



Ministerio de Transporte  
República de Colombia  
NIT. 899.999.055-4

Prosperidad  
para todos

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20121340264341



24-05-2012



Bogotá, 24-05-2012

Señor:

**EUCLIDES MANRIQUE**

Carrera 21 No 75 A 33

Manizales - Caldas

Asunto: Tránsito – Monto de las multas por infracciones de tránsito y trámites de tránsito

Respetad Señor.

En atención a la solicitud efectuada por usted, mediante oficio radicado 20123210261632 del 10 de abril del año en curso, esta Oficina Asesora de Jurídica en cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 25 del Código Contencioso Administrativo se pronuncia en los siguientes términos:

Los tributos han sido reconocidos por la jurisprudencia constitucional como aquellas prestaciones que se establecen por el estado en virtud de la ley, en ejercicio de su poder de imperio, destinados a contribuir con el financiamiento de sus gastos e inversiones en desarrollo de los conceptos de justicia, solidaridad y equidad<sup>1</sup>

En el constitucionalismo colombiano se han identificado tres clases de gravámenes: los impuestos, las tasas y las contribuciones. La constitución dispone que la ley, las ordenanzas y los acuerdos deban fijar directamente los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables de todos los tributos y además las tarifas de los impuestos, definidos éstos como elementos esenciales del tributo. Pero, cuando se trata de tasas o de contribuciones, la ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa [...] que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen, siempre y cuando el correspondiente acto de creación tributaria establezca el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto. La jurisprudencia de esta Corte ha interpretado, que sólo cuando se trata de impuestos, y si ese es el cometido del órgano de representación popular pluralista, y deliberativo, es obligación de quien crea el tributo fijar directamente la tarifa con los elementos inherentes a la misma, y por lo mismo, cuando la normatividad se refiera a tasas y contribuciones, la obligación de los órganos populares pluralistas no se extiende hasta la fijación precisa y clara de la tarifa, sino hasta la determinación del sistema y el método, en virtud de los cuales otras autoridades habrán de fijar la tarifa de esas especies tributarias.<sup>2</sup>

Teniendo claro lo anterior, es necesario señalar que los artículos 168 y 169 de la Ley 769 de 2002 señalan:

***“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.***

***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.”***

<sup>1</sup> Sentencia C-704/10

<sup>2</sup> Ibidem



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20121340264341



24-05-2012



Así las cosas, ha sido la misma normatividad la que ha establecido los criterios que se deberán tener en cuenta para la determinación de las tarifas a cobrar en materia de derechos de tránsito y la autoridad competente para determinar los montos a cancelar por dicho concepto.

De tal forma, que solo en virtud de una nueva disposición legal se podrá modificar lo establecido en la Ley 769 de 2002, en materia de derechos de tránsito y las autoridades administrativas no podrán modificar lo establecido expresamente en la ley, en cuanto a los criterios de determinación de los montos tales tarifas y la competencia asignada a los concejos municipales para la fijación de las mismas.

En cuanto al SOAT y las sanciones impuestas como consecuencia de la comisión de infracciones de tránsito, tenemos que señalar que estos no son tributos y no poseen las características que señala la normatividad para ser catalogados como tales.

Cabe anotar que el artículo 192 del Decreto 366 de 1993 en cuanto al SOAT estableció:

**"1. Obligatoriedad. Para transitar por el territorio nacional todo vehículo automotor debe estar amparado por un seguro obligatorio vigente que cubra los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito. Quedan comprendidos dentro de lo previsto por este numeral los automotores extranjeros en tránsito por el territorio nacional.**

*Las entidades aseguradoras a que se refiere el artículo 196 numeral 1o. del presente estatuto estarán obligadas a otorgar este seguro.*

**2. Función social del seguro.** *El seguro obligatorio de daños corporales que se causen en accidentes de tránsito tiene los siguientes objetivos:*

- a. *Cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud;*
- b. *La atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito, incluso las de causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados, comprendiendo al conductor del vehículo respectivo;*
- c. *Contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud, y*
- d. *La profundización y difusión del seguro mediante la operación del sistema de seguro obligatorio de accidentes de tránsito por entidades aseguradoras que atiendan de manera responsable y oportuna sus obligaciones."*

Es necesario señalar que **"la Superintendencia Financiera es la entidad competente para fijar las tarifas máximas que pueden cobrarse por el SOAT, para cuyo efecto se deben observar los principios de equidad, suficiencia y moderación, estableciendo rangos diferenciales según la naturaleza de los riesgos, tal como lo dispone el numeral 50 del artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero."**<sup>3</sup>

Igualmente se debe establecer que **"la fijación de la tarifa de los vehículos no se establece con base en el objeto desarrollado por la empresa de transporte sino en función de su destinación específica, tal como se instruyó en la Circular Externa 041 de 2004<sup>4</sup>, incorporada en la Circular Básica Jurídica 007 de 1996, mediante la cual resultó conveniente definir cada una de las categorías de vehículos, para efectos de garantizar que la tarifa que se cobra corresponda en todos los casos a la categoría del vehículo amparado y, de esta forma, facilitar la expedición de la respectiva póliza."**<sup>5</sup>

Ahora bien, señala la circular 041 de 2004 de la Superintendencia Financiera que **"con el fin de garantizar que la tarifa que se cobra corresponda en todos los casos a la categoría del vehículo amparado y, de esta forma, facilitar la**

<sup>3</sup> Concepto 2011090063-001 del 13 de enero de 2012 de la Superintendencia Financiera de Colombia

<sup>4</sup> En esta Circular se consigna el criterio adoptado por las autoridades competentes en fijación de tarifas del SOAT respecto de la categorización de vehículos automotores.

<sup>5</sup> Concepto 2011090063-001 del 13 de enero de 2012 de la Superintendencia Financiera de Colombia



Ministerio de Transporte  
República de Colombia  
NIT. 899.999.055-4



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20121340264341



24-05-2012

**expedición de la respectiva póliza, la SBC ha considerado necesario definir cada una de las categorías de vehículos contenidas en el mencionado Anexo 1".**

Por su parte el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 manifestó **"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."**

Conforme a lo anterior, es necesario precisar en cuanto a la obligación de portar SOAT, que la misma se realiza bajo dos objetivos, el primero de ellos con el fin de cumplir con la obligación establecida en el Estatuto Tributario en cuanto al control de la existencia del seguro y en segundo lugar con el fin de garantizar el cumplimiento de los principios básicos que regulan el transporte y el tránsito, como lo es el principio de seguridad de las personas, el cual constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

Cabe anotar que el Ministerio de Transporte no es la entidad competente para determinar el monto de la tarifa que se cobrará por la adquisición del SOAT, toda vez que dicha competencia le fue asignada a la Superintendencia Financiera y será ella quien determine los criterios bajo los cuales se establecen dichas tarifas.

En cuanto a las sanciones establecidas en el Código Nacional de Tránsito por la comisión de infracciones al tránsito es necesario señalar que la Corte Constitucional manifestó *"La jurisprudencia de esta Corporación, se ha referido en múltiples pronunciamientos respecto de la naturaleza del tránsito terrestre, su carácter imperativo para garantizar el derecho a la movilidad y circulación de las personas y ciudadanos, el carácter de interés público que entraña y la prevalencia de este interés sobre el privado, así como sobre la naturaleza riesgosa de esta actividad, y por tanto sobre la amplia facultad legislativa que tiene el Legislador en la materia, debido a la necesidad de regular este ámbito de claro y prevalente interés público, garantizando que se realice en condiciones de seguridad, y con el fin de proteger la vida, la integridad, los bienes, la infraestructura y malla vial, el medio ambiente, entre otros fines, valores y derechos constitucionales de primer orden. Así mismo, ha insistido la Corte en que tal regulación debe realizarse dentro de los claros y precisos límites que fijan los propios fines, valores y derechos constitucionales, y de conformidad con los parámetros de racionalidad y proporcionalidad que son propios del Estado constitucional de derecho.*

*Así las cosas, la jurisprudencia de esta Corte ha insistido que en la regulación del tránsito terrestre, por tratarse de normas de interés público, el Legislador tiene una amplia libertad de configuración respecto de las mismas, por cuanto se encuentran encaminadas a proteger la libertad de locomoción, circulación y movilidad de los ciudadanos, así como la vida, la integridad personal y los bienes, la seguridad, la salubridad pública, la malla vial y el medio ambiente, entre otros fines, valores y derechos constitucionales. Al tiempo ha destacado la Corte, que dicha libertad no es absoluta, por cuanto la misma debe ser racional, proporcional y respetuosa de los derechos fundamentales*

*Sobre este tema expresó la Corte en una oportunidad:*

*"4.1. El transporte terrestre es una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de derechos vinculados con la libertad económica y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte. Su ejercicio arriesga derechos fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos - velocidad de la movilización y contundencia de los mismos - También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público (vgr. vías, calles, bahías, publicidad exterior, contaminación del aire, etc.). Como consecuencia de ello, es objeto de una fuerte regulación por el Legislador, al punto tal de que la Corte ha reconocido que es "legítima una amplia intervención política del Estado [en estas materias], con el fin de garantizar el orden, y proteger los derechos"<sup>6</sup> de los ciudadanos".<sup>7</sup>*  
(...)

<sup>6</sup>Sentencia C-309 de 1997. M.P. Alejandro Martínez Caballero. En esta sentencia se acusó el artículo 178 del Decreto 1344 de 1970, tal y como fue modificado por el artículo 1º del Decreto 1809 de 1990, norma que consagraba la obligatoriedad del cinturón de seguridad.

<sup>7</sup>Sentencia C-530 de 2003. M.P. Eduardo Montealegre Lynett.

<sup>8</sup>Sentencia C-144 de 2009, M.P. Mauricio González Cuervo.

Avenida Eldorado CAN Bogotá, D. C. - Colombia - Teléfonos: (57+1) 3240800 Fax (57+1) 4287054

<http://www.mintransporte.gov.co> - E-mail [mintrans@mintransporte.gov.co](mailto:mintrans@mintransporte.gov.co) -

[quejasyreclamos@mintransporte.gov.co](mailto:quejasyreclamos@mintransporte.gov.co)

Horario de Atención al Ciudadano: Sede Central Lunes a Viernes de 8:30 a.m. - 4:30 p.m., línea Gratuita Nacional 018000112042



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20121340264341



24-05-2012



*En síntesis, la Corte ha encontrado que la imperiosidad e importancia del tránsito terrestre faculta al Legislador para regular ampliamente la materia, establecer las sanciones para las infracciones y facultar a las autoridades administrativas de los distintos niveles territoriales -nacional y local-, con el fin de promover el cumplimiento de tales disposiciones y aplicar las sanciones correspondientes para los infractores de las normas de tránsito.<sup>9</sup>*

(...)

*De otra parte, la jurisprudencia de esta Corporación ha señalado que uno de los temas en que al Legislador le asiste libertad de configuración legislativa, es en materia de regulación de sanciones y restricciones por la comisión de infracciones de las normas de tránsito que buscan proteger la seguridad, movilidad, salubridad y medio ambiente para todos los ciudadanos, así como en el otorgamiento de las facultades y competencias necesarias a las autoridades de tránsito para imponer o aplicar dichas restricciones o sanciones a los infractores de las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre.*

(...)

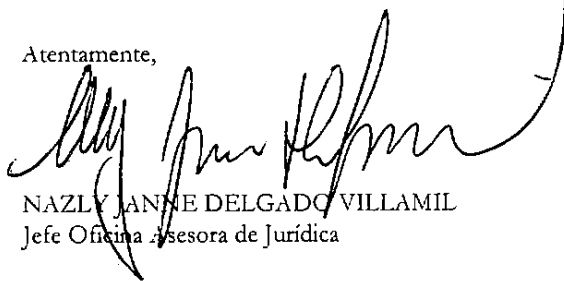
*En este sentido, esta Corporación ha insistido en que el Legislador se encuentra ampliamente facultado para imponer aquellas restricciones necesarias en materia de tránsito para preservar la seguridad, la movilidad, la salubridad, la preservación de la malla vial o ambiental, entre otros aspectos. Sin embargo, ha expresado también, que dicha potestad restrictiva y sancionatoria en materia de tránsito no puede ejercerse de manera arbitraria, sino que las restricciones o sanciones que se impongan deben compaginar con el principio general de libertad, perseguir fines constitucionalmente legítimos, deben ser razonables y proporcionales, y respetar en todo momento las garantías inherentes al debido proceso administrativo<sup>10</sup>*

Conforme a lo anterior, esta Oficina Asesora de Jurídica concluye que las sanciones establecidas en la normatividad vigente en materia de tránsito han sido producto de la libertad de configuración legislativa que le asiste al estado en materia de sanciones y restricciones por la comisión de infracciones a las normas que regulan el tránsito, las cuales buscan preservar la seguridad, movilidad, salubridad y medio ambiente.

Es necesario señalar que las sanciones establecidas en la normatividad de tránsito no son impuestos, por cuanto su consagración normativa no tiene las características propias de las normas que establecen tributos, adicional a ello es necesario señalar que las sanciones contenidas en las normas de tránsito son la principal consecuencia que la ley ha establecido por la infracción a las normas allí contenidas, con las cuales se pretende garantizar los derechos fundamentales de los ciudadanos, prevenir, proteger y resocializar a los infractores.

Por último, es pertinente mencionar que el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 y la Resolución 3027 de 2010, establecen los montos de las multas que se impondrán como consecuencia de la comisión de las conductas allí establecidas.

Atentamente,



NAZLY JANNE DELGADO VILLAMIL  
Jefe Oficina Asesora de Jurídica

<sup>9</sup>Ver Sentencias C-530 de 2003, M.P. Eduardo Montealegre Lynett; C-931 de 2006 M.P. Rodrigo Escobar Gil; y C-144 de 2009, M.P. Mauricio González Cuervo, entre otras.

<sup>10</sup> Sentencia C - 089 - 11