



Ministerio de Transporte
República de Colombia

MT-1350-2 – 59791 del 15 de diciembre de 2005

Bogotá D. C.

Doctor
ALFONSO SOTO OSPINA
Avenida Jiménez No. 9 – 43
Bogotá D.C.

ASUNTO: Competencia infracciones de transporte y tránsito.

Damos respuesta a su petición efectuada a través del oficio radicado con el No. 60826 del 17 de noviembre de 2005, mediante el cual solicita la competencia de las infracciones de transporte y tránsito. Esta Asesoría Jurídica en cumplimiento de lo preceptuado en el Artículo 25 del Código Contencioso Administrativo se pronuncia en los siguientes términos:

Con extrañeza registramos los términos con que se dirigió al Ministerio...al momento de dar respuesta no lo haga con citas lacónicas del articulado del Código Nacional de Tránsito, sino que en aras de hacer efectiva la función que el Ministerio de Transporte tiene como Órgano Rector de Tránsito en Colombia, se explique cuál debe ser la actuación y el procedimiento de la autoridad de tránsito en estos casos para que se cumpla el contenido del artículo 1° de la Ley 769 de 2002...”.

Es importante manifestarle que de acuerdo con el artículo 5 del Código Contencioso Administrativo “**Peticiones escritas y verbales.** Toda persona podrá hacer peticiones respetuosas a las autoridades, verbalmente o por escrito, a través de cualquier medio”, pero al examinar el contenido de su solicitud vemos que ésta raya en el irrespeto.

El Artículo 365 de la Constitución Política de Colombia establece que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, y es deber de éste asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Para tales efectos la norma le otorga al legislador la facultad para fijar el régimen jurídico de los servicios públicos, autorizada su prestación directa o indirecta por parte de las comunidades organizadas o por particulares, pero autoriza al estado su regulación, control y vigilancia.

La operación del transporte en Colombia es un servicio público sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes en cuya prestación juega un papel decisivo la participación del sector privado.

Las disposiciones legales que regulan el transporte, le otorgan el carácter de servicio público esencial en los que se resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidos en la constitución, la ley y los reglamentos. El mismo ordenamiento destaca que la seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y en el sistema de transporte.

La Corte Constitucional en sentencia C-355 del 6 de mayo de 2003, Expediente D-4314, Magistrado Ponente: Dr. MARCO GERARDO MONROY CABRA en las consideraciones del despacho precisó:

“El legislador adoptó el Código Nacional de Tránsito Terrestre con el fin de regular *la circulación* de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas (Art. 1º Ley 769/02).

El objetivo central de dicha regulación es el de garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, así como la preservación de un

ambiente sano con la protección del uso común del espacio público. En este sentido, es evidente que las normas que lo integran tienen relación directa con los derechos de los terceros y con el interés público, pues éstos son los conceptos que principalmente se ven involucrados en la ecuación vía – persona - vehículo.

Es claro que si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal provocaría la accidentalidad constante de sus elementos y el medio ambiente no resistiría la ausencia de una normatividad que reglamentare la emisión de gases tóxicos por parte de los automotores, para poner sólo los ejemplos más evidentes. Fines tan esenciales al Estado como la prosperidad general y la convivencia pacífica (Art. 2º C.P.) serían irrealizables si no se impusieran normas de conductas claras y precisas para el ejercicio del derecho de circulación.

En este contexto, es el Estado el que debe garantizar que esa coordinación exista y que los diferentes factores que intervienen en el tráfico de vehículos y personas sea a tal punto armónica, que su dinamismo se refleje en la consecución de niveles más altos de salubridad y seguridad ciudadanas. De allí que, en materia de tránsito, no sólo los individuos de a pie, sino los vehículos -cualquiera sea su naturaleza- deban estar sometidos a regulaciones concretas que permitan su integración armónica en la dinámica diaria de la circulación”.

“En el caso sometido a estudio, el legislador estimó que las medidas incluidas en el Código de Tránsito debían responder a las necesidades de las nuevas ciudades colombianas. Esta tendencia inspira todo el esquema de modernización del nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre, tal como lo demuestra la exposición de motivos presentada ante la Cámara de Representantes por el representante ponente, Gustavo López Cortés.

En dicho documento el representante expuso las razones por las cuales se requería que el Congreso aprobara un nuevo código de tránsito que dotara al país de herramientas jurídicas acordes con los nuevos tiempos en materia de tráfico de vehículos y de personas. Dijo en sus consideraciones iniciales que *“después de varios intentos fallidos, tratando de entregarle al país una normatividad seria, acorde con los avances y la tecnología moderna, pero además para afrontar los retos del siglo XXI, es trascendental el momento histórico para quienes tenemos la responsabilidad de legislador y de definir el marco jurídico de tránsito terrestre.”*

El artículo 1º de la Ley 769 de 2002, señala que las normas del Código Nacional de Tránsito rigen en todo el territorio nacional y regula la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos para las vías públicas y privadas abiertas al público.

Dispone igualmente que el artículo 24 de la Constitución Política consagra que todo Colombiano tiene derecho a circular por el territorio nacional, pero esta sujeto a la intervención o 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 así como la protección del uso común del espacio público.

Agrega la citada disposición que los principios rectores de este Código son: Seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.....”.

Visto lo anterior, considera este Despacho que los agentes de tránsito dentro de su respectiva jurisdicción son la autoridad de tránsito que deben velar por la seguridad de las personas y las cosas, por ende tienen que avocar el conocimiento de una infracción o de un accidente ocurrido dentro del perímetro urbano de su respectivo municipio y los agentes de tránsito de la Policía Nacional lo harán en las carreteras nacionales.

Es preciso señalar que solamente y cuando en el lugar de los hechos no se encuentre un agente de policía urbana, la policía de carreteras puede imponer comparendos cuando presencie la comisión de una infracción como medida excepcional, por cuanto el inciso 4º del artículo 7º del Código establece que cualquier autoridad de tránsito está facultada para abocar el conocimiento de una infracción de tránsito o accidente de tránsito, mientras la autoridad competente asume la investigación.

Lo anterior para significar que si se comete una infracción a las disposiciones de tránsito y transporte los comparendos que elabore la policía de tránsito o agentes del tránsito del perímetro urbano o la policía de carreteras, debe remitir al competente, es decir por infracciones a las normas de transporte conocerá la Superintendencia de Puertos y transporte y las infracciones de tránsito la autoridad de tránsito municipal.

De otro lado el Decreto 3366 de 2003, en el Título III, Capítulo I, define y señala el procedimiento para la inmovilización de los vehículos por la comisión de las infracciones de transporte así:

La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de transporte competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de transporte podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en el cual se comprometa a subsanarla en un plazo de cinco (5) días. En ningún caso, será condición para la entrega del vehículo inmovilizado, el pago de la multa por la infracción que la generó.

La inmovilización se llevará a cabo en patios oficiales, talleres o parqueaderos autorizados por las autoridades de tránsito y transporte bajo su responsabilidad, para lo cual la autoridad respectiva notificará del hecho al propietario o administrador del respectivo taller o parqueadero.

Atentamente,

LEONARDO ALVÁREZ CASALLAS
Jefe de Oficina Asesora de Jurídica