ciclistas que a los demás actores del tránsito

A.7 Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.

A.8 Transitar por zonas prohibidas.

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.

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.

Comentario del Editor: Se sanciona el denominado "bicitaxismo"

B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

B.1 Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.

B.2 Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.

Comentario del Editor: Esta infracción solo se aplica a los titulares de licencias de servicio público, únicas a las cuales el legislador les ha otorgado un término de vigencia.

B.3 Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

Comentario del Editor: Esta infracción incluye los siguientes comportamientos: (i) transitar sin placas, (ii) transitar sin el permiso para circular sin placas, (iii) llevar, en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a éstas, (iv) llevar, en el lugar destinado a las placas elementos que la imiten, (v) llevar placas que correspondan a otros países, (vi) cambiar, modificar o adulterar los números de identificación del motor, (vii) cambiar, modificar o adulterar los números de identificación del chasis, (viii) cambiar, modificar o adulterar los números de serie de un vehículo, (ix) retocar o alterar las placas del vehículo

Referencias: Artículos 42 y siguientes y 49

B.4 Con placas adulteradas.

B.5 Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

B.6 Con placas falsas.

En estos casos los vehículos serán inmovilizados:

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-018-04](#) Aparte subrayado declarado **exequible**, por los cargos analizados⁹⁸

B.7 No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo.

En ambos casos⁹⁹, el vehículo será inmovilizado.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-018-04](#) Aparte subrayado declarado **exequible**, por los cargos analizados¹⁰⁰

B.8 No pagar el peaje en los sitios establecidos.

B.9 Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.

B.10 Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia.

Reglamentación: [Resolución 3777 de 2003](#) modificada por la [Resolución 10000 de 2003](#) del Ministerio de Transporte

B.11 Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 190041 de 2009: La publicidad exterior, adherida al vidrio trasero y al frontal o parabrisas, de los vehículos automotores no esta permitida y se considera un defecto tipo B (implican un peligro o riesgo potencial para la seguridad del vehículo, la de otros vehículos, de sus ocupantes o de los demás usuarios de la vía pública (Norma Técnica Colombiana NTC 5375) que genera el rechazo en la revisión tecnicomencánica.

⁹⁸ El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Idem

⁹⁹ Se habla de ambos casos porque los eventos contemplados son dos: (i) no informar el cambio de motor, y (ii) no informar el cambio de color

¹⁰⁰ El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Idem

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.

Referencia: Artículo 72

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.

Comentario del Editor: Esta infracción se aplica al transporte público de pasajeros, siempre y cuando la tarifa de la respectiva modalidad esté regulada por la autoridad competente.

B.16 Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.

Comentario del Editor: La infracción establecida en esta norma no es para quien transporte en el mismo vehículo personas, animales y objetos, ello no está prohibido, lo que sanciona la norma es que dichos objetos o animales incomoden a los pasajeros. Solo en este evento pueda tipificarse la conducta.

B.17 Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.

B.18 Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo estipulado en el presente código.

Referencia: Artículo 88

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 25 septiembre de 1997 Radicado 4543](#). "...las autoridades de tránsito tienen la facultad de establecer prohibiciones para el estacionamiento de vehículos y que la potestad de reglamentar las zonas y las horas para el estacionamiento de vehículos para cargue y descargue implica la de determinación acerca de las zonas en donde si puede hacerse y en qué horas y las zonas en que está prohibido o no puede hacerse tal estacionamiento..."

B.20 Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.

Reglamentación: [Resolución 2505 de 2004](#) Ministerio de Transporte

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.

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, y (ii) utilizar pantallas o similares en la parte delantera, mientras se esté en movimiento, es decir, que la norma no prohíbe la adaptación de este tipo de elementos en los vehículos, lo que se sanciona es que se utilicen mientras se conduce.

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

C.1 Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-018-04](#) Aparte subrayado declarado “**EXEQUIBLE**, por los cargos analizados”¹⁰¹

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-1081-02](#) había declarado Exequible, por los cargos formulados¹⁰², el numeral 1° del Artículo 181 del anterior Código Nacional de Tránsito –Decreto 1344 de 1970-¹⁰³ que sancionaba pecuniariamente también esta conducta.

¹⁰¹ El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Idem

¹⁰² 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.

¹⁰³ 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”.

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia T-687-04](#): El agente de tránsito se encuentra facultado legalmente para retener una licencia de conducción adulterada, falsificada o ajena. “ante la notoriedad de encontrarse ante un documento público falsificado, el agente de tránsito se encontraba facultado para retenerlo, y en cumplimiento de un deber legal, colocarlo a disposición de la autoridad penal competente”

C.2 Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.

Referencia: Artículo 76

C.3 Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.

Comentario del Editor: Esta norma fue modificada por la Ley 1383 de 2010 en el sentido de incluir una excepción y es el evento de accidentes de tránsito

C.4 Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.

Referencias: Artículos 75, 77, 79 y 80

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.

Referencia: Artículo 106

C.6 No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.

Reglamentación: Ministerio de Transporte [Resolución 19200 de 2002](#)

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-309-97](#) y [C-930-08](#)

C.7 Dejar de señalar con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la maniobra de giro o de cambio de carril.

Referencia: Artículo 60 Par 2º, 67, 70 y 95 num 3

C.8 Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en este código.

C.9 No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea, o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.

C.10 Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.

C.11 No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.

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.

C.12 Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido.

C.13 Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.

C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-018-04](#) Aparte subrayado declarado “**EXEQUIBLE**, por los cargos analizados”¹⁰⁴

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia T-031-02](#) Respecto a la medida de la restricción vehicular manifestó la Corte “una medida como la restricción de la circulación de vehículos de transporte público orientada a la disminución del alto flujo vehicular resulta coherente con varias disposiciones constitucionales pues, por una parte, el Artículo 79 de la Carta consagra el derecho a un ambiente sano y, por otra, el Artículo 366 señala como finalidades sociales del Estado el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población. En ese marco, es claro que la restricción de la circulación de los vehículos de transporte público individual y colectivo se orienta también a la realización del derecho colectivo consagrado en el Artículo 79 y a la consecución del valor constitucional referido en el Artículo 366 ya citado, derecho y valor a cuya realización también se encuentra vinculada la administración distrital.”

Corte Constitucional [Sentencia T-640-96:](#) “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-823-99:](#) En aplicación del principio de la igual y la especial protección que el Estado debe garantizar a las personas discapacitadas para asegurar su derecho a la libre locomoción, se debe autorizar que los vehículos particulares en los cuales se movilizan personas discapacitadas, circulen por las vías, sin que los cobijen las medidas de restricción vehicular.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto N° [Concepto 589921 de 2008:](#)** “El desplazamiento de los vehículos que utilicen en sus recorridos la planilla de viaje ocasional, por municipios que contemplen la restricción vehicular denominada pico y placa, obliga (sic) sus

¹⁰⁴ El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Idem

conductores a acatar las disposiciones que en esta sentido las autoridades locales tengan establecidas en su respectiva jurisdicción. La disposición aplicable para cada uno (sic) de las restricciones debe ser solicitada en el respectivo municipio toda vez que en cumplimiento del artículo 1º del Código Nacional de Tránsito, el tránsito de vehículos por las vías es libre, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes.”

C.15 Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.

Comentario del Editor: En los vehículos solo pueden trasladarse el número de personas que indique la licencia de tránsito (para el caso de los vehículos de servicio particular o los de servicio público de carga) o la tarjeta de operación (para el caso de los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros)

C.16 Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, además el vehículo será inmovilizado.

Referencias: [Decreto 174 de 2001](#) y [Decreto 805 de 2008](#)

C.17 Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.

Referencias: Artículo 33 y [Resolución 4959 de 2006](#)

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.

C.20 Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además el vehículo será inmovilizado.

Comentario del Editor: Se aplica esta sanción en los eventos que al realizar el transporte de este tipo de productos se permita que se diseminen o rieguen por la vía o generen material particulado que obstaculice la circulación de los demás actores del tránsito

C.21 No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.

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.

Referencias: Artículo 33 y [Resolución 4959 de 2006](#)

C.23 Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.

Referencias: Artículos 12 y siguientes y [Decreto 1500 de 2009](#)

C.24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.

Comentario del Editor: A los motociclistas le son aplicables, en lo pertinente, las infracciones aplicables a todos los vehículos, pero este dispositivo se aplica para el incumplimiento de las reglas establecidas en los artículos 94 y 96.

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 emergencia¹⁰⁵, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.

C. 29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.

Referencias: Artículos 106 y 107

C.30 No atender una señal de ceda el paso.

¹⁰⁵ Sea que se traten de dispositivos sonoros o luminosos

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.

Referencia: Artículo 79

C.35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aún cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-214-94](#) 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-018-04](#) Aparte subrayado declarado “**EXEQUIBLE**, por los cargos analizados”¹⁰⁶

Referencia: Artículos 51 y 52

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.

C.36 Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.

Referencias: Artículo 32 y [Resolución 9606 de 2003](#)

C.37 Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátense 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.

¹⁰⁶ El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Idem

C. 39. Vulnerar las reglas de estacionamiento contenidas en el Artículo 77 de este código.

Reglamentación: [Decreto 1660 de 2003](#)

Artículo 36. **POR INDEBIDO ESTACIONAMIENTO.**- Los conductores con movilidad normal que estacionen sus vehículos en lugares públicos de estacionamiento específicamente demarcados con el símbolo internacional de accesibilidad para los automotores que transporten o sean conducidos por personas con movilidad reducida o vehículos para centros de educación especial o de rehabilitación, incurrirán en sanción de multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes.

En igual sanción incurrirán quienes cometan esta infracción en zonas especiales de estacionamiento para personas con discapacidad, ubicadas en parqueaderos habilitados en centros comerciales, supermercados, clínicas y hospitales, unidades deportivas, autocinemas, y en general en todo sitio donde existan parqueadero habilitados para el uso público, aún dentro de unidades residenciales privadas.

D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

D.1 Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que éste sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-018-04](#) Aparte subrayado declarado "EXEQUIBLE, por los cargos analizados"¹⁰⁷

D.2 Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-018-04](#) Aparte subrayado declarado "EXEQUIBLE, por los cargos analizados"¹⁰⁸

D.3 Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motociclistas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los Artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.4 No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la

¹⁰⁷ El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Idem

¹⁰⁸ El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Idem

autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los Artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.5 Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los Artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.6 Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los Artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.7 Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los Artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-530-03](#) decidió declarar la constitucionalidad condicionada del inciso 8 del literal D del Artículo 131 de la Ley 769 de 2002, por los cargos estudiados¹⁰⁹, 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.**

Comentario del Editor: Considera quien realiza la compilación y edición que la medida contenida en la segunda parte de los numerales 3, 4, 5, 6 y 7, violan la Constitución Política en la medida que establece la sanción de la inmovilización solo para un tipo de vehículos y que sujeta el levantamiento de la medida al pago de la multa o la terminación de la investigación contrariando la regla de este Código según la cual la inmovilización se agota una vez se subsana la causa que le dio origen a la inmovilización

D.8 Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. **Además, el vehículo será inmovilizado,** cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-018-04](#) Aparte subrayado declarado "exequible, por los cargos analizados"¹¹⁰

Comentario del Editor: Este dispositivo sanciona con multa el conducir un vehículo entre las 18:00

¹⁰⁹ El cargo estudiado fue la violación al Principio de Legalidad

¹¹⁰ El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Idem

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, (v) con alguna de las direccionales dañada, (v) con alguna de las luces de freno dañada. Ahora si no funcionan dos o mas luces, ello dará lugar a la inmovilización del vehículo.

D.9 No permitir el paso de los vehículos de emergencia.

Comentario del Editor: Son considerados vehículos de emergencia aquellos destinados para movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule. Se incluyen los vehículos de bomberos, de atención de desastres, de los cuerpos de seguridad del estado, ambulancias, etc.

D.10 Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.

Comentario del Editor: La velocidad máxima para este tipo de vehículos es de 30 kilómetros por hora

D.11 Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.

Referencias: Artículo 31 y [Resolución 5666 de 2003](#)

D.12 Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

Reglamentación: [Decreto 2961 de 2006](#) Modificado Parcialmente por [Decreto 4116 de 2004](#)

Artículo 1º.- Modificado Artículo 1º [Decreto 4116 de 2004](#)

Adicionado [Decreto 4116 de 2004](#): ARTÍCULO 2º. Los conductores de motocicletas que incumplan las previsiones establecidas en la normatividad vigente de tránsito, incurrirán en las sanciones de la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique o sustituya.

Comentario del Editor: La excepción a que hace referencia esta norma es la consagrada en el Decreto 805 de 2009 para el transporte escolar.

D.13 En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.

Referencias: [Resolución 4100 de 2004](#)

D.14 Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los

vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-018-04](#) Aparte subrayado declarado "**EXEQUIBLE**, por los cargos analizados"¹¹¹

D.15 Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además el vehículo será inmovilizado salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-018-04](#) Aparte subrayado declarado "**EXEQUIBLE**, por los cargos analizados"¹¹²

E. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

E.1. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.

E.2 Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.

E.3. Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido en el Artículo 152 de este código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa pecuniaria y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez el vehículo será inmovilizado y el estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Reglamentación: [Resolución 414 de 2002](#) Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

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.

¹¹¹ El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Idem

¹¹² El cargo formulado fue la violación al Principio del Non Bis in Idem

Reglamentación: [Resolución 2394 de 2009](#) Ministerio de Transporte

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° [Concepto 573101 de 2008](#):

“Es necesario mencionar que solamente se puede sancionar a un infractor de tránsito por las conductas descritas en el Código Nacional de Tránsito –Ley 769 de 2002-, ya que en materia sancionatoria la interpretación que se haga de la norma es restrictiva, además las sanciones que se crean (por parte de un Consejo Municipal) son de reserva legal y solamente el Congreso de la República las puede establecer.”

Concepto N° [Concepto 47098 de 2008](#): Mujer Embarazada *“En conclusión, no existe una contravención específica para la mujer que conduzca en estado de embarazo, pero en el evento que cometa una de las infracciones señaladas en la citada norma (Código Nacional de Tránsito), el procedimiento que debe seguirse es el mismo, sin que exista excepción generada por su estado.”*

Artículo 132. Fumador. El pasajero que sea sorprendido fumando en un vehículo de servicio público, será obligado a abandonar el automotor y deberá asistir a un curso de seguridad vial. Si se tratare del conductor, éste también deberá asistir a un curso de seguridad vial.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-1090-03](#) Decidió Declarar **EXEQUIBLE** el primer inciso del Artículo 132 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado¹¹³

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-1090-03](#). *“El trato diferente dado por el legislador al pasajero que sea sorprendido fumando en un vehículo de servicio público y al pasajero de transporte particular que se encuentre en la misma circunstancia no viola la constitución...”* En el caso concreto del inciso primero del Artículo 132 de la Ley 769 de 2002, es evidente que la sanción impuesta al pasajero que sea sorprendido fumando en un vehículo de servicio público, a diferencia de la que se había consagrado en el parágrafo del mismo Artículo para el conductor, apunta esencialmente a la protección del derecho a la salud de todas las personas que también se encuentran al interior del mismo vehículo de servicio público, la que verían afectada con la conducta de aquel pasajero que fume al interior de esta clase de transporte, así como ha mantener la buena calidad en la prestación de este servicio de transporte”...”...sin duda los usuarios del servicio público pueden ver realmente comprometida su salud con la conducta de un pasajero que fume al interior de esta clase de vehículos, dado que por necesidad u otras circunstancias se ven obligados a utilizar esa clase de servicio al no tener la posibilidad de tomar otra opción”

Parágrafo. El conductor ~~de servicio público de transporte de pasajeros~~ que sea sorprendido fumando mientras conduce se hará acreedor a una sanción de diez (10) salarios mínimos legales diarios vigentes.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-1090-03](#) Decidió Declarar **EXEQUIBLE** el parágrafo del Artículo 132 de la Ley 769 de 2002, por el cargo analizado¹¹⁴, salvo la expresión tachada, que se declara **INEXEQUIBLE**.

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-1090-03](#) *“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

¹¹³ El cargo analizado fue la violación al principio de igualdad –Artículo 13 Superior-

¹¹⁴ El cargo analizado fue la violación al principio de igualdad –Artículo 13 Superior-

automotores ha sido calificada de vieja data por la jurisprudencia nacional¹¹⁵ y por la doctrina extranjera¹¹⁶ 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”¹¹⁷...”...en cumplimiento del deber de protección que tienen las autoridades de la República, y que consagra el Artículo segundo constitucional, consideró el legislador que se debía sancionar pecuniariamente al conductor de un vehículo de servicio público de transporte de pasajeros que sea sorprendido fumando mientras conduce pues coloca a la sociedad ante un mayor riesgo al que usualmente se despliega con el ejercicio cotidiano de la mera actividad de conducción. En otros términos, el legislador estimó que fumar mientras se conduce implica un plus de riesgo, en términos de seguridad vial, y que tal comportamiento constituía una conducta reprochable que era preciso sancionar pecuniariamente. Entonces, si el fin de la norma es propender por la seguridad vial, la diferencia de trato que da el legislador al conductor de servicio público, a quien sanciona cuando lo sorprende fumando mientras conduce, respecto del conductor de transporte particular, al que no sanciona cuando se encuentra en idéntica situación, pierde su sentido pues no asegura una verdadera protección de la vida y seguridad de todas las personas”... “Si el Estado tiene el deber constitucional de velar por la vida e integridad de todas las personas y tal es el propósito de sancionar a un conductor que sea sorprendido fumando mientras conduce, tal finalidad no se cumple al dejar por fuera de dicha sanción a los demás conductores que incurren en la misma conducta.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° [Concepto 48490 de 2008](#):
“En este orden de ideas es necesario manifestar que la prohibición de fumar dentro de un vehículo cobija tanto a los vehículos de servicio público como particular.” Sentencia Corte Constitucional C-1090 de 2003.

Artículo 133. Capacitación. Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones de este código, serán amonestados por la autoridad de tránsito competente y deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito. ~~La inasistencia al curso será sancionada con arresto de uno (1) a seis (6) días.~~

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-530-03](#) 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-189-99](#) había declarado la inconstitucional la medida de arresto contemplada en el anterior Código Nacional de Tránsito.

¹¹⁵ A comienzos de los años treinta, la Corte Suprema de Justicia (sentencia de 30 de noviembre de 1935, 14 de marzo y 31 de mayo de 1938) empezó a precisar el alcance del Artículo 2356 del Código Civil y a elaborar en el medio colombiano la **teoría de las actividades peligrosas** como forma de incurrir en responsabilidad civil cuando con ocasión de su ejercicio se causa daño. Posteriormente, la Corte ha considerado que determinados casos concretos constituyen actividades peligrosas, como son, entre otras , la utilización de elevadores de carga, la conducción de ganado frente a los peatones, las fumigaciones aéreas, la utilización de explosivos (sentencias del 14 de marzo de 1938, 3 de mayo de 1965, 27 de abril de 1990, 30 de abril de 1976, 4 de septiembre de 1962, 1 de octubre de 1963 y 22 de febrero de 1995). Ahora bien, concretamente en el tema de la conducción de vehículos automotores terrestres, la CSJ tiene un criterio muy decantado en cuanto al riesgo que tal actividad produce. Ver, entre otras, la sentencia del 5 de octubre de 1997, M.P. Nicolás Bechara Simanca y sentencia del 13 de diciembre de 2000, del mismo Magistrado. De igual manera, el Consejo de Estado, Sección Tercera, en sentencia del 8 de junio de 1999, con ponencia del Consejero Daniel Suárez Hernández, estimó lo siguiente: *La Sala desea precisar que, en la actividad que tiene por objeto la construcción, remodelación, mantenimiento y mejora de las vías públicas es una de las denominadas riesgosas o peligrosas en el entendimiento de que tal calificación supone una potencialidad de daño para las personas o para las cosas, a lo que se suma que, el uso de una vía pública a más de configurar a cargo de las autoridades un típico servicio de naturaleza pública, también comporta una buena dosis de peligrosidad o riesgo, pues la conducción de vehículos automotores es una actividad de suyo peligrosa. A nadie escapa la alta dosis de peligro o riesgo, que se suma al conatural del ejercicio de la actividad peligrosa de la conducción de automotores, de verse expuesto a una colisión o a cualquier otra vicisitud por el uso indiscriminado que de la vía se hacía, en ambos sentidos, uso éste provocado y permitido a ciencia y paciencia de las autoridades públicas demandadas, tal y como quedó acreditado con la prueba testimonial de los agentes de tránsito (negrilla y subrayados fuera de texto).*

¹¹⁶ Fernando Reglero Campos, “Los sistemas de responsabilidad civil”, *Tratado de Responsabilidad Civil*, Madrid, Aranzadi, 2003, p. 176.

¹¹⁷ Corte Suprema de Justicia, Sala Civil, sentencia del 25 de octubre de 1999. M.P. José Fernando Ramírez Gómez. Actora: Ana Mercedes Acosta Navarro contra Gases del Caribe S.A.

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-530-03](#) "...La Constitución (CP. art. 28) y la jurisprudencia han señalado inequívocamente que sólo los funcionarios judiciales pueden decretar sanciones privativas de la libertad..."

Comentario del Editor: Respecto a los ciclistas, esta norma debe entenderse de manera supletiva en el sentido que se aplicará cuando se violen normas de tránsito que no estén sancionadas por el literal A del Artículo 131

CAPITULO III

Competencia

Normas de comportamiento

Artículo 134. Jurisdicción y competencia. Los organismos de tránsito conocerán de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción, así: Las inspecciones de tránsito o quienes hagan sus veces en única instancia de las infracciones sancionadas con multas de hasta veinte (20) salarios, y en primera instancia de las infracciones sancionadas con multas superiores a veinte (20) salarios mínimos diarios legales vigentes o las sancionadas con suspensión o cancelación de la licencia para conducir, siendo la segunda instancia su superior jerárquico.

Parágrafo. Los daños y perjuicios de mayor y menor cuantía sólo pueden ser conocidos por los jueces civiles de acuerdo a su competencia.

Jurisprudencia: 1. Corte Constitucional [Sentencia T-115-04](#). 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:

1º) "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 Estado¹¹⁸ 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".

2º) "La actuación que adelantan las inspecciones (sic)¹¹⁹ 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."

¹¹⁸ *Idem*.

¹¹⁹ De acuerdo con el Código nacional de Tránsito la facultad sancionadora se radica en los organismos de tránsito, las inspecciones solo son una forma de los organismos pero existen otras Artículo 6º Ley 769 de 2002

3º) "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".

4º) "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."

5º) "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-616-06: "...el proceso contravencional por infracciones de tránsito, está compuesto por cuatro etapas fundamentales: la orden de comparendo, la presentación del inculpado en los términos dispuestos por la ley, la audiencia de pruebas y alegatos y la audiencia de fallo".

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1454 de 2002. Principio de Favorabilidad en actuaciones administrativas:

1º) 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.

2º) 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.

3º) El principio de favorabilidad en los procesos administrativos sancionatorios en los cuales es aplicable, al igual que en materia penal estrictamente, conlleva la disminución de la pena o sanción para quienes habiendo sido juzgados bajo la vigencia de las normas anteriores (cosa decidida administrativa) no hayan cumplido la correspondiente sanción cuando ocurra el cambio de legislación y ésta les sea más favorable.

Corte Constitucional Sentencia C-530-03. "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"¹²⁰, lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor.¹²¹ "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.

¹²⁰ Ver, entre otras, la sentencia C-066 de 1999, Fundamento 4.

¹²¹ Sentencia T-258 de 1996. Fundamento 7. En el mismo sentido, ver, entre otras, las sentencias T-287 de 1996, C-309 de 1997 y C-066 de 1999.

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"¹²². Así, el control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito no debe ser tan riguroso como en otros campos a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración del Legislador". "La regulación del tránsito se funda en gran medida en la concesión a ciertas autoridades –las autoridades de tránsito- de la facultad de imponer sanciones a aquellos conductores que infrinjan las normas que buscan proteger la seguridad de las personas. Por ello es necesario que la Corte recuerde brevemente el ámbito constitucional de esas potestades sancionadoras de las autoridades estatales".

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 40197 de 2008 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. Procedimiento. Modificado Artículo 22 [Ley 1383 de 2010](#).

Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:

Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.

Para el servicio (sic)¹²³ 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.

La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono si lo tuviere.

No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En

¹²² Sentencia C-309 de 1997. Fundamento 19.

¹²³ Debe entenderse servicio público

tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.

Parágrafo 1º. 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.

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

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-530-03](#) decidió declarar la constitucionalidad condicionada del texto original del inciso tercero del Artículo 135 de la Ley 769 de 2002¹²⁴, por los cargos formulados¹²⁵, en el entendido que **este aparte también es aplicable a los conductores de vehículos de servicio público**

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia T-061-02](#): **La orden de comparendo.** El comparendo se encuentra definido en el Artículo 2º del Código Nacional de Tránsito como: "...[la..] orden formal de citación ante la autoridad competente que hace un agente de transporte y tránsito al presunto contraventor...". De esta forma, el comparendo se concibe como una orden formal de citación ante la autoridad competente, que da inicio al trámite contravencional por infracciones de tránsito, y cuyo objeto consiste en citar al presunto infractor para que acepte o niegue los hechos que dieron lugar a su requerimiento, y en caso de ser necesario, proceder a fijar fecha para la celebración de audiencia pública, en la cual éste podrá efectuar sus descargos y explicaciones. Por otra parte, es admisible que como consecuencia del comparendo, el propio administrado ponga fin al proceso contravencional, cuando voluntariamente decide cancelar la sanción que corresponda a la infracción, con lo cual da lugar a que opere el fenómeno jurídico de la asunción de obligaciones por

¹²⁴ 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.

¹²⁵ Los cargos estudiados fueron la violación a los principios del debido proceso y a la igualdad

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...”¹²⁶. Ahora bien, este pronunciamiento resulta lógico, siempre que el presunto infractor no asuma la obligación y cancele previamente el valor de la misma

Corte Constitucional [Sentencia T-115-04](#). “...cuando la autoridad de tránsito le extiende un comparendo al presunto infractor, éste se entera que ha cometido una infracción de tránsito y que para esclarecer los hechos y presentar sus argumentos de defensa, debe acudir ante la autoridad respectiva.”

Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Concepto 1107 de 1997. “...el comparendo no es un medio de prueba, por cuanto no constituye un documento idóneo para demostrar la ocurrencia de los hechos, ya que como lo dice la misma definición, es sencillamente una orden formal de citación al presunto contraventor y es en la audiencia pública realizada ante la autoridad de tránsito competente, que se decretan y se practican las pruebas que sean conducentes para determinar la verdad de los hechos...”

Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Segunda. Subsección “B”. [Sentencia del 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 de a conocer la fecha y hora en que se realizará la audiencia, de lo cual, lógicamente, deberá quedar la constancia pertinente en el expediente...”

Corte Constitucional [Sentencia C-530-03](#). “En cuanto a la supuesta violación al debido proceso, es menester anotar que el levantamiento de un comparendo no puede asimilarse a la imposición de la sanción pues, como ya fue anotado, el comparendo es una orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción. Así, si se presenta ante la autoridad competente, puede ejercer su derecho a la defensa y el comparendo advierte la posibilidad de nombrar un apoderado. Siendo así, no son de recibo los cargos de la demanda sobre la violación del debido proceso, pues el infractor es informado de todas las posibilidades que tiene para afrontar la imputación.”

Conceptos oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° [679041 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.”

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 adelantará una actuación administrativa tendiente a determinar su responsabilidad frente a la comisión de una infracción de

¹²⁶ Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. 17 de septiembre de 1997. Consejero Ponente: Cesar Hoyos Salazar.

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” 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”.

CAPITULO IV

Modificado Artículo 23º [Ley 1383 de 2010](#)

Actuación en Caso de Imposición de Comparendo

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-714-03](#) decidió Declararse INHIBIDA para decidir en torno al Capítulo IV del Título IV de la ley 769 de 2002

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia T-1040-02](#): “... la imposición de comparendos al conductor, pretende generar el menor efecto en el libre ejercicio de su derecho al trabajo, pero generando en él, el fin buscado cual es, cumplir su trabajo de manera responsable. Pero si la conducta resulta repetitiva, las sanciones pueden adquirir una mayor entidad y podría traer –en el presente caso- la retención de la licencia de conducción del tutelante”.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: **Concepto N° 23190 de 2008:** “De lo anterior se concluye que solo los cuerpos especializados de tránsito tienen la facultad para expedir comparendos por infracciones a las normas de tránsito y los organismos de tránsito si existieren, o el alcalde municipal o su delegado en la materia, adelantan el trámite administrativo, que debe derivar o no en la imposición de la respectiva sanción, pero no pueden abrigarse la facultad de expedir comparendos.”

Artículo 136. Reducción de la Multa. Modificado Artículo 24 [Ley 1383 de 2010](#). Una vez surtida la orden de comparendo, si el inculpado acepta la comisión de la infracción, podrá sin necesidad de otra actuación administrativa, cancelar el cincuenta por ciento (50%) del valor de la multa dentro de los cinco días siguientes a la orden de comparendo, igualmente, o podrá cancelar el setenta y cinco (75%) del valor de la multa, si paga dentro de los veinte días siguientes a la orden de comparendo, en estos casos deberá asistir obligatoriamente a un curso sobre normas de tránsito en el Centro Integral de Atención, donde se cancelará un 25 % y el excedente se pagará al organismo de tránsito. Si aceptada la infracción, esta no se paga en las oportunidades antes indicadas, el inculpado deberá cancelar el (100%) del valor de la multa más sus correspondientes intereses moratorios.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-530-03](#) decidió declarar la constitucionalidad condicionada del texto original del Aparte final del inciso 1º del

Artículo 136 de la Ley 769 de 2002, por los cargos formulados¹²⁷, en el entendido que el fragmento también es aplicable a los conductores de vehículos particulares.

Comentario del Editor: El legislador ha previsto que el inculpado pueda aceptar la comisión de la infracción. Evento en el cual el comparendo se convierte en la sanción misma por voluntad del inculpado, otorgándole como beneficios al inculpado la posibilidad de cancelar el 50% de la misma, siempre y cuando (i) la pague dentro de los cinco días hábiles siguientes a la imposición del comparendo y (ii) realice un curso sobre normas de tránsito impartido en un Centro Integral de Atención a Conductores al cual debe cancelarse el 25% de aquello que debe cancelarse al organismo de tránsito; también se le otorga la posibilidad de cancelar el 75% de la misma, siempre y cuando (i) la pague dentro de los veinte días hábiles siguientes a la imposición del comparendo y (ii) realice un curso sobre normas de tránsito impartido en un Centro Integral de Atención a Conductores al cual debe cancelarse el 25% de aquello que debe cancelarse al organismo de tránsito

Si el inculpado rechaza la comisión de la infracción, el inculpado deberá comparecer ante el funcionario en audiencia pública para que este decrete las pruebas conducentes que le sean solicitadas y las de oficio que considere útiles.

Si el contraventor no compareciere sin justa causa comprobada dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, la autoridad de tránsito después de 30 días de ocurrida la presunta infracción seguirá el proceso, entendiéndose que queda vinculado al mismo, fallándose en audiencia pública y notificándose en estrados.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-106-04](#) decidió: Declarar EXEQUIBLES el segmento normativo del Artículo 136 de la Ley 769 de 2002 que se subraya, bajo el entendido que **las garantías allí reguladas también son aplicables a los conductores de vehículo particular.**

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia T-061-02](#): 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.*”

En la misma audiencia, si fuere posible, se practicarán las pruebas y se sancionará o absolverá al inculpado. Si fuere declarado contraventor, se le impondrá el cien por ciento (100%) de la sanción prevista en el código.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-106-04](#) 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.**

Los organismos de tránsito de manera gratuita podrán celebrar acuerdos para el recaudo de las multas y podrán establecer convenios con los bancos para

¹²⁷ Los cargos estudiados fueron la violación a los principios del debido proceso y a la igualdad

este fin. El pago de la multa y la comparecencia podrá efectuarse en cualquier lugar del país.

Comentario del Editor: Es trascendental tener presente que la norma permite que el inculpado comparezca, dentro de los cinco días, en cualquier lugar del país, es decir, ante cualquier organismo de tránsito, lo cual implica la necesidad de establecer un sistema integrado que facilite entre los organismos de tránsito esta actividad, de igual forma, la norma le otorga la posibilidad al inculpado de cancelar, con los descuentos previstos en el inciso primero, en cualquier lugar del país, lo cual obliga a los organismos de tránsito a tener convenios con diferentes entidades de recaudo.

Parágrafo 1°. En los lugares donde existan inspecciones ambulantes de tránsito, los funcionarios competentes podrán imponer al infractor la sanción correspondiente en el sitio y hora donde se haya cometido la contravención respetando el derecho de defensa.

Parágrafo 2°. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por un periodo de doce (12) meses, todos los conductores que tengan pendiente el pago de infracciones de tránsito podrán acogerse al descuento previsto en el presente Artículo.

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-321 de 2009](#) decidió **DECLARAR INFUNDADA** la objeción presidencial presentada¹²⁸ contra el parágrafo 2° del Artículo 24 del proyecto de ley.núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, (hoy la Ley 1383 de 2010) “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones”, y en consecuencia, se declara **EXEQUIBLE**. 2. **Cuarto.** Declarar que en la reelaboración del proyecto de ley No. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, (hoy la Ley 1383 de 2010) “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones”, 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-061-02: Presentación del inculpado. La ley le otorga al presunto infractor diversas oportunidades para presentarse ante las autoridades de tránsito, la primera dentro de los tres días siguientes a la imposición del comparendo, término que debe ser anunciado en la citada orden, y la segunda cuando el contraventor no compareciere sin justa causa en el tiempo anteriormente señalado, deberá hacerlo dentro de los diez días siguientes a la fecha de la infracción. La presentación del inculpado tiene por objeto su manifestación de aceptación o negación de los hechos que dieron lugar a su requerimiento, y en caso de ser necesario, proceder a fijar fecha para la celebración de audiencia pública, en la cual éste podrá efectuar sus descargos y explicaciones (Artículo 238 del C.N. de T). Al respecto, el Consejo de Estado ha expuesto que: “....Si bien es cierto que al darse la orden de comparendo al supuesto infractor este tiene o corre con la obligación de presentarse ante la autoridad competente en el término de tres días, ello es únicamente con el fin de que oiga la ‘notificación’ del auto con el cual se le cita o convoca a la ‘audiencia pública’ del Artículo 239 ibídem, so pena de incurrir en el incremento doble de la multa respectiva pero siempre con el deber de comparecer con el mismo propósito fin u objetivo, es decir, de que se le de a conocer la fecha y hora en que se realizará la audiencia, de lo cual, lógicamente,

¹²⁸ 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”

*deberá quedar la constancia pertinente en el expediente...*¹²⁹. 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 inexecutable disposición legal, por cuanto se impediría que dichos conductores puedan beneficiarse de las prerrogativas allí consignadas. De ahí que lo aconsejable en este caso sea condicionar la exequibilidad del segmento normativo acusado del Artículo 136 de la Ley 769 de 2002, para así permitir que los conductores de servicio particular puedan acogerse a las ventajas de las que son beneficiarios los conductores de servicio público.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 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 que trata el artículo 136 del Código de Tránsito, al sentir de la Oficina Asesora Jurídica “... *no ha dado cumplimiento a la cancelación correspondiente al total del valor de la sanción (...) toda vez que aun esta 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*

¹²⁹ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Segunda. Subsección “B”. 5 de febrero de 1998. Consejero Ponente: Carlos A. Orjuela Gongora.

correspondiente acto administrativo, previa garantía del derecho de contradicción y defensa para el contradictor.”

Comentario del Editor: Este párrafo le otorgó un beneficio transitorio –por un período de doce meses- a quienes a la entrada en vigencia de la Ley 1383 de 2010, tuviesen la calidad de deudores por infracciones de tránsito permitiéndole acogerse a las reducciones establecidas en el inciso primero del artículo 136 del 50 y el 75%, no obstante en aplicación del principio de favorabilidad, debemos entender que a la reducción que pueden acogerse este universo de infractores es a la del 50% por ciento, pero siempre y cuando cumplan con la condición impuesta por el legislador, cual es la de asistir a un curso de normas de tránsito en un Centro Integral de Atención a Conductores por cada una de las sanciones que tenga pendiente.

Artículo 137. Información. En los casos en que la infracción fuere detectada por medios que permitan comprobar la identidad del vehículo o del conductor el comparendo se remitirá a la dirección registrada del último propietario del vehículo.

La actuación se adelantará en la forma prevista en el Artículo precedente, con un plazo adicional de seis (6) días hábiles contados a partir del recibo de la comunicación respectiva, para lo cual deberá disponerse de la prueba de la infracción como anexo necesario del comparendo.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-530-03](#) decidió declarar exequible, por los cargos formulados¹³⁰, los dos primeros incisos del Artículo 137 de la ley 769 de 2002

Si no se presentare el citado a rendir sus descargos ni solicitare pruebas que desvirtúen la comisión de la infracción, se registrará la sanción a su cargo en el Registro de Conductores e infractores, en Referencia con lo dispuesto por el presente código.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-530-03](#) decidió declarar la constitucionalidad condicionada del tercer inciso del Artículo 137 de la Ley 769 de 2002, por los cargos formulados¹³¹, 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.**

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 inculpadado bajo claros principios de oportunidad, transparencia y equidad.

¹³⁰ Los cargos estudiados fueron la violación al debido proceso y al derecho de defensa

¹³¹ Los Cargos estudiados fueron la violación a los Principios de la Presunción de Inocencia y de la Favorabilidad

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.

Parágrafo. Si resultare involucrado un menor de edad en la actuación contravencional, deberá estar asistido por su representante legal, o por un apoderado designado por éste, o por un defensor de familia.

Artículo 139. Notificación. La notificación de las providencias que se dicten dentro del proceso se hará en estrados.

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia T-115-04](#). “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-616-06](#): “... 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.”¹³²

Corte Constitucional [Sentencia T-616-06](#): Las notificaciones en los juicios de tránsito son por estrados y no personales por expresa disposición legal, inclusive si la petición proviene del presunto infractor.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 49755 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.”

Comentario del Editor: Esta norma ha sido excepcionada por el Inciso Segundo del Parágrafo del Artículo 26 el cual fue modificado por el artículo 7° de la Ley 1383 de 2010 al disponer que la notificación en los casos de suspensión o cancelación de la licencia de conducción se hará de acuerdo a las normas aplicables del Código Contencioso Administrativo, es decir, deberá procurarse en primer lugar la notificación personal y de no ser posible, deberá hacerse la notificación por edicto

Artículo 140. Cobro coactivo. Los organismos de tránsito podrán hacer efectivas las multas por razón de las infracciones a este código, a través de la jurisdicción coactiva, con arreglo a lo que sobre ejecuciones fiscales establezca el Código de Procedimiento Civil. ~~En todo caso será procedente la inmovilización del vehículo o preferiblemente la retención de la licencia de conducción si pasados treinta (30) días de la imposición de la multa, ésta no~~

¹³² 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.

~~haya sido debidamente cancelada.~~

Jurisprudencia Constitucional: 1. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-799-03](#) decidió Declarar **INEXEQUIBLE** la expresión *tachada* contenida en el artículo 140 de la Ley 769 de 2002. 2. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-017-04](#) decidió "**ESTARSE A LO RESUELTO** en la *sentencia C-799 de 2003*". 3. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-021-04](#) decidió: "**ESTARSE A LO RESUELTO** en la *Sentencia C-799 de 2003*". 4. La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-158-04](#) decidió: "**ESTARSE A LO RESUELTO** en la *Sentencia C-799 de 2003*"

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-799-03: "De manera general las sanciones jurídicas, como las multas, responden al carácter coactivo de las normas imperativas de derecho. Es de la esencia del sistema jurídico que los mandatos del legislador se hagan cumplir apelando a la fuerza del aparato estatal. Justamente es esta nota la que diferencia al Derecho de los demás sistemas normativos. La imposición de multas por el incumplimiento de deberes jurídicos o por la trasgresión de las prohibiciones del legislador constituye una forma de sanción pecuniaria que pretende lograr el acatamiento de la ley. Ahora bien, la imposición de la multa requiere también de mecanismos para lograr su pago efectivo, pues de lo contrario ellas perderían su fuerza disuasoria y sancionatoria de la inobservancia de las normas. Obviamente, esta fuerza coactiva debe ejercerse legítimamente, es decir dentro del marco de una autorización legal impartida de conformidad con la Constitución."

"El exceso en las facultades concedidas a las autoridades se revela también en el hecho de que existe otro mecanismo jurídico para lograr el pago de las multas, que resulta mucho menos restrictivo del derecho a la libre circulación de los conductores y de su derecho al trabajo cuando este implica la conducción de vehículos automotores, sin poner en riesgo el mínimo vital de subsistencia de las personas en ningún caso. Al respecto el mismo artículo demandado, en la parte no acusada, expresa que los organismos de tránsito "*podrán*" hacer efectivas las multas por razón de las infracciones previstas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, a través de la jurisdicción coactiva, con arreglo a lo que sobre ejecuciones fiscales establece el Código de Procedimiento Civil. De esta forma, si la misma ley establece que el cobro de multas por infracciones de tránsito puede lograrse a través de la jurisdicción coactiva, debe entenderse que la retención de las licencias de conducción y la inmovilización del vehículo son instrumentos adicionales y coetáneos para lograr el pago de las mismas, y por lo tanto no aparecen como estrictamente necesarios. Sin embargo, la expresión acusada indica que "*en todo caso*" se hará uso de ellos ante la mora en el pago de la multa."

"No sobra recordar que la jurisdicción coactiva es un "privilegio exorbitante" de la Administración¹³³, 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*".¹³⁴"

"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 favor¹³⁵ 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*

¹³³ Sobre la naturaleza de prerrogativa exorbitante puede consultarse la sentencia T-445 de 1994, M.P. Alejandro Martínez Caballero.

¹³⁴ Sentencia C-666 de 2000 M.P. José Gregorio Hernández Galindo

¹³⁵ Cf. sentencia T-445 de 1994,

cumplimiento. La firmeza de tales actos es indispensable para la ejecución contra la voluntad de los interesados."¹³⁶"

Corte Constitucional [Sentencia C-017-04](#). "Los instrumentos coactivos están dirigidos a que las sanciones por conductas prohibidas no sean inocuas, y así, la regulación del comportamiento de los conductores y peatones se cumpla efectivamente".

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 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 N° 16310 de 2008: "Finalmente, puntualizamos que el término "hasta", previsto en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, permite que el organismo de tránsito competente de manera discrecional, fije el monto que debe incrementar el valor de la sanción, cuando el infractor no comparece dentro de los tres (3) días hábiles a la imposición del comparendo, es decir podrá establecer el incremento desde el 1% hasta el 100% del valor de la multa."

Concepto N° 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."

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.

¹³⁶ En Referencia con lo dispuesto por el Código Nacional de Tránsito Terrestre, numeral 3° del artículo 562 del Código de Procedimiento Civil dispone que las resoluciones ejecutoriadas de funcionarios administrativos o de policía, que impongan multas a favor de las entidades de derecho público prestan mérito ejecutivo para ser cobradas por jurisdicción coactiva. Estas ejecuciones, de conformidad con el artículo inmediatamente anterior, se siguen ante los funcionarios que determine la ley, por los trámites del proceso ejecutivo de mayor o menor y de mínima cuantía que regula el mismo Código, según fuere el caso, teniendo en cuenta las normas especiales contenidas en los artículos 564 a 568 ibidem.

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.

Referencia: Artículo 134

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. Daños materiales. En caso de daños materiales en los que sólo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, será obligación de los conductores detenerse y presentar a la autoridad presente en el lugar de los hechos, el documento de identificación, la licencia de conducción, la licencia de tránsito, la información sobre su domicilio, residencia y números telefónicos y sobre los seguros a que se refiere esta ley.

Los conductores y demás implicados podrán conciliar sus intereses en los centros de conciliación legalmente constituidos y acudir a las compañías aseguradoras, previa extensión de un acta que suscribirán las partes y la autoridad de tránsito que presencie la conciliación, la cual tiene la calidad de cosa juzgada, y prestará mérito ejecutivo.

En todo caso, se hará el retiro inmediato de los vehículos colisionados y de todo elemento que pueda interrumpir el tránsito.

Artículo 144. Informe policial. En los casos en que no fuere posible la conciliación entre los conductores, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán suscribirlas, y si éstos se negaren a hacerlo bastará la firma de un testigo mayor de edad.

El informe contendrá por lo menos:

Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho.

Clase de vehículo, número de la placa y demás características.

Nombre del conductor o conductores, documento de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, lugar y fecha de expedición, dirección, teléfono, domicilio o residencia de los involucrados.

Nombre del propietario o tenedor del vehículo o de los propietarios o tenedores de los vehículos.

Nombre, documento de identidad y dirección de los testigos.

Estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas.

Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, entre otros, la cual constará en el croquis levantado.

Descripción de los daños y lesiones.

Relación de los medios de prueba aportados por las partes.

Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por este código.

Reglamentación: [Resolución 4040 de 2004](#) Ministerio de Transporte

Artículo 2º. Modificado Artículo. 1º [Resolución 1814 de 2005](#), Modificado Artículo 1º, [Resolución 6020 de 2006](#)

Artículo 7º. Modificado Artículo 3º, [Resolución 1814 de 2005](#).

Adicionada Artículos 2 a 6 [Resolución 6020 de 2006](#) Ministerio de Transporte

Artículo 3º. Parágrafo. Modificado Artículo 1º, [Resolución 2838 de 2008](#).

Adicionado [Resolución 2838 de 2008](#) Ministerio de Transporte

Artículo 145. Copias del informe. El agente de tránsito que hubiere conocido el accidente remitirá a más tardar dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes, copia del respectivo informe al organismo de tránsito competente para lo pertinente y a los centros de conciliación autorizados por el Ministerio de Justicia.

Artículo 146. Concepto técnico. Las autoridades de tránsito podrán emitir conceptos técnicos sobre la responsabilidad en el choque y la cuantía de los daños. A través del procedimiento y audiencia pública dentro de los diez (10)

días hábiles siguientes a la presentación del informe. En caso de requerirse la práctica de pruebas éstas se realizarán en un término no superior a los diez (10) días hábiles, notificado en estrados previo agotamiento de la vía gubernativa.

En los procesos que versen sobre indemnización de perjuicios causados por accidentes de tránsito, una vez dictada la sentencia de primera instancia, sin importar que ésta sea apelada o no, el juez decretará el embargo y secuestro del vehículo con el cual se causó el daño, siempre y cuando el solicitante preste caución que garantice el pago de los perjuicios que con la medida puedan causarse. Tal medida se registrará por las normas del libro IV del Código de Procedimiento Civil, y se levantará si el condenado presta caución suficiente, o cuando en recurso de apelación se revoque la sentencia condenatoria o si el demandante no promueve la ejecución en el término señalado en el Artículo 335 del Código de Procedimiento Civil, o si se extingue de cualquier otra manera la obligación.

Jurisprudencia Constitucional: Corte Constitucional [Sentencia C-039-04](#) decidió: Declarar la EXEQUIBILIDAD, por los cargos analizados¹³⁷, del inciso segundo del Artículo 146 de la Ley 769 de 2002

Jurisprudencia: Cort5e Constitucional [Sentencia C-039-04](#). Esta norma "...aunque no modifica de manera expresa el Artículo 690 del Código de Procedimiento Civil, la ...regula la oportunidad en la que cabe el decreto de las medidas cautelares en el proceso de responsabilidad civil por perjuicios causados en accidentes de tránsito, que era, precisamente, el objeto del mencionado numeral 6º del Artículo 690 del Código de Procedimiento Civil"... "Pero el Código Nacional de Tránsito Terrestre claramente fija una oportunidad distinta para la practica 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 mas que "una medida de protección cautelar razonable y proporcionada, que constituye un equilibrio entre los intereses de las partes" que bajo ningún supuesto "elimina las medidas cautelares para los procesos ordinarios de responsabilidad por daños derivados de accidentes de tránsito, sino que dispone que las mismas proceden sólo cuando se haya dictado sentencia de primera instancia".

Comentario del Editor: Debe entenderse que la procedencia de la medida cautelar del embargo, debe darse bajo el supuesto que la sentencia de primera instancia sea a favor de los intereses de quien pretende ser indemnizado como consecuencia del accidente de tránsito y no puede aplicarse esta medida si la sentencia de primera instancia es dictada a favor del demandado, ello se colige de la misma redacción del inciso segundo del artículo 146 cuando indica que se puede levantar la medida si el condenado presta caución y cuando mas adelante habla de la revocatoria de la condena o cuando habla que se levantará si no se promueve el incidente de ejecución

¹³⁷ Los cargos formulados fueron la violación del principio de unidad de materia, el desconocimiento de la prevalencia del derecho sustancial y de la efectividad de los derechos, y la vulneración del derecho de acceso a la Administración de Justicia

Las medidas cautelares y las condenas económicas en esta clase de procesos, no podrán exceder el monto indexado de los perjuicios realmente demostrados en él mismo.

Artículo 147. *Obligación de comparendo.* En toda circunstancia, si el agente de tránsito observare la violación de las normas establecidas en este código, en caso de daños a cosas, podrá imponer un comparendo al conductor infractor.

CAPITULO VII

Actuación en caso de infracciones penales

Artículo 148. *Funciones de Policía Judicial.* En caso de hechos que puedan constituir infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal.

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-429-03](#).

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 jueces¹³⁸.

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 tránsito¹³⁹.

¹³⁸ Sentencia C-024 de 1994 M.P. Alejandro Martínez Caballero.

¹³⁹ 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.

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 investigación¹⁴⁰.

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 intereses¹⁴¹; 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 ha 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 respectivos¹⁴².

Pero, tal y como lo establecía la Ley 33 de 1986, el Artículo 148 de la Ley 769 de 2002 otorgó a las autoridades de tránsito funciones de policía judicial en los casos de accidentes de esta naturaleza que puedan constituir infracción penal, con arreglo al Código de Procedimiento Penal, es decir, a los Artículos 314 a 321 del mismo. Por lo que, en ejercicio de esta competencia las mencionadas autoridades de tránsito al levantar dicho informe descriptivo sobre un accidente de esta naturaleza con implicaciones de carácter penal, además de la copia que deban remitir a las autoridades de tránsito respectivas, deberán enviar dicho informe inmediatamente a la autoridad instructora competente en materia penal.

En tal sentido, la mencionada norma legal dispone que el agente de tránsito que conozca de un hecho de esta naturaleza, que pueda constituir infracción penal, tiene que cumplir estrictamente con tres obligaciones precisas: 1) elaborar un informe dando cuenta, de buena fe, de los pormenores de lo sucedido, 2) remitirlo inmediatamente a la autoridad instructora competente en materia penal; y, 3) entregar copia del mismo a los conductores. Estos últimos, a su vez, tienen el deber de firmarlo, pero alternativamente lo podrá suscribir un testigo.

En lo que concierne al contenido del informe descriptivo, el Artículo 149 de la Ley 769 de 2002 prevé que aquél contendrá por lo menos ciertos datos objetivos, como son, el lugar, la fecha y la hora del hecho; la clase de vehículo, su placa y características; los nombres de los conductores con los respectivos números del documento de identidad, el de sus licencias de conducción, junto con sus direcciones y lugar y fecha de expedición de la póliza de seguro; los nombres y números de identificación de los propietarios o tenedores de los vehículos; los nombres, documento de identidad y dirección de los testigos y la descripción de las compañías de seguros y números de pólizas de los seguros obligatorios exigidos por la misma ley. Además de esta información básica, cuyo recaudo no ofrece dificultad alguna y sobre la cual la actividad del agente de tránsito es prácticamente mecánica, en el informe descriptivo deben figurar otros datos cuyo establecimiento conlleva la realización de juicios más elaborados por parte del agente de policía judicial, y por ende su grado de controversia e inconformidad de los implicados puede llegar a ser mayor, consistente en determinar el estado de seguridad, en general, de los vehículos, de los frenos, la dirección, las luces, la bocina y las llantas; la descripción de los daños y lesiones; así como una descripción sobre el estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y la distancia.

De igual manera, el citado Artículo dispone que dicho informe contendrá una relación de los medios de prueba aportados por las partes, y en todo caso que se produzcan lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, es obligación del agente de policía judicial remitir a los conductores a la práctica de la prueba de alcoholemia.

¹⁴⁰ Ley 769 de 2002, art. 7º, inc. 4º

¹⁴¹ Ley 769 de 2002, art. 143

¹⁴² Ley 769 de 2002, art. 145

No prevé la norma sub examine que en el texto del informe descriptivo el conductor pueda plasmar los motivos de su disentimiento con los datos y apreciaciones que en éste se contengan. Sin embargo, los formatos que actualmente emplean los agentes de tránsito en estos casos cuentan con los correspondientes espacios para que los conductores expresen su inconformidad con los datos, afirmaciones y apreciaciones que aparecen consignados en el informe descriptivo¹⁴³.

*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 público¹⁴⁴ y como tal se presume auténtico, es decir, cierto en cuanto a la persona que lo elaboró, manuscrito o firmado, mientras no se compruebe lo contrario mediante tacha de falsedad, y hace fe de su otorgamiento y de su fecha; y, en cuanto a su contenido es susceptible de ser desvirtuado en el proceso judicial respectivo.

Este informe de policía entonces, en cuanto a su contenido material, deberá ser analizado por el fiscal o juez correspondientes siguiendo las reglas de la sana crítica y tendrá el valor probatorio que este funcionario le asigne en cada caso particular al examinarlo junto con los otros medios de prueba que se aporten a la investigación o al proceso respectivo, como quiera que en Colombia se encuentra proscrito, en materia probatoria, cualquier sistema de tarifa legal.

En este orden de ideas, el informe descriptivo elaborado por una autoridad de tránsito, constituye un importante instrumento al servicio de la administración de justicia como quiera que en éste se da cuenta de la ocurrencia de un hecho, en algunos casos con implicaciones de orden civil pero en otros además con carácter penal, en el que aparecen identificados los conductores implicados, así como consignados datos sobre las posibles condiciones en que aquél tuvo lugar, y además estará firmado por los conductores o en su defecto por un testigo. Datos todos estos que resultan fundamentales para orientar una futura investigación o proceso y a partir los cuales se puede producir la prueba que se requiera para establecer la realidad y veracidad de los hechos.

Así pues, en virtud del Artículo 148 de la Ley 769 de 2002, el informe descriptivo que elabora un agente de tránsito en los casos de accidentes de esta naturaleza con implicaciones penales, corresponde al ejercicio de una actividad de policía judicial consistente en rendir un informe cuyo contenido y efectos se encuentran regulados por el Artículo 149 del nuevo Código Nacional de Tránsito y, en lo pertinente, por los Artículos 314 a 321 del C.P.P. De tal suerte que se trata de un documento público cuyo contenido material puede ser desvirtuado en el proceso respectivo y que debe ser apreciado por el funcionario judicial de acuerdo a las reglas de la sana crítica a fin de otorgarle el alcance probatorio que corresponda una vez sea valorado en conjunto con todas las pruebas practicadas, bien oficiosamente o bien a petición de parte.

Cabe recordar, que cuando el agente de tránsito ha presenciado la ocurrencia misma del accidente de tránsito, se estará ante la posibilidad de decretar dicho testimonio para que sea controvertido ante la autoridad judicial correspondiente en el curso del proceso respectivo a fin de poder ser apreciado por el correspondiente funcionario junto con las demás pruebas y de acuerdo con las reglas de la sana crítica¹⁴⁵.

¹⁴³ Páginas 116 a 119 expediente

¹⁴⁴ Código de Procedimiento Civil, art. 251

Artículo 149. Descripción. En los casos a que se refiere el Artículo anterior, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-429-03](#), decidió Declarar **EXEQUIBLES** las expresiones subrayadas del primer inciso del Artículo 149 de la Ley 769 de 2002, en el entendido de que **el conductor no está obligado a firmar, que puede consignar por escrito sus observaciones, y su firma o abstención de hacerlo no significan aceptación de los hechos.**

El informe contendrá por lo menos:

Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho.

Clase de vehículo, número de la placa y demás características.

Nombre del conductor o conductores, documentos de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, lugar y fecha de su expedición y número de la póliza de seguro y compañía aseguradora, dirección o residencia de los involucrados.

Nombre del propietario o tenedor del vehículo o de los propietarios o tenedores de los vehículos.

Nombre, documentos de identidad y dirección de los testigos.

Estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas.

Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, la cual constará en el croquis levantado.

Descripción de los daños y lesiones.

Relación de los medios de prueba aportados por las partes.

Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por este código.

En todo caso en que produzca lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma.

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-429-03](#).

1º) “...el deber de firmar el informe descriptivo de marras no puede ser entendida como la consagración por parte del legislador de una obligación para los conductores de confesar o aceptar los hechos en que resultaron implicados, pues si bien está proscrita toda actuación de las autoridades que pretenda la confesión involuntaria de los implicados, la exigencia del contenido normativo demandado corresponde a una decisión razonable del legislador que no afecta ni se opone con la obligación constitucional que tienen todos los ciudadanos de colaborar con la administración de justicia pues va encaminada a que la labor investigativa del Estado no se vea paralizada desde sus inicios y que los derechos de las víctimas no fuesen desconocidos por tales circunstancias. Tal exigencia legal constituye además, un importante mecanismo de control al ejercicio de las competencias de las autoridades de tránsito por cuanto se le está tutelando al ciudadano su derecho a conocer un documento público donde aparecen vertidos hechos y afirmaciones con los cuales se va a iniciar una investigación penal”.

2º) “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”.

3º) “...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”.

4º) “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.”

5º) “...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 hacerlo¹⁴⁵. 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 esta 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.”

6º) “...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-006-07](#) “de conformidad con la Constitución, las normas legales vigentes y la jurisprudencia constitucional, quien ha sufrido un accidente de tránsito tiene derecho a

¹⁴⁵ 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).

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-111-03](#), [T-010-05](#) y [T-959-05](#) de la misma Corporación

El informe o el croquis, o los dos, serán entregados inmediatamente a los interesados y a la autoridad instructora competente en materia penal.

El funcionario de tránsito que no entregue copia de estos documentos a los interesados o a las autoridades instructoras, incurrirá en causal de mala conducta.

Para efectos de determinar la responsabilidad, en cuanto al tránsito, las autoridades instructoras podrán solicitar pronunciamiento sobre el particular a las autoridades de tránsito competentes.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 49748 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.

Artículo 151. Suspensión de licencia. Quien cause lesiones u homicidios en accidente de tránsito y se demuestre que actuó bajo cualquiera de los estados de embriaguez de que trata este código, o que injustificadamente abandone el

lugar de los hechos, a más de las sanciones previstas en el Código Penal, se hará acreedor a la suspensión de su licencia por el término de cinco (5) años.

Comentario del Editor: Los presupuestos para la suspensión de la licencia previstos por esta norma son: (i) conducir en cualquier de los estados de embriaguez establecidos en el Código o abandonar el lugar de los hechos, (ii) causar lesiones o muerte a otra persona en la conducción.

Artículo 152. Grado de alcoholemia. Modificado Artículo 25 [Ley 1383 de 2010](#). En un término no superior a 30 días contados a partir de la expedición de la presente ley, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses mediante resolución establecerá los límites de los diferentes grados de estado de embriaguez.

Reglamentación: [Resolución 414 de 2002](#) Instituto nacional de Medicina Legal

Si hecha la prueba de alcoholemia se establece:

Segundo grado de embriaguez, adicionalmente a la sanción multa, se decretará la suspensión de la licencia de conducción entre dos (2) y tres (3) años, y la obligación de realizar curso de sensibilización, conocimientos y consecuencias de la alcoholemia y drogadicción en centros de rehabilitación debidamente autorizados, por un mínimo de cuarenta (40) horas.

Tercer grado de embriaguez, a más de la sanción de multa, se decretará la suspensión entre tres (3) y diez (10) años de la licencia de conducción, y la obligación de realizar curso de sensibilización, conocimientos y consecuencias de la alcoholemia y drogadicción en centros de rehabilitación debidamente autorizados, por un mínimo de ochenta (80) horas.

Será criterio para fijar esta sanción, la reincidencia, haber causado daño a personas o cosas a causa de la embriaguez o haber intentado darse a la fuga.

Parágrafo 1°. La reincidencia en un tercer grado de embriaguez, será causal para determinar la cancelación definitiva de la licencia de conducción.

Parágrafo 2°. La certificación de la sensibilización será indispensable para la entrega de la licencia de conducción suspendida.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-321 de 2009](#) decidió Declarar que en la reelaboración del proyecto de ley No. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, (hoy Ley 1383 de 2010) “Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones”, en lo concerniente al Artículo 25 no se desconoció la Constitución, y por ende, se declara **EXEQUIBLE**

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° [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 N° 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. 2. Si el hecho es el simple estado de embriaguez y el implicado se niega a la realización de toda prueba, puede darse aplicación al artículo 175 de CPC, y proceder a la expedición del respectivo comparendo reuniendo las demás pruebas que puedan conducir a determinar el estado de embriaguez y que puedan servir de fundamento a la investigación contravencional. 3. En todo caso, permitiendo o no la práctica de pruebas por el implicado, deberá llevarse a cabo la inmovilización del vehículo, ya que además de las funciones coercitivas por parte de las autoridades de tránsito, debe cumplirse la función de prevención de la accidentalidad y garantizarse la seguridad de los demás actores del tránsito.”

Artículo 153. Resolución judicial. Para Efectos legales se entenderá como resolución judicial la providencia que impone una pena de suspensión de licencia de conducción.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte por medio de la Sentencia C-712 de 2009 decidió declararse **INHIBIDA** para emitir un pronunciamiento de fondo sobre la constitucionalidad del Artículo 153 de la Ley 769 de 2002, por ineptitud sustancial de la demanda.

Jurisprudencia: Corte Constitucional **Sentencia C-712-09.** “...lo que establece el precepto acusado, es que en aquellos casos en los cuales se imponga la sanción de suspensión de la licencia de conducción como pena, es decir, por conductas tipificadas como delito en el Código Penal, la decisión es de naturaleza judicial, para distinguirla de las demás hipótesis en las cuales la sanción es de índole administrativa. Esto es más claro, cuando la propia disposición legal alude a una providencia, la cual sólo puede ser proferida por un juez”.

CAPITULO IX

Sanciones especiales

Artículo 154. 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, según lo estipulado por la autoridad competente.

Comentario del Editor: En este caso por constituir los Centros de Enseñanza entidades de apoyo, la autoridad competente será la Superintendencia de Puertos y Transporte y las multas que en virtud de ello se impongan, serán propiedad de los municipios donde tengan la sede principal dichos centros.

Artículo 155. Ensambladoras. Serán sancionados con multa equivalente a mil (1.000) salarios mínimos legales diarios vigentes por cada unidad y a la cancelación de su registro, las ensambladoras o fabricantes de vehículos,

carrocerías, remolques, semi-remolques y similares, que los vendan sin el respectivo mecanismo de identificación.

Artículo 156. Propietario. Será sancionado con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, el propietario de expendio que provea de combustible a un vehículo automotor de servicio público con el motor encendido y pasajeros a bordo.

Artículo 157. Incapacidad. Quien incumpla la obligación consagrada en el Artículo 24, y se le compruebe que en caso de un accidente la deficiencia de carácter orgánico o funcional fue su causa, el conductor se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por cinco (5) años.

Artículo 158. Procedimiento. El procedimiento para regular las actuaciones a que se refiere este capítulo, se someterá a las siguientes reglas:

Apertura de la investigación mediante acto administrativo motivado, no susceptible de recurso alguno que señalará los hechos y las normas presuntamente violadas.

Rendición de descargos por escrito dentro de los diez (10) días siguientes.

Práctica de las pruebas pertinentes dentro de un plazo no superior a quince (15) días.

Toma de la decisión dentro de los seis (6) meses siguientes a la apertura de la investigación.

Parágrafo 1°. Los recursos se ejercerán 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.

Comentario del Editor: Dentro de las infracciones que estarán sujetas a este procedimiento pueden citarse: 1°. Artículo 12 Ley 1005 de 2006 No reportar información al Runt, 2°. Parágrafo 1° Artículo 93 Contratar conductores con licencia suspendida o cancelada, 3°. Parágrafo 2° Artículo 93 No reportar programas de control de infracciones, 4°. Inciso 2° Parágrafo 5° Artículo 8° No autodeclarar, 5°. Inciso 3° Artículo 101 No disponer de los elementos una vez se realizan los trabajos en las vías, 6°. Artículo 102 No disponer adecuadamente de los escombros y 7°. Artículo 114 Retiro o daño de señales de tránsito

CAPITULO X

Ejecución de la sanción

Artículo 159. Cumplimiento. Modificado Artículo 26 [Ley 1383 de 2010](#). 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 y prescribirán en tres años contados a partir de la ocurrencia del hecho y se interrumpirá con la presentación de la demanda.

Concepto Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto No [9213 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."

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 1º. Las autoridades de tránsito podrán contratar el cobro de las multas que se impongan por la comisión de infracciones de tránsito.

Parágrafo 2º. 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 el 50% para el municipio donde se entregue el correspondiente comparendo y el otro 50% para la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, con destino a la capacitación de su personal adscrito, planes de educación y seguridad vial que adelante esta especialidad a lo largo de la red vial nacional, locaciones que suplan las necesidades del servicio y la construcción de la Escuela de Seguridad Vial de la Policía Nacional.

Jurisprudencia: Corte Constitucional [Sentencia C-495-98](#): Es claro, entonces, que las multas constituyen un ingreso no tributario y que su destinación no vulnera el Artículo 359 de la Constitución, porque la prohibición en él contenida se predica exclusivamente de las rentas tributarias nacionales. Si bien la ley puede autorizar que estas multas se cobren por los organismos territoriales donde se comete la infracción, no por ello se desnaturaliza la fuente de su origen que sigue siendo el Código Nacional de Tránsito Terrestre. En consecuencia, no quebranta el legislador la autonomía tributaria municipal o distrital cuando le asigna a una renta nacional una destinación especial. En el caso que nos ocupa, la referida cesión quedó condicionada a que la renta se empleara en los planes de tránsito, educación y seguridad vial. Por lo tanto, dicha condición pervive, sin que por ello, se vulnere la autonomía de las entidades territoriales beneficiarias de aquélla. Por lo

demás, no debe olvidarse que tanto la Constitución anterior (art. 76-24) como la actual (art. 150-25) buscaron unificar por vía legislativa las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República y, por consiguiente, lo relativo a la regulación de las conductas constitutivas de infracción de tránsito y su sanción. De este modo, en razón de la protección que para los intereses públicos generales representa la educación y la seguridad vial es razonable la destinación impuesta.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 10401 de 2010: Si el comparendo es impuesto por la Policía de Carreteras la investigación la realiza el organismo de tránsito de la jurisdicción respectiva, pero aquella institución tendrá derecho al 50% de la multa recaudada para invertir en capacitación de su personal y en los planes de educación y seguridad, una vez descontados los gastos en que incurre el organismo de tránsito por su ejecución y descontado además un porcentaje del 10% que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios. Luego de descontar los gastos antes mencionados, se reparte el 50% para el organismo de Tránsito y el 50% para la Policía de Carreteras. Si el comparendo es ambiental el 50% es para el organismo de tránsito y el 50% restante para la autoridad ambiental.

Concepto N° 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 N° 21344 de 2008 y 572261 de 2008: *“Por lo anterior y teniendo en cuenta lo establecido en los artículos 3. y 7. del Decreto 4473 de 2006 tratándose del cobro de multas, conceptos diferentes al cobro de tasas, contribuciones fiscales y contribuciones parafiscales, esta oficina considera que no es viable el cobro de intereses moratorios, máxime cuando en el reglamento de cartera de la entidad deben establecerse cláusulas aceleratorias en caso de incumplimiento.”*

Artículo 160. Destinación. De conformidad con las normas presupuestales respectivas, el recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-477-03](#) decidió Declarar EXEQUIBLES las expresiones *subrayadas* contenidas en el Artículo 160 de la Ley 769 de 2002.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-477-03: *“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](#).

1º) “...los recursos que se recaudan por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito son ingresos corrientes de la Nación cedidos a los entes territoriales, los cuales deben ser aplicados a los fines previstos por el legislador”

2º) “...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”

3º) “...es al legislador al que le compete establecer **la distribución de una renta que en principio es de la Nación, tal es el caso de los recursos derivados de la aplicación del régimen sancionatorio previsto en el Código Nacional de Tránsito**”. (negrillas y subrayas originales)

Corte Constitucional Sentencia C-385-03. “Conforme al Código Nacional de Tránsito Terrestre, expedido mediante Ley 769 de 2002, la Nación para fortalecer los ingresos de los municipios les asigna los dineros provenientes de multas por la comisión de faltas de tránsito en los territorios respectivos y, en el Artículo 10 de ese Código se establece que habrá un “sistema integrado de información sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito (simit)”, con lo cual no sólo puede registrarse el nombre y la identidad de quienes incurran en faltas a las normas reguladoras del tránsito, sino, también, el monto de las multas y demás sanciones que se les impongan, lo que permite, sin duda un mayor control por parte de las autoridades y facilita el cobro de las sumas debidas por ese concepto en cualquier parte del territorio colombiano”.

Corte Constitucional [Sentencia C-321 de 2009](#)

Naturaleza jurídica de las multas, su propiedad y regulación

“Las multas impuestas por causa de infracciones de tránsito, son rentas cedidas de la Nación a los entes territoriales, las cuales no gozan de la reserva municipal ni departamental de determinación y administración predicable de los ingresos tributarios. Así lo confirmó la Corte Constitucional al indicar que:

“La **fuerza 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.”¹⁴⁶

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”.¹⁴⁷

(...)

“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.”¹⁴⁸

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 24740 de 2005: *“Conforme a lo anterior, los dineros recaudados por concepto de multas y que le corresponde en un determinado porcentaje al municipio no pueden ser destinados a objeto diferente al de los planes de tránsito, que deberán ser elaborados teniendo en cuenta el plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad elaborado por el Ministerio de Transporte como suprema autoridad en materia de tránsito;: educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial.”*

CAPITULO X

Caducidad

Artículo 161. Caducidad. La acción o contravención de las normas de tránsito caduca a los seis (6) meses, contados a partir de la ocurrencia de los hechos que dieron origen a ella y se interrumpe con la celebración efectiva de la audiencia. El no cumplimiento por parte del funcionario con este término será causal de mala conducta.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° 81431 de 2009: *“En conclusión la acción contravencional caduca cuando transcurren 6 meses de la ocurrencia del hecho y no se ha iniciado el proceso administrativo, y la multa prescribe en 3 años si no se ha iniciado su cobro coactivo por la autoridad competente.”*

CAPITULO XI

Aplicaciones de otros códigos y disposiciones finales

Artículo 162. Compatibilidad y analogía. Las normas contenidas en el

¹⁴⁶ Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-720/99.

¹⁴⁷ *Ibidem*.

¹⁴⁸ Cfr. Corte Constitucional, sentencia C-720/99.

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.

Artículo 165. Presupuesto. Autorízase al Gobierno Nacional y a las autoridades locales de tránsito para adoptar las medidas presupuestales que fueren necesarias para dar cumplimiento a lo que en este Código se dispone y para difundir su contenido y alcance.

Artículo 166. Vidrios oscuros. El Ministerio de Transporte definirá lo atinente a la circulación de vehículos que posean vidrios oscuros de fabricación.

Reglamentación: [Resolución 3777 de 2003](#) Ministerio de Transporte

Artículo 2 Numeral 1º Adicionado [Resolución 10000 de 2003](#) Artículo 1º.

Artículo 3º Modificado [Resolución 10000 de 2003](#) Artículo 2º. Adicionado Artículo 7º [Resolución 4775 de 2009](#)

Artículo 167. Vehículos inmovilizados por orden judicial. Los vehículos que sean inmovilizados por orden judicial deberán llevarse a parqueaderos cuya responsabilidad será de la Dirección Ejecutiva de la Rama Judicial. Las autoridades de tránsito no podrán inmovilizar en los parqueaderos autorizados, vehículos por acciones presuntamente delictuosas.

Artículo 168. Tarifas que fijarán los concejos. Los ingresos por concepto de derechos de tránsito solamente podrán cobrarse de acuerdo con las tarifas que fijen los Concejos. Las tarifas estarán basadas en un estudio económico sobre los costos del servicio, con indicadores de eficiencia, eficacia y economía.

Adiciones: Artículos 15 y 17 [Ley 1005 DE 2006](#)

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Concepto N° [24191 de 2006](#): "(...) de acuerdo con el Artículo 15 de la Ley 1005 de 2.006, que las asambleas departamentales o los concejos municipales o distritales establezcan el método y el sistema para determinar las tarifas por derechos de tránsito, correspondientes a la licencia de conducción, licencia de tránsito y placa única nacional (...). Vale la pena advertir que de acuerdo con la precitada Ley las tarifas a que hemos hecho referencia

deberán tasarse con base en un estudio económico sobre los costos del servicio con indicadores de eficiencia, eficacia y economía.”

Comentario del Editor: El legislador faculta a los concejos municipales o distritales o a las asambleas departamentales para fijar los valores por los trámites de tránsito pero en ningún momento se les factura para fijar los montos por las sanciones de tránsito, estas están fijadas directamente por el legislador en el Código.

Artículo 169. Sobretasa a los trámites de tránsito. Ninguna entidad pública podrá cobrar sobretasas a los trámites de tránsito salvo autorización legal de acuerdo con el Artículo 338 de la Constitución Política.

Conceptos Oficina Jurídica Ministerio de Transporte: Conceptos N° 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.

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.

Artículo transitorio. Adicionado Artículo 27 Ley 1383 de 2010. Facultase a los Gobernadores y Alcaldes municipales y distritales hasta el 31 de diciembre de 2009, para decretar amnistías a los infractores de tránsito y para adoptar medidas para el saneamiento de cartera de infracciones que no haya sido objeto de notificación del mandamiento de pago por vía ejecutiva y no supere los cinco (5) años de ocurridos los hechos que dieron lugar a la actuación.

Jurisprudencia Constitucional: La Corte Constitucional por medio de la [Sentencia C-321 de 2009](#) decidió **DECLARAR INFUNDADA** la objeción presidencial presentada contra el Artículo transitorio del Artículo 27 del proyecto de ley núm. 012 de 2006 Cámara, 087 de 2007 Senado, (hoy Ley 1383 de 2010) “*Por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito) y se dictan otras disposiciones*”, por el cargo de violación al principio de autonomía de las entidades territoriales.

Jurisprudencia: Corte Constitucional Sentencia C-321 de 2009. “...la simple lectura de la norma objeto evidencia que el Congreso de la República no está decretando amnistía tributaria alguna a favor de los deudores de los comparendos de tránsito. En efecto, se trata tan sólo de una autorización acordada a Gobernadores y Alcaldes para que sean ellos quienes, actuando dentro de su margen de decidan implementar la medida, con el objeto de sanear cartera”. “...tal autorización se ve limitada a un grupo específico de deudores: aquellos que no haya sido objeto de notificación del mandamiento de pago por vía ejecutiva. De igual manera, se impone un límite temporal de cinco años desde la comisión de los hechos.”

Comentario del Editor: Esta norma nació sin vida en el ordenamiento jurídico en la medida que su vigencia, la cual fue fijada directamente por el legislador, se dio con anterioridad a la promulgación

de la Ley sin que exista la posibilidad de realizar algún tipo de interpretación extensiva o analógica para su entendimiento dado que se trata de una regla exceptiva.