EDICIÓN Nº1

CIANT

CENTRO DE FORMACIÓN INTEGRAL PARA CONDUCTORES DE ANTIOQUIA

MANUAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE CONCORDADO Y COMENTADO 2025

Habilitación del INPEC mediante resolución 013234 del 24 de diciembre 2024

Patrocinado por:

REFRILOGISTICA Logística en Frío

mototransportamos rodando hacia el futuro

MOTOSEGURIDAD Protección Sin Límites

LABOR HEALTH I.P.S

TRAMITAR Seguros

CIACAPRI DESCUENTOS EN MULTAS DE TRÁNSITO

CEFATRANS DESCUENTO EN MULTAS DE TRANSITO

INDICE

1 Principios rectores.

2 Definiciones.

3 Autoridades de transito.

4 Acreditación de formación profesional de autoridades de organismo de tránsito, autoridades de tránsito y transporte y grupo de apoyo a las autoridades de tránsito.

5 Ley 769 del 2002 articulo 7 modificado por el artículo 58 de la ley 2197 de 2022, inciso 2 y en concordancia con el 57 inciso 2 de la misma ley.

6 Ley 2294 del 2023 articulo 180.

7 Señales reglamentarias.
1. Señales preventivas.
2. Señales informativas de servicios generales especiales.
3. Señales informativas turísticas.
4. Señales turísticas de información de destino.
5. Señales informativas de identificación y localización turística o patrimonial.
6. Señales preventivas propias de obra y señales preventivas de obra (SPPO y SPO).
7. Señales horizontales.

8 Ley 769 del 2002 artículo 7 parágrafo 5.

9 Actuaciones de policía judicial especial en siniestro vial con homicidios y lesiones personales.

10 Sistema de cadena de custodia.
1. Importancia de la cadena de custodia.
2. Norma que regula la cadena de custodia.

11 Criminalística de campo.
1. ¿Qué es la criminalística?
2. ¿Cómo ayuda la criminalística a las autoridades de tránsito?

12 Procedimiento inspección técnica al lugar de los hechos.
1. Recibo del lugar de los hechos.
2. Protección del lugar de los hechos.
3. Observación del lugar de los hechos.
4. Determinación del método de búsqueda.
5. Señalización de los EMP y EF.
6. Numeración de los EMP y EF.
7. Documentación fotográfica.
8. Documentación topográfica.

INDICE

9. Inspección técnica a cadáver.
10. Levantamiento de huellas.
11. Características de las huellas.
12. Huellas de frenado o de derrape.
13. Huellas de derrape de llantas no bloqueadas.
14. Huellas de frenado de emergencia o "STOP PANIC".
15. Huellas de trayectoria.
16. Huellas de arrastre metálico.
17. Huellas de aceleración.
18. Huellas de arrastre de víctima.

13 Siniestros viales.
1. ¿Qué es un siniestro vial?
2. Factores que inciden los siniestros viales.
3. El factor vía.
4. Tipología de los siniestros viales.
5. El Factor Vehículo.
6. El Factor Humano.
7. Casualidad De Los Siniestros Viales.
8. Tipología De Los Siniestros Viales.

14 Implementación y actualización de los planes locales de seguridad vial, armonizado con el plan nacional.
1. ¿Qué entendemos por seguridad vial?
2. ¿Para qué una política integral de seguridad vial en los territorios?
3. Enfoque de sistema seguro.

15 Enfoque de movilidad sostenible y segura.

16 ¿Cuáles son los principios para gestionar la seguridad vial?

17 El plan nacional de seguridad vial.
1. ¿Qué es un plan local de seguridad vial?.
2. Paso 1. Creación del comité local de seguridad vial.
3. ¿Qué acciones se deben adelantar para la creación del comité local de seguridad vial?
4. Paso 2. Designación y conformación del equipo responsable del plan local de seguridad vial.
5. Paso 3. Conformación del grupo de participación ciudadana por la vida en las vías.

18 Recomendaciones que deben implementar a los planes estratégicos de seguridad vial armonizado con el plan mundial de seguridad y el plan nacional de seguridad vial.

19 Política pública de seguridad vial con enfoque de sistema cero.

INDICE

20 Ley 2251 del 2022 articulo 6 parágrafo.

21 Ley 2197 del 2022 artículo 57 inciso 2.

22 Ley 2251 del 2022 artículo 7.

23 Ley 2251 de 2022 artículo 8.

24 Ley 2251 artículo 9, obligaciones que deben cumplir los conductores y acompañantes en motocicleta, motociclo y moto triciclo.

25 Velocidades para zonas urbanas ley 2251 del 2022 artículo 12.

26 Velocidades establecidas en las zonas rurales ley 2251 del 2022 artículo 13.

27 Obligatoriedad de los planes departamentales y locales de seguridad vial.

28 Daños materiales.

29 Siniestros viales con homicidios y lesiones personales.

30 Omisión a los planes estratégicos de seguridad vial ley 2050 del 2020 artículo 6 y decreto 2106 del 2019 artículo 110.

31 Sanciones aplicables a las autoridades de tránsito, organismo de tránsito y organismo de apoyo a las autoridades de tránsito.

32 Ley 2050 del 2020 artículo 13 y 20.

33 Responsabilidades civiles y administrativas.

34 Causales de suspensión, cancelación de habilitación de organismo de apoyo y tránsito.

35 Intervenciones a los organismos de tránsito y de apoyo.

36 Ley 1326 del 2009 artículo 1.

37 Ley 769 del 2002 artículo 148 y 149.

38 Ley 906 del 2004 artículo 202.

39 Resolución 45295 del 2022 artículo 8.6.2.

40 Codificación del informe del IPAT.

INDICE

41 Ley 769 del 2002 articulo 131 modificado por el artículo 21 de la ley 1383 del 2010 y resolución 45295 del 2022 artículo 8.5.1. Codificaciones de las infracciones de tránsito.

42 Resolución 20223040045295 del 4 de agosto de 2022 “por medio del cual se expide la resolución única compilatoria en materia de tránsito del ministerio de transporte”.

43 ransporte público terrestre automotor.

44 Programa de educación con relación a los planes estratégicos de seguridad vial.

45 Habilitación para las empresas y cooperativas de transporte público en la modalidad de colectivo urbano municipal, distrital y de áreas metropolitanas de acuerdo a lo establecido en la ley 1079 del 2015.

46 Procedimiento para la adjudicación de rutas y frecuencias en el servicio básico de la ley 1079 del 2015.

47 Transporte público de terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxis.

48 ¿Cuántas maneras de satisfacer las necesidades de movilización de personas y de cosas se identifican en la sentencia c - 066 de 1999?

49 Transporte terrestre automotor de pasajero por carretera de acuerdo a lo establecido en el decreto 1079 del 2015.

50 Servicio público de transporte terrestre automotor mixto de acuerdo al decreto 1079 del 2015.

51 Servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro.

52 Servicio público de transporte terrestre automotor especial de acuerdo al decreto 1079 del 2015.

53 Servicio público de transporte terrestre automotor de carga de acuerdo al decreto 1079 del 2015.

54 Uniforme reglamentario para los agentes y contratista de tránsito y transporte.

55 Medidas de seguimiento y control operativo del tránsito a través con ayudas tecnológica.

56 Control de velocidad: Medida óptima para disminuir los índices de siniestralidad vial.

57 Ley 1005 del 2006 artículo 10 y 12.

58 Ley 1326 de 2009 artículo 1.

1 PRINCIPIOS RECTORES

Ley 769 del 2002 articulo 1 modificado por la ley 1383 del 2010 artículo 1 inciso 5

1. Principio de seguridad de los usuarios.
2. Principio de movilidad.
3. Principio de Calidad.
4. Principio de Oportunidad.
5. Principio de Cubrimiento.
6. Principio de libertad de acceso.
7. Principio de plena identificación.
8. Principio de la libre circulación.
9. Principio de educación.
10. Principio de descentralización.

Sentencia C 355 del 2003 de la Corte Constitucional

2 DEFINICIONES

ARTÍCULO 2o. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1. **Acera o andén:** Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.
2. **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.
3. **Acompañante:** Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.
4. **Adelantamiento:** Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.
5. **Agente de tránsito:** Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.
6. **Aprendiz:** Persona que recibe de un instructor, técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.
7. **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.

8. **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.
9. **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.
10. **Bocacalle:** Embocadura de una calle en una intersección.
11. **Calzada:** Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.
12. **Carreteable:** Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos.
13. **Carretera:** vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.
14. **Carril:** Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.
15. **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.
16. **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.
17. **Centro de enseñanza para conductores:** Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixtos que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas.
18. **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.
19. **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 auto sostenibilidad.
20. **Ciclovía:** Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.
21. **Cicloruta:** Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.
22. **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.

23. **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.
24. **Conductor:** Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.
25. **Cruce e intersección:** Punto en el cual dos (2) o más vías se encuentran.
26. **Cuneta:** Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales.
27. **Discapacitado:** Persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales.
28. **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.
29. **Equipo de prevención y seguridad:** Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.
30. **Espaciamiento:** Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro.
31. **Estacionamiento:** Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.
32. **Glorieta:** Intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central.
33. **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.
34. **Instructor:** Persona que imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos.
35. **Inmovilización:** Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.
36. **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.
37. **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.
38. **Luces de emergencia:** Dispositivos de alumbrado que utilizan los vehículos en actos propios de su servicio, o vehículos para atención

de emergencia.

39. **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.
40. **Señales Horizontales:** Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.
41. **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.
42. **Multa:** Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.
43. **Organismos de tránsito:** Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.
44. **Pasajero:** Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.
45. **Paso a nivel:** Intersección a un mismo nivel de una calle o carretera con una vía férrea.
46. **Paso peatonal a desnivel:** Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.
47. **Paso peatonal a nivel:** Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.
48. **Parqueadero:** Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.
49. **Peatón:** Persona que transita a pie o por una vía.
50. **Placa:** Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo.
51. **Prelación:** Prioridad o preferencia que tiene una vía o vehículo con respecto a otras vías u otros vehículos.
52. **Rebasamiento:** Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que lo antecedía en el mismo carril de una calzada.
53. **Retén:** Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.
54. **Retención:** Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.
55. **Sardinel:** Elemento de concreto, asfalto u otros materiales para delimitar la calzada de una vía.
56. **Semáforo:** Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas.
57. **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.

58. **Señales luminosas de peligro:** Señales visibles en la noche que emiten su propia luz, en colores visibles como el rojo, amarillo o blanco.

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

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

61. **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.

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

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

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

65. **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.

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

67. **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.

68. **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.

69. **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.

70. **Vía peatonal:** Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

71. **Vía principal:** Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.

72. **Vía ordinaria:** La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.

73. **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.

74. **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.

75. **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.

3 AUTORIDADES DE TRANSITO

ARTÍCULO 3o. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. <Artículo modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010. El nuevo texto es el siguiente:> Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

1. El Ministro de Transporte.
2. Los Gobernadores y los Alcaldes.
3. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.
4. La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.
5. Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.
6. La Superintendencia General de Puertos y Transporte.
7. Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o de este artículo.
8. Los Agentes de Tránsito y Transporte.

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.

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.

4 ACREDITACIÓN DE FORMACIÓN PROFESIONAL DE AUTORIDADES DE ORGANISMOS DE TRÁNSITO, AUTORIDADES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE, Y GRUPOS DE APOYO A LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO

Para autoridades de organismo de tránsito: secretarios de movilidad o secretario de tránsito y transporte o directores. Deben de cumplir y acreditar los siguientes requisitos:

I. Formación profesional relacionada en tránsito y transporte y experiencia en el ramo de 2 años o en su defecto estudios de diplomados en la materia conforme al **artículo 8 de la Ley 1310 de 2009.**

II. Los agentes de tránsito y transporte y los contratistas de tránsito y transporte deben acreditar formación de técnico en competencia laboral en tránsito y transporte. Conforme a los establecido **Ley 769 del 2002 articulo 4 parágrafo 2 y ley 1310 del 2009 Resolución 4548 del 2013 y la Ley 2197 de 2022 artículos 56, 57 y 58.**

III. Los inspectores de policía con funciones de tránsito y transporte o inspectores de tránsito y transporte deben de acreditar formación relacionada en tránsito y transporte y cumplir con lo establecido en la **Sentencia C -931 del 2006 de la Corte Constitucional y la Ley 2197 artículos 56, 57 y 58.**

IV. Las autoridades de los organismo de tránsito y transporte, las autoridades de tránsito y transporte y los organismo de apoyo a las autoridades de tránsito y transporte deberán hacer actualizaciones en aspectos técnico y jurídicos que garantice la legalidad de los procesos contravencionales que apliquen en el desarrollo de su funciones en cumplimiento de la ley 1702 del 2013 articulo 9 numeral 4.9 y en concordancia con la ley 1310 del 2009 articulo 3 parágrafo 2 y la sentencia C - 104 del 10 de febrero del 2004 de la corte constitucional. (Subrayas propias).

V. **ORGANISMO DE TRANSITO:** Son autoridades administrativas especialmente creada para asumir competencia en materia de tránsito., las autoridades de tránsito y transporte tienen como función obligación, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar controlar e intervenir el cumplimiento del régimen normativo de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales, y dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 2197 del 2022 artículo 57 inciso 2 , artículo 58 inciso 3 y 5 y parágrafo 4.

5 LEY 769 DEL 2002 ARTICULO 7 MODIFICADO POR EL ARTÍCULO 58 DE LA LEY 2197 DE 2022, INCISO 2 Y EN CONCORDANCIA CON EL 57 INCISO 2 DE LA MISMA LEY

Las autoridades de tránsito y transporte podrán delegar en entidades públicas y privadas. los aportes de prueba de las infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de las especies venales y todos los tramites previsto en las normas legales y reglamentaria, salvo la valoración de la prueba. Los inspectores de policía con funciones tránsito y transporte y los inspectores de tránsito deben ser nombrados por Alcaldes distritales y municipales para que conozcan los casos de infracciones de tránsito y transporte y conozcan caso de siniestros viales con lesiones personales y homicidios en su respectiva jurisdicción tanto en las zonas urbanas como en la zona rural

Comentario: No tienen competencia para imponer sanciones en materia de tránsito y transporte y conocer casos de siniestro viales con lesiones personales y homicidios funcionarios del orden territorial departamento, distritos, municipios y áreas metropolitana que no cumpla con los requisitos establecidos en la ley 2197 del 2022 artículo 57 inciso 2 en concordancia con la ley 2050 del 2020 articulo 20 lo cual estipula lo siguiente;

ARTÍCULO 20º. Deber de informar. Cuando la Superintendencia de Transporte tenga conocimiento de expedición de actos administrativos contrarios a las normas y procedimientos contenidos en la legislación nacional vigente en materia de tránsito y transporte, además de dar el informe a la Procuraduría General de la Nación, deberá ejercer las acciones contenciosas administrativas y/o penales a que haya lugar.

6 LEY 2294 DEL 2023 ARTICULO 180

LEY 2294 DEL 2023 ARTICULO 180: La agencia nacional para la seguridad vial, y el ministerio de transporte solo deben autorizar a los alcaldes distritales, municipales y de las áreas metropolitana la autorización para colocar sistema automático y semiautomático que cumplan con el manual de señalización de la señales informativa de servicios generales y especiales SI35A que le informe a los actores viales que están transitando en una zona de control de sistema tecnológico de detención dicha señal debe estar instalada a 500 metros antes el sistema debe estar instalado en un punto fijo con la señal SI35 que le indique al actor vial sistema para detección electrónica solo para controlar infracciones por seguro obligatorio y revisión técnico-mecánica y emisión de gases contaminantes.

Zona de control con sistema tecnológico de detección

Sistema para detección electrónica

ARTÍCULO 180. La Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá las tecnologías que permitan fortalecer el control, con énfasis en la capacidad de detección de infracciones, para la imposición de órdenes de comparendo por no contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, y/o revisión técnico mecánica y emisión de gases contaminantes, y en coordinación con cada entidad territorial, implementará dichas tecnologías, de conformidad con la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.

Comentario: Bajo ninguna circunstancia las autoridades de tránsito del orden territorial pueden controlar con sistema automático las infracciones cometidas por pico y placa, por velocidad excesiva, por pasar un semáforo

en rojo o en amarillo un pare y transitar en sentido contrario, porque se estaría violando las competencias que tienen los alcaldes establecidos en la ley 769 del 2002 articulo 6 parágrafo 3 inciso 2.

> **ARTÍCULO 6o.** ORGANISMOS DE TRÁNSITO. Serán organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción:
>
> **PARÁGRAFO 3o.** Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito.
>
> Los Alcaldes dentro de su respectiva jurisdicción deberán expedir las normas y tomarán las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas con sujeción a las disposiciones del presente código. En concordancia con el artículo 119 de la ley 769 del 2002

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. En concordancia con la Sentencia C – 568 del 15 de julio de 2003 de la Corte Constitucional

Ley 2050 del 2020 articulo 12 literal E.

> **ARTÍCULO 12º.** Causales de multa. Será sancionado con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el organismo de tránsito que incurra en cualquiera de las siguientes conductas:
>
> e) Cometer acto arbitrario con ocasión de sus funciones, o excederse en el ejercicio de ellas;
>
> **ARTÍCULO 20º.** Deber de informar. Cuando la Superintendencia de Transporte tenga conocimiento de expedición de actos administrativos contrarios a las normas y procedimientos contenidos en la legislación nacional vigente en materia de tránsito y transporte, además de dar el informe a la Procuraduría General de la Nación, deberá ejercer las acciones contenciosas administrativas y/o penales a que haya lugar.

7 SEÑALES REGLAMENTARIAS

Las señales reglamentarias tienen por finalidad notificar a los actores de las vías la prelación en el uso de las mismas, así como las limitaciones, prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones existentes. Su violación acarrea las sanciones previstas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre vigente, o aquel que lo complemente, sustituya o actualice.

Clasificación: De acuerdo con su función, las señales reglamentarias se clasifican en:

- De prelación.
- De prohibición.
- Prohibición de maniobras y giros.
- Prohibición de paso por clase de vehículo.
- Otras prohibiciones.
- De restricción.
- De obligación.
- De autorización.

Para facilitar el uso de este Manual, las señales reglamentarias según clasificación se muestran en la *Figura 2-13.*

Señales reglamentarias

Figura 2-13.

Señales de prioridad

SR-01

PARE

SR-02

CEDA EL PASO

SR-49

Prioridad al sentido contrario

Prohibición de maniobras y giros

SR-04

No pase

SR-06

Prohibido girar a la izquierda

SR-08

Prohibido girar a la derecha

SR-10

Prohibido girar en "U"

SR-14

Prohibido cambio de calzada izquierda

SR-14A

Prohibido cambio de calzada derecha a izquierda

SR-26

No adelantar

SR-50

Prohibido girar a la derecha con luz roja

Otras prohibiciones

SR-18A

Prohibida circulación de vehículos con eje adicional

SR-18B

Prohibida circulación de vehículos destinados al transporte de mercancías peligrosas

SR-20

Prohibida circulación de peatones

SR-28

Prohibido parquear

Prohibición de circulación por clase de vehículo

SR-16

Prohibida circulación de vehículos automotores

SR-18

Prohibida circulación de vehículos de carga

SR-21

Prohibida circulación de cabalgaduras

SR-22

Prohibida circulación de bicicletas y motociclos

SR-23

Prohibida circulación de motocicletas

SR-24

Prohibida circulación de maquinaria agrícola

SR-25

Prohibida circulación de vehículos de tracción animal

SR-51

Prohibida circulación de carros de mano

SR-52

Prohibida circulación de buses

SR-53

Prohibida circulación de motocarros

SR-54

Prohibida circulación de cuatrimotos

SR-56

Prioridad peatonal

SR-33

Ancho máximo permitido

SR-55

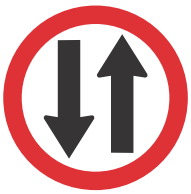
Longitud máxima permitida

SR-48

Fin prohibición

Señales de restricción

SR-11



Circulación en ambos sentidos

SR-12

Circulación en tres carriles (Uno en contraflujo)

SR-13

Circulación en tres carriles (Dos en contraflujo)

SR-30

Velocidad máxima permitida

SR-30 A

Velocidad mínima permitida

SR-30B

Velocidad máxima permitida salida

SR-31

Peso máximo bruto permitido

SR-32

Altura máxima permitida

Señales de obligación

SR-03

Dirección obligada o siga de frente

SR-05

Giro a la izquierda solamente

SR-07

Giro a la derecha solamente

SR-09

Giro en "U" solamente

SR-17

Vehículos

SR-19

Peatones a la izquierda

SR-35

Circulación

SR-36

Retén

SR-38

Sentido único de circulación

SR-39

Circulación en ambos sentidos

SR-44

Conservar espaciamiento

SR-45

Indicación de separador de tránsito a la izquierda

SR-46

Indicación de separador de tránsito a la derecha

SR-58

Carril exclusivo

SR-59

Distancia lateral de seguridad con ciclista

Señales de autorización

SR-34

Zona de estacionamiento de taxi

SR-40

Zona exclusiva de paradero

SR-42

Zona de cargue y descargue

1. SEÑALES PREVENTIVAS

Las señales preventivas tienen como propósito advertir a los usuarios de la vía la existencia y naturaleza de riesgos o situaciones imprevistas presentes en la vía o en sus zonas adyacentes, ya sea en forma permanente o temporal.

Estas señales ayudan a que los conductores tomen las precauciones del caso, ya sea reduciendo la velocidad o realizando maniobras necesarias para su propia seguridad y la del resto de los usuarios de la vía.

Su uso debe reducirse al mínimo posible, dado que la instalación innecesaria de ellas para prevenir riesgos aparentes tiende a disminuir el respeto y

obediencia a todas las señales. Por tanto, deben instalarse únicamente aquellas señales que, a juicio del profesional idóneo, con la anuencia de la autoridad de tránsito o entidad responsable de la infraestructura vial competente, considere necesarias para prevenir a los actores sobre los riesgos que se presenten en la vía, que requieran ser percibidos a tiempo para evitar maniobras intempestivas y peligrosas.

Clasificación

De acuerdo con el origen de los riesgos que previenen, las señales preventivas se clasifican en:

- Preventivas sobre características geométricas de la vía.
- Curvatura horizontal.
- Pendientes longitudinales.
- Preventivas relacionadas con la superficie de rodadura.
- Preventivas sobre restricciones físicas de la vía.
- Preventivas de intersecciones con otras vías.
- Preventivas sobre características operativas de la vía.
- Preventivas sobre situaciones especiales.

Para facilitar el uso de este Manual, las señales preventivas se muestran en la Figura 2-26; los detalles gráficos y dimensionales de cada una de las señales se encuentran contenidas en el Anexo denominado Banco de Señales y abecedario, del presente Manual.

Figura 2-26.

Señales preventivas sobre características geométricas en la vía

SP-05

Curva y contracurva cerrada primera a la izquierda

SP-06

Curva y contracurva cerrada primera a la derecha

SP-07

Zona de curvas sucesivas la primera a la izquierda

SP-08

Zona de curvas sucesivas la primera a la derecha

SP-09

Curva y contracurva pronunciada primera a la izquierda

SP-10

Curva y contracurva pronunciada primera a la derecha

SP-69

Curva muy cerrada a la izquierda

SP-70

Curva muy cerrada a la derecha

SP-75

Delineador de curva horizontal

Señales preventivas relacionadas con las pendientes longitudinales

SP-27

Pendiente fuerte de descenso

SP-27A

Pendiente fuerte de ascenso

Señales preventivas sobre restricciones físicas de la vía

SP-28

Reducción de calzada a ambos lados

SP-30

Reducción de calzada a la izquierda

SP-31

Reducción de calzada a la derecha

SP-32

Ensanchamiento simétrico de la calzada

Señales preventivas relacionadas con la superficie de rodadura

SP-24

Superficie rizada

SP-25

Proximidad de resalto

SP-25A

Ubicación de resalto

SP-25B

Proximidad a reductor trapezoidal / pompeyano

SP-25C

Ubicación de reductor trapezoidal / pompeyano

SP-26

Depresión

SP-57

Final de pavimento

SP-57A

Cambio de textura en superficie rodadura

Señales preventivas de intersecciones con otras vías

SP-11

Intersección de vías

SP-12

Vía lateral izquierda

SP-13

Vía lateral derecha

SP-14

Intersección en “T”

SP-15

Bifurcación en "Y"

SP-16

Bifurcación a la izquierda

SP-17

Bifurcación a la derecha

SP-18

Intersección escalonada primera a la izquierda

SP-19

Intersección escalonada primera a la derecha

SP-20

Glorieta

SP-21

Incorporación de tránsito desde la izquierda

SP-22

Incorporación de tránsito desde la derecha

SP-52

Cruce ferroviario a nivel sin barrera

SP-52A

Cruce ferroviario a nivel con barrera

SP-53

Barrera

SP-54

Cruz de San Andrés

SP-81

Cruce ferroviario con desnivel de rasante

Señales preventivas sobre características operativas de la vía

SP-23

Proximidad de semáforo

SP-29

Proximidad a señal de "PARE"

SP-33

Proximidad de señal "CEDA EL PASO"

SP-39

Dos sentidos de tránsito

SP-41

Tres carriles de tránsito (Uno en contraflujo)

SP-43

Tres carriles de tránsito (Dos en contraflujo)

SP-45

Maquinaria agrícola en la vía

SP-79

Vehículos de carga o extra-dimensionados

SP-46

Zona de peatones

SP-46A

Proximidad de cruce peatonal

SP-46B

Ubicación de cruce peatonal

SP-46C

Zona con prioridad peatonal

SP-47

Zona escolar

SP-47A

Proximidad de cruce escolar

SP-47B

Ubicación de cruce escolar

SP-48

Niños jugando

SP-49

Presencia de animales en la vía

SP-49A

Cruce de animales en la vía

SP-55

Iniciación de separador (Dos sentidos)

SP-55A

Iniciación de separador (Un sentido)

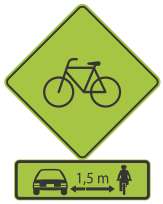
SP-56

Terminación de vía con separador (Dos sentidos)

SP-56A

Terminación de vía con separador (Un sentido)

SP-59



Ciclistas en la vía

SP-59A

Proximidad a cruce de ciclistas

Illustrator

SP-59B

Ubicación de cruce de ciclistas

SP-80

Tricimóviles en la vía

Señales preventivas sobre situaciones especiales

SP-37

Túnel

SP-42

Zona de desprendimiento de rocas

SP-44

Superficie deslizante

SP-67

Riesgo de siniestro

SP-71

Proyección de gravilla

SP-72

Salida de vehículos de bomberos

SP-73

Ráfagas de viento lateral

SP-74

Desnivel severo

SP-77

Zona de niebla

SP-78

Puente levadizo

2. SEÑALES INFORMATIVAS DE SERVICIOS GENERALES Y ESPECIALES.

Existe un grupo de señales cuya función es informar a los usuarios sobre la oferta de servicios personales o para los vehículos que se encuentran disponibles en la vía, como son teléfonos, sitios de interés, hospedajes, restaurantes, primeros auxilios, venta de combustibles, servicios de taller, entre otros, que se encuentran próximos a la vía, así como otras señales de información especial como se indica en la Figura 2-66. Señales informativas de servicios generales y especiales.

En la mayoría de los casos, la ubicación de los servicios es obvia y no requiere señalización; sin embargo, en casos en que la información de existencia o ubicación del lugar no sea tan obvia, se requiere la instalación de este tipo de señales.

La forma es rectangular y el color de fondo azul, con un recuadro de color blanco con la simbología pertinente o texto de color negro, excepto las señales SI-27 SEGURIDAD VIAL y SI-27A SEGURIDAD VIAL EN INTERSECCIONES SEMAFORIZADAS, cuyo fondo es de color blanco con orla y texto de color negro.

Para orientar mejor al conductor, pueden contener una flecha blanca o texto con la distancia entre la señal y el servicio, integrado a la señal, o con una placa adosada en la parte inferior, conservando el mismo patrón de colores de estas señales, así como el mismo ancho de la señal a la que se adosa.

Un ejemplo de este caso se presenta en la Figura 2.68. Representación de la dirección o distancia, del servicio indicado en las señales informativas.

Figura 2-66.

Señales informativas de servicios generales y especiales

Sitio de parqueo

Zonas especiales de parqueo

Zonas especiales de parqueo de bicicletas

Zonas especiales de parqueode vehículos eléctricos

SI-08

Paradero
de buses

SI-09

Estacionamiento
de taxis

SI-09A

Estacionamiento de
tricimóviles

SI-10

Servicio de
transbordador

SI-29

Transporte
ferroviario

SI-30

Transporte
masivo

SI-30A

Transporte por
cable

SI-31

Zona
recreativa

SI-32

Tsunami ruta
de evacuación

SI-33

Zona de riesgo
por tsunami

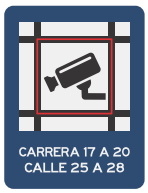
SI-34

Punto de encuentro
por tsunami

SI-35

Sistema para
detección electrónica

SI-35A



Zona de control con sistema
tecnológico de detección

SI-22

Estación
de servicio

SI-22A

Estación de carga de
vehículos eléctricos

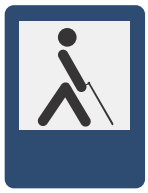
SI-23

Montallantas

SI-25

Paso o instalación
accesible

SI-25A



Cruce de personas con discapacidad visual

SI-27

Seguridad vial

SI-27A

Seguridad vial en intersecciones semaforizadas

SI-27B

Radar pedagógico

3. SEÑALES INFORMATIVAS TURÍSTICAS

Los sitios de interés cultural o recreacional son conocidos como sitios de interés turístico por sus características atractivas para turistas de origen nacional o de otros países. Estos sitios, según la demanda y capacidad del lugar, pueden requerir la instalación de señales informativas de destino turístico, para facilitar la llegada a ellos y la instalación de señales con simbología que indique la naturaleza y el atractivo característico de cada lugar.

En consecuencia, las señales a las que refiere esta sección se usan para informar a los usuarios de la vía sobre la existencia de lugares de recreación o de atractivo cultural que se encuentran próximos a la vía, tales como campos de deportes, parques nacionales, parques nacionales naturales, parques de naturaleza, santuarios de fauna y flora, reserva nacional natural, playas, lagos, ríos, volcanes y sitios de artesanías, entre otros, y también para informar acerca de la ruta a tomar para llegar a ellos.

Su instalación debe considerar, cuando corresponda, la habilitación de lugares especiales para el estacionamiento de vehículos fuera de la vía, de modo que la detención o estacionamiento de éstos no genere riesgos de siniestros viales, ni obstaculice el normal desplazamiento del flujo vehicular o de los demás actores viales.

La autorización de instalación de estas señales en la vía debe tener previa evaluación y aprobación por parte de la autoridad competente en turismo, quien entregará la recomendación o aprobación a la autoridad de tránsito o entidad responsable de la infraestructura vial donde se quieren instalar las señales, para su evaluación de acuerdo con los criterios descritos en este capítulo. Para cada instalación se debe contar con el permiso escrito del ente encargado de la administración de la red vial, previa evaluación técnica de su incorporación dentro del proyecto general de señalización vial del tramo donde se van a ubicar.

En el caso de lugares que no estén en servicio o abiertos al público durante

todo el año, la autorización debe especificar los procedimientos para remover o tapar señales que no sean aplicables. En caso de no cumplirse con este requerimiento, se anula el permiso y la señal será removida por la autoridad de tránsito o entidad responsable de la infraestructura vial. Estas señales son informativas, y por ende su diagramación, tamaño, visibilidad, retroreflectividad, ubicación, altura, orientación y sistema de soporte deben cumplir con todos los requerimientos descritos en el presente capítulo.

Los proyectos de señalización de información turística no podrán incorporar mensajes o símbolos publicitarios dentro de la señal. Estas señales se pueden clasificar como:

- Señales turísticas de información de destino.
- Señales informativas de identificación y localización turística o patrimonial (de la naturaleza o actividades de cada lugar de interés cultural o recreacional).
- Señales informativas de bici turismo.

4. SEÑALES TURÍSTICAS DE INFORMACIÓN DE DESTINO

Estas señales son las que indican a los usuarios cómo llegar a un lugar de interés turístico cuando este, o su acceso, no estén claramente visibles desde la vía. Se colocan al costado de la vía o mediante placas elevadas con el diseño presentado en la Figura 2-70a. Señal turística de información de destino. Su forma puede ser como flecha o rectangular; el color de fondo es marrón y sus letras, símbolos y orla, blancos. La flecha y distancia (número y unidad) deberán ser de color marrón sobre fondo blanco. Cuando tienen forma de flecha, deben apuntar en la dirección de la vía a tomar para llegar al destino o hacia el acceso al lugar. Ver Figura 2-70a. Señal turística de información de destino.

El tamaño de letras, dimensiones, forma de flechas y demás características de las señales de información turísticas elevadas deben conservar los criterios descritos en el numeral 2.4. SEÑALES INFORMATIVAS, de este Manual.

En todo caso, el tamaño de las señales elevadas de este tipo no será menor de 2,3 m de ancho por 1,12 m de alto.

En los diseños de la Figura 2.-70a. Señal turística de información de destino, solo podrán ir tres líneas de texto y en cada línea solo una palabra.

Figura 2-70a.

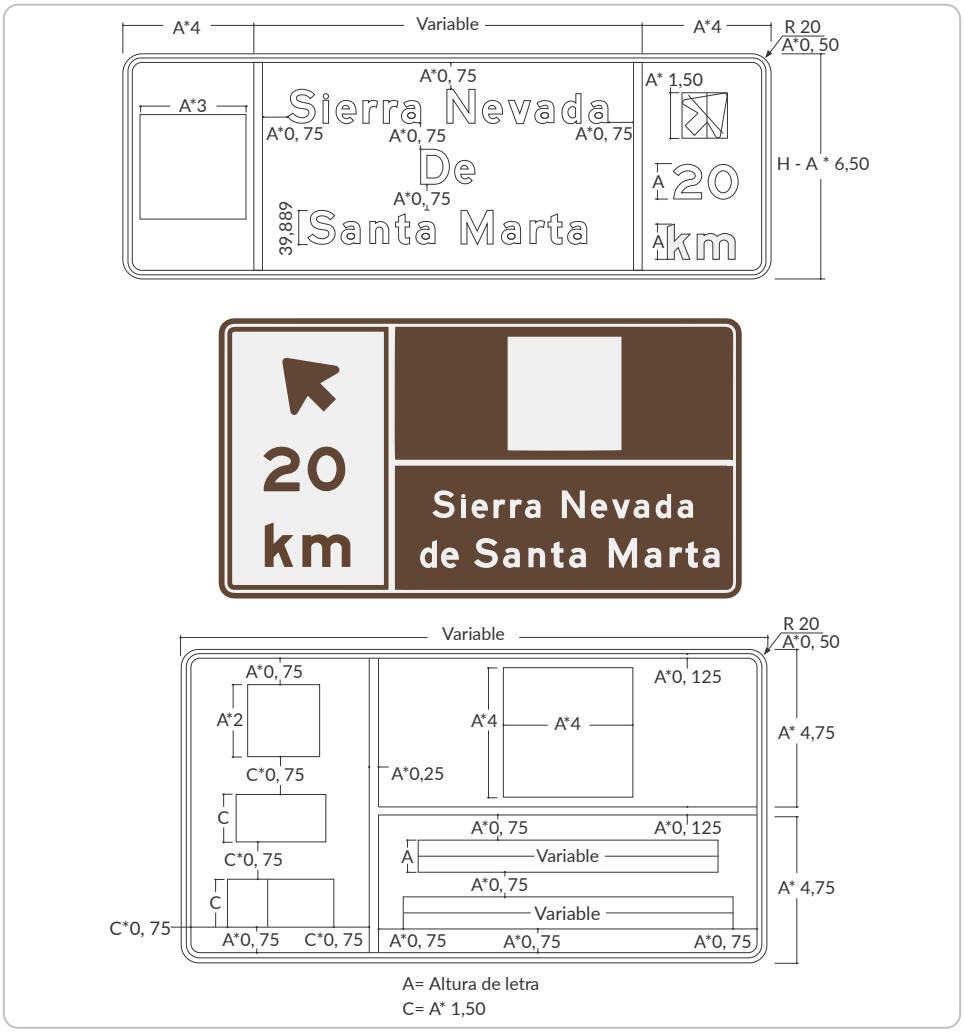
Señal turística de información de destino

En el diseño de la Figura 2-70b. Señal turística de información de destino, se podrán colocar máximo dos líneas de texto y máximo dos palabras por línea.

Figura 2-70b.

Figura 2-70c.

Diagrama señal turística de destino



Los pictogramas y símbolos deben guardar la proporción del tablero, y corresponder a la forma y proporción de tamaño determinados en este Manual.

Estas señales se colocan en postes laterales a la vía a un mínimo de 60 m del acceso a la vía que conduce al sitio turístico y al costado de la vía, según los requerimientos de cada situación.

En ningún caso se debe modificar una señalización existente para agregar en ella información de un lugar de interés turístico. En todo caso, la ubicación de las señales normales reglamentarias, de pre señalización y de dirección, prevalecen sobre las señales turísticas, debiendo mantenerse entre todas las señales una distancia mínima de 60 m.

5. SEÑALES INFORMATIVAS DE IDENTIFICACIÓN Y LOCALIZACIÓN TURÍSTICA O PATRIMONIAL

Son señales ubicadas lateralmente o placas elevadas que, mediante un símbolo y texto, identifican la naturaleza o tipo del área o sitio turístico. Su forma debe ser rectangular y su color de fondo marrón; sus letras, pictograma y orla son blancos, mientras que la flecha y distancia deben ser marrón sobre fondo blanco. El tamaño para las señales laterales se indica en la Figura 2-72. Dimensiones de señal turística y patrimonial; estas señales se presentan gráficamente en la *Figura 2-73. Señales informativas turísticas y patrimoniales.*

Serán instaladas a lo largo de la vía dentro de los 20 km antes del sitio a señalizar, colocando la primera señal a una distancia de 20 km del sitio de interés turístico o del desvío al mismo y otra a máximo 1 km del lugar o en el sitio de desvío de la vía principal.

A estas señales se pueden adosar placas tipo lama con información del sitio turístico o patrimonial, distancia o dirección. Cada placa adosada debe ser de forma rectangular y sus dimensiones no deben superar las dimensiones de la placa principal. En ningún caso una señal puede tener más de dos placas adosadas a ella.

Cuando una vía de salida lleve a más de un lugar de interés turístico o patrimonial, se pueden agrupar varios logos identificativos en una misma señal de destino denominada panel de señalización turística. Estos logos o placas identificativas deben mantener siempre las dimensiones mínimas según sea la velocidad máxima permitida en la vía donde se ubiquen. Ver *Figura 2-71. Panel de señalización turística y patrimonial.*

Figura 2-71.

Panel de señalización turística y patrimonial

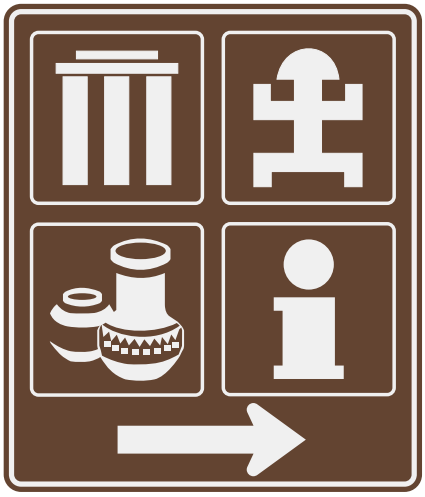
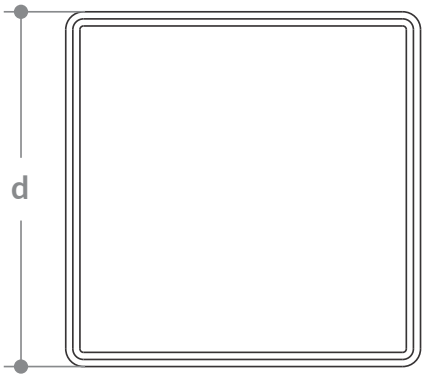


Figura 2-72.

Dimensiones de señal turística y patrimonial



Velocidad Máxima Permitida (km/h)	d (cm)
≤ a 50	60,0
De 60 o 70	75,0
De 80 o 90	90,0
> a 90	120,0

Figura 2-73.

Señales informativas turísticas y patrimoniales

ST-01

Zona de camping

ST-02

Playa

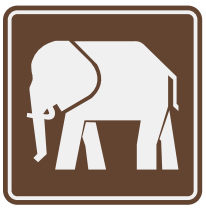
ST-03

Museo

ST-04

Muelle

ST-05



Zoológico

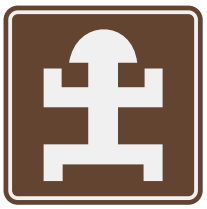
ST-06

Punto de información turística

ST-07

Artesanías

ST-04



Bienes arqueológicos

ST-09

Cuerpo de agua

ST-10

Polideportivo

ST-11

Mirador

ST-12

Alquiler de autos

ST-12A

Alquiler de bicicletas o patinetas

ST-13

Atractivo natural

ST-14

Volcán

ST-15

Nevado

ST-16

Termal

ST-17

Cascada

ST-18

Pesca

ST-19

Arrecife coralino

ST-20

Caverna

ST-21

Páramo

ST-22

Río

ST-23

Parque nacional natural

ST-24

Observatorio de flora y fauna

ST-25

Sendero para excursionistas

ST-26

Parapente

ST-27

Escalada

ST-28

Rafting

ST-29

Comunidad indígena

ST-30

Monumento nacional

ST-31

Patrimonio de la humanidad

ST-30

Centro histórico

6. SEÑALES PREVENTIVAS PROPIAS DE OBRA Y SEÑALES PREVENTIVAS DE OBRA (SPPO Y SPO)

Estas señales indican a los usuarios que deben tomar las precauciones del caso, ya sea reduciendo la velocidad o realizando otras acciones necesarias para su propia seguridad y la del resto de los vehículos y usuarios, especialmente los peatones. Su utilización debe reducirse al mínimo necesario porque el uso redundante de ellas tiende a disminuir el acatamiento de todas las señales por parte de los diferentes usuarios.

Como se expresó en el *Capítulo 2 Señales verticales,* las señales preventivas tienen como propósito advertir a los usuarios de las vías la existencia y naturaleza de riesgos emergentes y/o situaciones imprevistas que puedan surgir en las zonas de obra.

En este sentido y a fin de generar una diferencia en la nomenclatura de las señales preventivas en ámbitos de obra, en adelante aquellas señales preventivas presentadas en el numeral 2.3. Señales preventivas que pueden ser usadas en obra con la única variación en su color de fondo, se

denominarán señales preventivas propias de obra – SPPO, mientras las señales preventivas que tienen un uso diferenciado o exclusivo para zonas de obra en la vía se llamarán señales preventivas de obra – SPO, como se puede detallar en la *Figura 7-5. Señales preventivas propias de obra y señales preventivas de obra.*

Deben ser de color anaranjado y sus símbolos de color negro, con excepción de las señales *SPO-01 TRABAJOS EN LA VÍA y SPO-03 AUXILIAR DE TRÁNSITO,* que deben ser de color anaranjado fluorescente.

En esta sección se presentan en detalle únicamente las señales preventivas de obra y reducción de calzada, ya que, con excepción del color de fondo anaranjado, la forma, dimensiones, letras, símbolos y ámbito de aplicación de las demás señales preventivas se especifican en el mencionado *Capítulo 2 de Señalización vertical.*

No obstante, para facilitar el uso de este Manual, todas las señales preventivas utilizadas eventualmente en zonas de obra se muestran en la *Figura 7-5. Señales preventivas propias de obra y señales preventivas de obra.*

Señales preventivas propias de obra y señales preventivas de obra

Figura 7-5.

Señales de preventivas propias de obra (SPPO)

SPPO-05

Curva y contracurva cerrada primera a la izquierda

SPPO-06

Curva y contracurva cerrada primera a la derecha

SPPO-09

Curva y contracurva pronunciada primera a la izquierda

SPPO-10

Curva y contracurva pronunciada primera a la derecha

SPPO-11

Intersección de vías

SPPO-12

Vía lateral izquierda

SPPO-13

Vía lateral derecha

SPPO-14

Intersección en "T"

SPPO-15

Bifurcación en "Y"

SPPO-16

Bifurcación a la izquierda

SPPO-17

Bifurcación a la derecha

SPPO-21

Incorporación de tránsito desde la izquierda

SPPO-22

Incorporación de tránsito desde la derecha

SPPO-23

Proximidad de semáforo

SPPO-24

Superficie rizada

SPPO-25

Proximidad de resalto

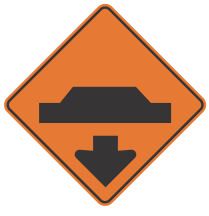
SPPO-25A

Ubicación de resalto

SPPO-25B

Proximidad a reductor trapezoidal / pompeyano

SPPO-25C



Ubicación de reductor trapezoidal / pompeyano

SPPO-26

Depresión

SPPO-27

Pendiente fuerte de descenso

SPPO-27A

Pendiente fuerte de ascenso

SPPO-29

Proximidad a señal de "PARE"

SPPO-32

Ensanchamiento simétrico de la calzada

SPPO-33

Proximidad de señal "CEDA EL PASO"

SPPO-34

Ensanchamiento de la calzada a

SPPO-35

Ensanchamiento de la calzada a la derecha

SPPO-36

Puente angosto

SPPO-37

Túnel

SPPO-38

Peso máximo bruto vehicular permitido

SPPO-39

Dos sentidos de tránsito

SPPO-41

Tres carriles de tránsito (Uno en contraflujo)

SPPO-42

Zona de desprendimiento de rocas

SPPO-43

Tres carriles de tránsito (Dos en contraflujo)

SPPO-44

Superficie deslizante

SPPO-45

Maquinaria agrícola en la vía

SPPO-46

Zona de peatones

SPPO-46A

Proximidad de cruce peatonal

SPPO-46B

Ubicación de cruce peatonal

SPPO-46C

Zona con prioridad peatonal

SPPO-47

Zona escolar

SPPO-47A

Proximidad de cruce escolar

SPPO-47B

Ubicación de

SPPO-50

Altura

SPPO-51

Ancho libre

SPPO-52

Cruce ferroviario a nivel sin barrera

SPPO-52A

Cruce ferroviario a nivel con barrera

SPPO-53

Barrera

SPPO-55

Iniciación de separador (Dos sentidos)

SPPO-55A

Iniciación de separador (Un sentido)

SPPO-56

Terminación de vía con separador (Dos sentidos)

SPPO-56A

Terminación de vía con separador (Un sentido)

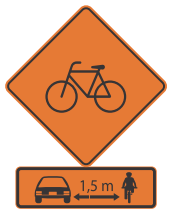
SPPO-57

Final de pavimento

SPPO-57A

Cambio de textura en superficie rodadura

SPPO-59



Ciclistas en la vía

SPPO-59A

Proximidad a cruce de ciclistas

SPPO-59B

Ubicación de cruce de ciclistas

SPPO-67

Riesgo de siniestro

SPPO-69

Curva muy cerrada a la izquierda

SPPO-70

Curva muy cerrada a la derecha

SPPO-71

Proyección de villa

SPPO-74

Desnivel

SPPO-75

Delineador de curva horizontal

SPPO-76

Longitud máxima

SPO-01

Trabajo en la vía

SPO-02

Maquinaria en la vía

SPO-03

Auxiliar de tránsito

SPO-04

Angostamiento a ambos lados

SPO-05

Angostamiento a la derecha

SPO-06

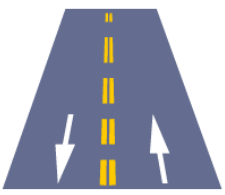
Angostamiento a la izquierda

7. SEÑALES HORIZONTALES

Línea amarilla:
Indica generalmente el eje central de la vía y su doble sentido de circulación.

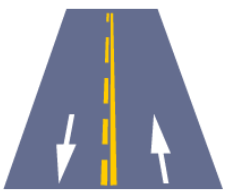
Sencilla y continua
No se puede adelantar

Doble y continua
Ningún sentido puede adelantar



Doble y a trazos
Ambos sentidos pueden adelantar

Sencilla y a trazos
Se puede adelantar



Doble y combinada
Puede adelantar quien va al lado de la linea a trazos

Línea blanca:
Determina los carriles de una vía, de un solo sentido de circulación.

Cebra
Define el cruce de peatones y la línea ddepara indica dónde debe parar

De borde
Separa la calzada de berma

Flechas
Muestra la dirección que se puede seguir

De carril
Separa cada fila de vehículos

Paso a nivel
Indica el cruce con ferrocarril

8 LEY 769 DEL 2002
ARTICULO 7 PARÁGRAFO 5

ARTÍCULO 7o. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. <Artículo modificado por el artículo 58 de la Ley 2197 de 2022. El nuevo texto es el siguiente:> 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.

Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que podrá ser contratado, como personal de planta o excepcionalmente por prestación de servicios para determinadas épocas o situaciones que determinen la necesidad de dicho servicio.
Actuarán en su respectiva jurisdicción, salvo que, por una necesidad del servicio, un municipio o departamento a través de su autoridad de tránsito, deba apoyar a otra entidad territorial.

El Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.

Cualquier autoridad de tránsito, entiéndase agentes o inspectores, están

facultados para abocar el conocimiento de una infracción o de un accidente mientras la autoridad competente asume la investigación, aun en las carreteras nacionales de su jurisdicción y en especial cuando la Policía Nacional, no tiene personal dispuesto en dicha jurisdicción.

PARÁGRAFO 5o. La contratación con privados para la implementación de ayudas tecnológicas por parte de las autoridades de tránsito deberá realizarse conforme las reglas que para tal efecto dicten las normas de contratación estatal. La remuneración a la inversión privada para la instalación y puesta en operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones no podrá superar en ningún caso el 10% del recaudo.

COMENTARIO: Bajo ninguna circunstancia los alcaldes y sus delegados pueden suscribir convenios de operación de sistema automático o semi automático y otros medios tecnológicos para detección de infracciones con privados donde su operación reciba más del 10%, se debe tener en cuenta en lo establecido en las siguientes sentencias C-568 del 15 de julio del 2003, **sentencia C-321 del 2009 y la sentencia T- 442 del 2013 emanadas de la Corte Constitucional. Y lo establecido en la Ley 769 del 2002 Articulo 160.**

9 ACTUACIONES DE POLICIA JUDICIAL ESPECIAL EN SINIESTRO VIAL CON HOMICIDIOS Y LESIONES PERSONALES.

Teniendo como referencia el artículo 202 de la Ley 906 de 2004, de todas las autoridades de tránsito, como el Ministro de transporte, gobernadores y alcaldes, entre otros, **solo los agentes de tránsito, los miembros de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y los inspectores,** son los que cumplen las funciones, atribuciones y deberes de Policía Judicial.

A pesar que pueden existir delitos que pueden ser detectados en el ejercicio de las autoridades de tránsito, **como uso de documento presuntamente falso, fraude a resolución judicial o falsedad personal, se debe indicar que, las funciones de Policía Judicial solo proceden ante los delitos de Homicidio Culposo y Lesiones culposas, instituidos en los artículos 109 y 120 de la Ley 599-Código Penal Colombiano.**

Tomando como base el Manual de Policía Judicial (2017) los procedimientos de Policía Judicial que la Autoridad de Tránsito, puede llegar a realizar en la

atención de un siniestro vial con homicidio o lesiones personales, son los siguientes:

1. Identificación o individualización.
2. Deber de suministrar información.
3. Entrevistas.
4. Informe de investigador de campo.
5. Inspección al lugar del hecho.
6. Inspección a cadáver.
7. Inspección a lugares distintos del hecho.
8. Aseguramiento y custodia.
9. Búsqueda selectiva en bases de datos.
10. Obtención de muestras que involucren al imputado.
11. Macroelementos materiales probatorios.
12. Inicio de la cadena de custodia.
13. Certificación.
14. Inicio de la cadena de custodia.
15. Interrogatorio a indiciado.

Fuente: Código de Procedimiento Penal (2024).

10 SISTEMA DE CADENA DE CUSTODIA

El Sistema de Cadena de Custodia es un proceso continuo y documentado aplicado a los EMP y EF, por parte de los servidores públicos y particulares que con ocasión a sus funciones deban garantizar su autenticidad y capacidad demostrativa, mientras que la autoridad competente ordena su disposición final. (Manual de Policía Judicial (2017). De igual forma, la Honorable Corte Constitucional indicó que, "La cadena de custodia representa en el procedimiento penal un objetivo esencial, pues en su ejecución o no, está la forma de probar el delito, su imputación y el grado de culpabilidad de quien lo cometió, así como la base esencial para hacer posible la reparación de la víctima" (Corte Constitucional sentencia C-334 de 2010).

1. IMPORTANCIA DE LA CADENA DE CUSTODIA

Toda autoridad de tránsito que cumpla funciones de Policía Judicial, ya sea este, inspector, agente o policía de tránsito, debe tener presente que, la cadena de custodia es fundamental en el desarrollo investigativo y probatorio, pues de cada una de sus actuaciones dependerá la adecuada

inserción en el proceso penal, de los EMP y EF legalmente obtenidos, es por ello que, siempre se debe garantizar el control y vigilancia de cada elemento recolectado en el lugar del hecho o en cualquier otro lugar, así sea en forma posterior, para garantizar autenticidad y capacidad demostrativa de todas sus actuaciones.

2. NORMA QUE REGULA LA CADENA DE CUSTODIA

Actualmente el Sistema de Cadena de Custodia adoptado por la Fiscalía General de la Nación mediante Resolución 0-2369 del 11 de julio de 2016, aplica para todos los funcionarios públicos y particulares que, con ocasión al desarrollo de sus funciones entren en contacto con los EMP y EF, iniciando con la recepción de la información, por parte de la primera autoridad que llega al lugar de los hechos o lugares distintos, en los que se hallen Elementos Materiales Probatorios y Evidencia Física (EMP y EF) y finaliza con la disposición final por parte de la autoridad competente.

11 CRIMINALISTICA DE CAMPO

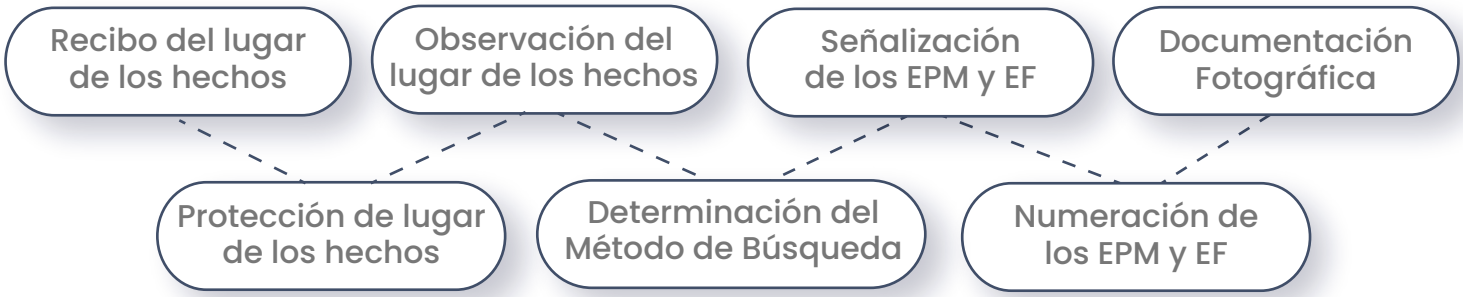
1. ¿QUÉ ES LA CRIMINALÍSTICA?

Es un área multidisciplinaria que se encarga del análisis de manera objetiva y a través de procedimientos técnico-científico del Elemento Material Probatorio y evidencia física recolectados, generalmente por la comisión de un hecho delictivo, para el esclarecimiento de los hechos y el establecimiento de los presuntos responsables del hecho.

2.¿CÓMO AYUDA LA CRIMINALÍSTICA A LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO?

Al ser una disciplina compuesta por diferentes ciencias, permite, según cada caso, aplicar el método científico para establecer las circunstancias de tiempo, modo y razón en que acaeció el siniestro vial, permitiendo esclarecer cómo ocurrió el delito y la responsabilidad de los involucrados.

12 PROCEDIMIENTO INSPECCION TECNICA AL LUGAR DE LOS HECHOS



Inicialmente, vale la pena aclarar que, la inspección técnica al lugar de los hechos, se realiza con ocasión a la comisión de conductas punibles, en este caso, siniestros viales donde resulten lesionados o muertos, en razón a que, si se trata de accidentes de solo daños, serán los conductores, propietarios, compañías aseguradoras y demás interesados, los encargados de recaudar todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información , tal como lo estableció el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022.

Ahora bien, aprovecharemos la inclusión del formato PPJ-2 del 2020, relacionada con la inspección al lugar del hecho, para abordar los diferentes procedimientos a realizar con ocasión a un homicidio o lesión en siniestro vial, indicando que, antes de iniciar el desplazamiento al lugar del hecho se debe verificar que, se cuenta con los elementos disponibles para atender la diligencia, como vehículos, equipos de bioseguridad, cámara y materiales necesarios para el procesamiento del lugar de la conducta delictiva con ocasión al siniestro vial, teniendo en cuenta que, todos los servidores que cumplen funciones de Policía Judicial permanentes deberán aplicar este procedimiento desde el reporte de inicio u orden a Policía Judicial, hasta la elaboración de actas e informes producto de la inspección.

1. RECIBO DEL LUGAR DE LOS HECHOS

Verificar que se cuenta con el reporte de inicio, de igual forma, la utilización de los elementos de protección personal indispensables para la realización de la inspección, teniendo en cuenta que, de acuerdo con la magnitud del evento, se debe coordinar con las diferentes autoridades u organismos de socorro, asegurándose la atención o traslado prioritario a centro asistencial de personas lesionadas.

Así mismo, si hubo presencia inicial de alguna otra autoridad en el lugar del hecho, recibir y constatar lo descrito en el Formato de Actuación de Primer Respondiente - FPJ-04 o las diferentes actuaciones realizadas por el personal de bomberos, rescate, etc.

2. PROTECCIÓN DEL LUGAR DE LOS HECHOS

Prima la vida de los integrantes del equipo de Policía Judicial y la de los intervinientes, así que es necesario verificar los riesgos y condiciones de seguridad tanto personales, como las de preservación de los EMP y EF, realizando el respectivo acordonamiento, así:

a. Primer nivel o de afectación.
b. Segundo nivel o de incidencia.
c. Tercer nivel o de protección.

3.OBSERVACIÓN DEL LUGAR DE LOS HECHOS

Realizar una previa visualización, para plantear las hipótesis iniciales y determinar los elementos
que se van a configurar como EMP y EF, así como la elección del método de búsqueda que más se facilite en la inspección a dicho lugar.

4. DETERMINACIÓN DEL MÉTODO DE BÚSQUEDA

Dependiendo del lugar y su complejidad o amplitud se pueden utilizar uno determinando como método de búsqueda cualquiera de los siguientes:

a. Búsqueda por zonas o cuadrantes.
b. Método de búsqueda espiral.
c. Método de búsqueda por franjas o líneas.
d. Método de búsqueda por cuadricula o rejilla.
e. Método de búsqueda radial.

5. SEÑALIZACIÓN DE LOS EMP Y EF

A medida que cualquier miembro del equipo realice algún hallazgo de interés investigativo, se deberá señalizar mediante el uso de indicadores o señaladores que pueden ser banderas, triángulos etc., hasta cubrir la totalidad del área a inspeccionar.

6. NUMERACIÓN DE LOS EMP Y EF

Cambiar los señaladores por numeradores, los cuales deben guardar una secuencia de manera que, al observar la numeración, se aprecie directamente el método de búsqueda empleado, facilitando su relación en los métodos de fijación utilizados.

7. DOCUMENTACIÓN FOTOGRÁFICA

Como parte de la documentación en la diligencia de inspección, la fotografía se hace esencial toda vez que ayuda a captar y mostrar el estado original en que se encontró el lugar de los hechos, ofreciendo registros tangibles y corroborativos para la validez de los EMP y EF, esto implica que la fotografía es un eslabón en la cadena de custodia, porque se constituye en la memoria de lo hallado, por ello, la fijación documentación fotográfica del lugar del hecho, inicia con el registro fotográfico de la Claqueta (con fecha y hora de inicio) FPJ-32, el cual da paso a todas las imágenes objeto de la inspección y termina nuevamente con el registro de la claqueta (con fecha y hora final).

El servidor de Policía Judicial asignado para efectuar la documentación fotográfica debe contar con los elementos, equipos y materiales indispensables para el cumplimiento de sus funciones en el lugar de los hechos y verificar que estos se encuentren en buen estado de funcionamiento.

El servidor de Policía Judicial asignado para efectuar la documentación fotográfica, debe trabajar en coordinación con el topógrafo o planimetrista y demás técnicos que se requieran en la inspección para identificar la orientación del lugar, puntos de amarre no removibles, la ubicación y distancia de los EMP y EF, correlacionando la fotografía con el plano y con el acta de inspección judicial y numerando los EMP y EF.

Recordemos que, cuando se realice el juicio, la memoria de los participantes en las diligencias de Policía Judicial y los mismos testigos y participantes del siniestro vial, se puede ver afectada por el paso del tiempo, sin embargo, a través de la fotografía se cuenta con una excelente herramienta de recordación, pero también, se convierte en una parte importante para que, las personas que no estuvieron en el lugar del hecho, tales como jueces, fiscales, defensa, puedan tener una idea de lo encontrado en la inspección, motivo por el cual, se deben tomar las siguientes fotografías:

- Panorámicas.
- Plano general.

- Plano medio.
- Primer plano.
- Primerísimos planos.
- Fotografía morfo facial.
- Fotografía de sábana de pertenencias.
- Fotografía de sábana de evidencias.

Las imágenes que se tomen con fines métricos se realizan en el siguiente orden:

1. La primera imagen se toma sin testigo métrico, sin alterar la posición de la cámara, el punto focal o la evidencia misma.
2. Se coloca el testigo métrico dentro del área de la imagen de la siguiente manera:

- Sobre el mismo plano aproximado del área que se va a medir.
- Sin que el testigo métrico haga intrusión sobre la evidencia misma.
- Se inserta una flecha direccional con el fin de acotar, registrar la orientación geográfica del elemento en la escena.
- Las reglas y letras para identificar y marcar, son ayudas para comprender e interpretar mejor una fotografía.
- La función del testigo métrico es mostrar el tamaño de un objeto o lesión, su ubicación es vertical y horizontal con respecto al elemento o evidencia documentado, teniendo la precaución de utilizar testigos métricos de la misma unidad de medida (pulgadas o centímetros) del tamaño indicado para la evidencia que se va a tomar.

El servidor de Policía Judicial, debe tener presente que las tomas fotográficas se hacen siempre de lo general a lo particular con el método deductivo e inductivo, teniendo en cuenta que, todo EMP y EF debe ser documentado fotográficamente, antes de moverse.

Es necesario realizar notas de todas las imágenes a medida que se van tomando, la precisión de la fotografía esta siempre relacionada con el grado en que la misma representa la apariencia del tema con relación a la forma, tono, color y escala.

Las imágenes producto de la diligencia de inspección técnica al lugar de los hechos, se tomarán en formato JPG como formato universal y RAW para fotografías de detalles con fines de comparación, u otro similar que permita garantizar la trazabilidad de los cambios en la imagen.

La fotografía debe constituir una función exclusiva del registro del Lugar de los Hechos y EMP y EF, no debe incluir servidores, ni objetos ajenos como los

equipos de trabajo

Por ninguna razón se eliminarán imágenes fotográficas que hayan presentado desenfoques, distorsiones (entre otros).

Antes de iniciar la actividad y finalizada la diligencia, se identificará utilizando la claqueta que contenga la información básica del caso y al llegar al lugar de los hechos, se realiza el registro fotográfico del sitio como se encuentra, antes de ingresar al mismo.

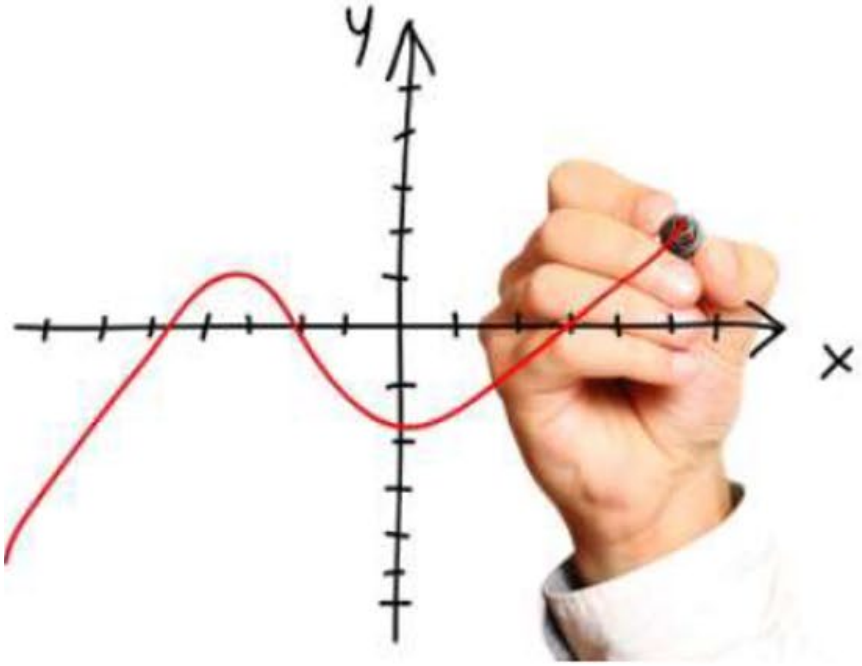
8. DOCUMENTACIÓN TOPOGRÁFICA

Uno de los métodos más conocidos en la investigación de siniestros viales es la topografía judicial, pues a través de ella, fijamos el lugar del hecho y todos los EMP y EF, incluyendo vehículos y víctimas, para su posterior recordación o reconstrucción del accidente, para lo cual, el manual de diligenciamiento del informe Policial de Accidentes de Tránsito, adoptado mediante Resolución 0011268 del 06/12/2012, determinó los métodos de medición a utilizar ante un siniestro vial, así:

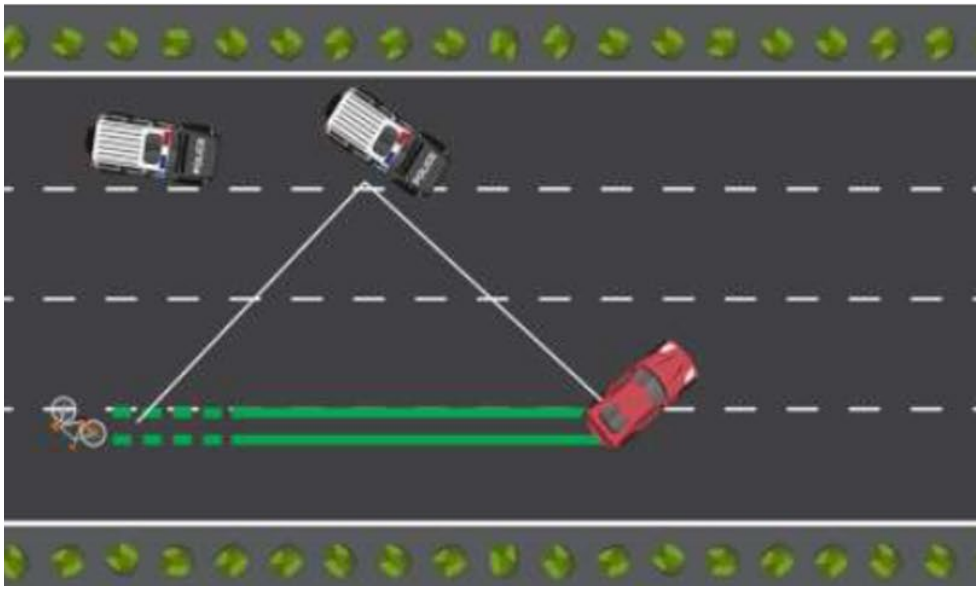
- Coordenadas Cartesianas: también llamado ortogonal, es aconsejable en el levantamiento planimétrico en tramos de vía recta, porque facilita la toma de medidas, basándonos en el Manual de diligenciamiento del IPAT, se tiene que, se debe partir del hecho de que este es un sistema de referencia respecto a dos ejes perpendiculares entre sí (un plano), que inician sus medidas en la intersección de dos líneas, en el punto cero. Por ello, se debe ubicar imaginariamente este punto (punto de intersección entre el eje "X" y el eje "Y"), como origen de todas las medidas que se van a acotar dentro del levantamiento del croquis; a este se le llamará "Punto Auxiliar".

- Por lo anterior, es necesario identificar un punto fijo de referencia, donde se tome la medida hasta el otro ***"Punto Auxiliar"***, ubicado sobre la línea base (eje "X"), y el cual debe corresponder, en el croquis, al punto "cero", o sea, la intersección imaginaria de los ejes "X" y "Y", de donde partirán todas las medidas a acotar.

- La importancia del ***"Punto Auxiliar"*** no radica solamente en el inicio de las medidas, sino también, en el caso que no se encuentre punto fijo fácilmente, se ubicará el punto más cercano al accidente (punto auxiliar), sobre la línea base, marcándolo sobre la vía. Luego se iniciará el acotamiento de medidas desde el este punto, para mover rápidamente los vehículos y dar movilidad en el sector, posteriormente se tomará el ***"Punto Auxiliar"*** y se buscará un punto fijo al cual acotarlo.



- Triangulación: el método de triangulación es utilizado cuando no se puede trazar una línea base (recta), que permita la acotación de los diversos puntos de medidas, generalmente porque el diseño de la vía no es recto, lo que obliga a utilizar este método que consiste en ubicar un punto de medida, debidamente acotado a dos puntos de referencia "A" y "B" diferentes, y que unidos entre sí formarán un triángulo perfecto, por ello se denomina triangulación.



9. INSPECCIÓN TÉCNICA A CADÁVER

Ante casos de homicidio en siniestros viales se deberá diligenciar el formato FPJ -10, correspondiente a Inspección Técnica a Cadáver, en el cual se deberá diligenciar la siguiente información:

A. Número de noticia criminal, este número lo arroja es Sistema Penal Oral Acusatorio-SPOA.

B. Destino del informe, se indica a que fiscalía corresponde la atención inicial del caso.

C. Información general respecto del lugar y del occiso.

D. Descripción del lugar de la diligencia, incluyendo hallazgos y procedimientos realizados.

E. Examen externo del cuerpo, determinando posición (Decúbito supino/ prono/lateral derecho o izquierdo, sedente, genupectoral, suspensión completa o incompleta, boxeador fetal) al igual que la descripción de prendas de vestir y pertenencias.

F. Cronotanatología en la escena, como signos postmorten tempranos los siguientes:

- **Enfriamiento Cadavérico:** es un fenómeno exclusivamente de orden físico y se debe a la perdida de calor que sufre el cadáver por el medio ambiente transcurrido desde la muerte.
- **Deshidratación Cadavérica:** se produce por la pérdida de agua por evaporación, reflejándose notablemente en ojos, desecación de los labios, del glande y de la vulva.
- **Livideces Cadavéricas (livir mortis):** consisten en manchas de color rojo violáceo de la piel, que se deben a la acumulación de sangre en las partes del cadáver que se apoyan en superficies inclinadas del terreno.
- **Rigidez cadavérica (rigor mortis):** proceso físico químico de endurecimiento y fijación muscular que se inicia entre las dos (2) y cuatro (4) horas de fallecimiento y adquiere su mayor intensidad entre las cuatro (4) y siete (7) horas, desapareciendo cuando asoman las primeras horas de putrefacción.
- **Espasmo Cadavérico:** es la persistencia en el cadáver, de la última actitud que tenía el sujeto antes de morir. El espasmo cadavérico se presenta cuando ocurre la muerte y lo más evidente cuando está es súbita, especialmente en las muertes acompañadas de grandes traumatismos del sistema nervioso central. (López Calvo, Investigación

Criminal y Criminalística).

G. **Descripción morfológica del cadáver:** color de piel, estatura, contextura, aspecto, señales particulares y signos de violencia.

H. **Actividad en lugar de los hechos:** si el lofoscopista o dactiloscopista hicieron alguna exploración dentro de la diligencia, si se practicaron registros decadactilares, utilización de luces forenses, recuperación del documento de identidad; si el fotógrafo documentó el lugar del hecho mediante fotografías, si hubo filmación de la escena; si el planimetrista o topógrafo fijo el lugar del hecho mediante plano o bosquejo; si se realizó toma de muestra para disparos; envío EMP al Instituto Nacional de Medicina Legal o laboratorios; se solicitan exámenes al cadáver; anexos.

10. LEVANTAMIENTO DE HUELLAS

El fenómeno que ocurre cuando se produce una huella de frenado se describe a través de la física, de acuerdo con el principio de conservación de la energía, encontrando que, al momento del bloqueo de las llantas, estas generan que los neumáticos realicen contacto permanentemente en la misma zona de la banda de rodadura con la superficie de la vía, produciéndose una disminución súbita de energía cinética que durante el frenado se transforma en trabajo, entendiéndose este último como la fuerza que se aplica sobre un cuerpo para desplazarlo de un punto a otro, representada por el símbolo W (de Work, en inglés), expresada en unidades de energía, es decir, en Julios (J) según el Sistema Internacional.

Es así como, este calor localizado provoca un incremento sensible de la temperatura en la zona, llegándose a ablandar el compuesto de caucho del neumático, y ante la abrasión a que está sometido se desprenden partículas del mismo, depositándose sobre el pavimento. Tal depósito continúa mientras la energía transferida sea suficiente para producir el fenómeno antes descrito, marcándose así las llamadas huellas de frenado. (Consultado en http://www.investigaciondeaccidentes.com/2006/).

11. CARACTERÍSTICAS DE LAS HUELLAS

Siempre que dos cuerpos están en contacto y con movimiento relativo entre sus respectivas superficies, existe rozamiento, lo que genera que, si en un momento determinado se aplica los frenos, se va a generar una transferencia de energía que generará desgaste en las llantas y una huella de frenado en la superficie de rodadura.

Es así, como las huellas de frenado se producen debido al bloqueo de las ruedas que generan en los neumáticos una fricción con el piso, en donde, se efectúa un contacto permanente sobre la misma zona de contacto. Dicho en forma más técnica la energía cinética que durante el frenado se transforma en trabajo, se convierte en calor en las zonas de contacto neumático – piso, lo que genera un aumento de la temperatura en dichas zonas llegándose a derretir los materiales de la llanta, quedando de esta manera reflejado sobre el pavimento una huella generada por el desprendimiento de las partículas de la llanta, lo que se conoce o evidencia como huellas de frenado.

12. HUELLAS DE FRENADO O DE DERRAPE

El ingeniero Irureta, en su libro Accidentología Vial y Pericia (2005), diferencia las huellas de frenado de las de derrape, indicando que:

"Si bien son movimientos esencialmente distintos, en ambos casos la fricción puede provocar el depósito de particular de caucho sobre el pavimento las que suelen ser confundidas.

Se pueden distinguir con facilidad ambos tipos de huella mediante la observación directa, y, a veces, mediante fotografías, ya que mientras la huella de frenado muestra estrías longitudinales, en las de derrape estas estrías son transversales a la huella.

se transforma en derrape, o viceversa, se puede determinar la zona de ocurrencia por la modificación de las estrías de un tipo a otro."

13. HUELLAS DE DERRAPE DE LLANTAS NO BLOQUEADAS

A pesar de que es difícil diferenciarlas con las huellas de derrape, sí se puede encontrar una diferencia notable debido a que como la llanta no está bloqueada, estas siguen rotando y dejando una huella en forma de curva que refleja solo los peldaños exteriores en forma más marcada, estas suelen ser más cortas porque este fenómeno se produce cuando el vehículo supera la velocidad critica en curva o gira repentinamente sin aplicar los frenos. También se pueden observar este tipo de huellas en caso de los vehículos con tecnología en sistemas antibloqueo de llantas porque en este caso, la llanta no se bloquea, pero si puede generar la huella con los peldaños laterales de la rueda, generando de esta manera una curvatura en la rueda.

14. HUELLAS DE FRENADO DE EMERGENCIA O “STOP PANIC”

Es normal en la conducción que se realicen constantemente frenados controlados ya sea para reducir su velocidad debido a que el vehículo que nos antecede también lo ejecuta o para detenernos completamente por las condiciones del tráfico o a causa de un control semafórico, sin forma brusca ejerciendo una alta presión que genera la máxima eficiencia del sistema de frenado, logrando así, frenadas de emergencia y generando en vehículos que no tienen sistema “ ABS ” (Anti – bloc-king system) el bloqueo de las llantas y por la disipación de energía la denominada huella de frenado. Es de anotar, que el sistema ABS al no bloquear la llanta permite un control sobre la dirección del vehículo y una mayor efectividad de frenado.

15. HUELLAS DE TRAYECTORIA

Están son producidas por el paso de las llantas sobre una superficie húmeda o aceitosa, generando una réplica de la zona de contacto cada vez que esta toca nuevamente el suelo o la superficie de rodado, lo que dependerá del tamaño de dicha zona húmeda, por ejemplo, cuando la llanta pasa sobre un charco de agua y continua en contacto con la superficie asfáltica seca, generando así la huella de trayectoria, esta huella también se puede producir cuando la llanta pasa por superficies blandas como montículos de tierra y/o arena, caso en el cual, se genera un surco, un molde que refleja el labrado de las llantas.

16. HUELLAS DE ARRASTRE METÁLICO

Este tipo de huellas se generan por la fricción ocasionada del contacto entre las partes rígidas del automotor y la superficie de rodado, generándose surcos sobre la calzada ya sea esta asfaltada, en concreto, hormigón o cualquier otro material. Este tipo de huellas es común en accidentes de motocicletas y volcamientos.

17. HUELLAS DE ACELERACIÓN

Las huellas de aceleración como su nombre lo indica, se producen por un aumento violento de la velocidad de un vehículo (aceleración), lo que produce tracción del automotor sobre la superficie, generándose el patinaje de la llanta, motivo por el cual este tipo de huellas, son ocasionadas únicamente por las llantas de tracción, siendo estas huellas muy cortas, comenzando con un tatuaje bastante evidente y que va desapareciendo rápidamente sobre la superficie y en todo caso siempre son originadas en el momento mismo en que el vehículo inicia su marcha.

18. HUELLAS DE ARRASTRE DE VÍCTIMA

Estas se producen por cuatro (4) razones diferentes: (i) Por el arrastre ejercido contra la víctima que se encuentra sobre el pavimento al bloquearse las llantas del automotor (ii) Por el arrastre generado por el peatón cuando este queda enganchado en las partes inferiores del automotor (iii) Cuando la víctima es lanzada sobre el pavimento y debido a la ley de inercia este se desliza sobre la carpeta asfáltica (iv) Cuando el peatón es arrastrado debajo del vehículo que está sufriendo un volcamiento.

13 SINIESTROS VIALES

1. ¿QUÉ ES UN SINIESTRO VIAL?

Inicialmente es necesario indicar que nuestro código Nacional de Tránsito trae las siguientes definiciones, (i) *"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", y (ii) "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", tal como lo dispuso el artículo 2 del CNT-Ley 769 de 2002.*

Según lo anterior, analicemos el siguiente ejemplo:

Un carro de balineras es movilizado por INOCENCIO quien se desplaza por una pendiente en la ciudad de Manizales, este pierde el control e impacta a la señora PRUDENCIA, quien se encontraba tratando de pasar la vía, causándole fractura en el miembro inferior derecho. Determinar si estamos frente a un caso de accidente de tránsito.

Ante este caso, no es solo importante tener claro las definiciones legales antes vistas, sino conocer que las normas se estudian en forma integral y armoniosamente dentro de todo un compilado normativo compuesto por la Constitución, las leyes, decretos, resoluciones entre otras, incluyendo la jurisprudencia, es decir, para el caso práctico, podríamos confirmar que en efecto, se trata de un accidente de tránsito, pues el denominado "carro de balineras" encaja perfectamente en la definición de vehículo (aparato

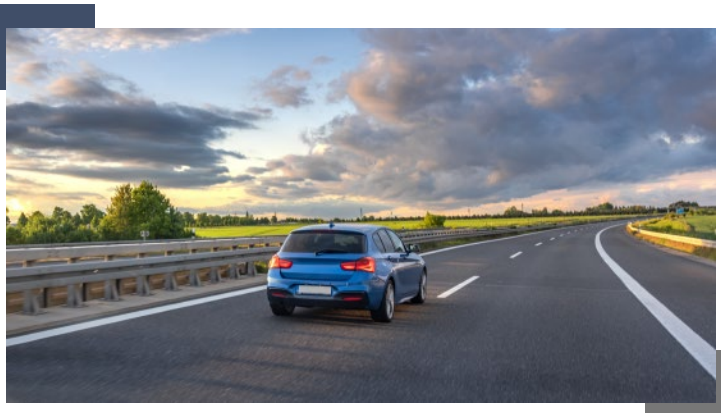
montado sobre ruedas que sirve para transportar personas de un punto a otro), y que al estar en movimiento generó un evento involuntario en el que se causaron daños a una persona, por tal motivo, atenderíamos este caso como accidente de tránsito sin llegar a discusión alguna; sin embargo, el anterior caso, NO ES UN SINIESTRO VIAL, pues el carrito de balineras no es un vehículo que está debidamente regulado o estipulado como tal en el código nacional de tránsito o normas reglamentarias.

2. FACTORES QUE INCIDEN LOS SINIESTROS VIALES

El siniestro vial puede considerarse como el resultado final de un proceso en el que se encadenan diversos eventos, condiciones y conductas, los factores que desembocan en un siniestro surgen dentro de la compleja red de interacciones entre el conductor, el vehículo y la vía en unas determinadas condiciones ambientales. Por lo tanto, las causas de los siniestros viales las habremos de deducir en función de los ELEMENTOS O FACTORES INTERVINIENTES EN EL ACCIDENTE que en todo caso son tres:

3. EL FACTOR VÍA

Constituye el elemento material más fijo o perenne, ya que su construcción o modificación requiere periodos largos de tiempo y fuertes inversiones económicas, es importante resaltar que, aunque las carreteras no son el factor más importante en los accidentes de tránsito, si toca reconocer que su estado y mantenimiento simplifica y hace más cómodo la tarea de conducir, haciendo más seguro el ejercicio de esta actividad peligrosa.



Ya en materia investigativa, dentro del factor vía se deben tener en cuenta principalmente:

- **El diseño de la vía:** recto, curvo, glorieta, túnel, paso elevado, tramo de vía, etc.
- **Estado de la vía:** bueno, en reparación. Hundimiento, con huecos, parchada, rizada.
- **Utilización de la vía:** un sentido, doble sentido, reversible, contraflujo, Ciclovía.
- **Condiciones de la vía:** húmeda, aceite, lodo, alcantarilla destapada.
- **La clase de firme:** asfalto, concreto, afirmado, adoquín, empedrado, tierra, etc.
- **Las características de la vía:** troncal, arteria, principal, peatonal, etc.
- **La señalización:** temporal, semáforos, vertical, horizontal, elevada, etc. Aclarando que, su exceso puede producir error o distracción y su deficiencia genera desinformación.
- **La seguridad pasiva existente:** barreras de protección, barreras de hormigón, amortiguadores de impacto, rampas de frenado, etc.
- **Las condiciones ambientales:** neblina, lluvia, granizo.
- **Iluminación:** si es natural o artificial, y si es artificial se encuentra en buen o mal estado.
- **Visual disminuida por:** casetas, construcción vallas, vehículo estacionado, poste, encandilamiento.

De un buen análisis y recolección de la información de la vía, se tendrá un buen insumo para la posterior investigación y establecimiento de las posibles causas o hipótesis que dieron origen al accidente.

4. SEÑALIZACIÓN VIAL

Como parte importante dentro del factor vía, debemos tener en cuenta la señalización, la cual, desde la invención del vehículo automotor y su aparición en los caminos, aparecieron asociadas a este movimiento muchas situaciones de riesgo para sus ocupantes y para los demás usuarios de los caminos.

Con base en lo anterior, mediante Resolución 0001885 del 17 de junio de 2015, se adopta el "MANUAL DE SEÑALIZACIÓN VIAL – DISPOSITIVOS UNIFORMES PARA LA REGULACIÓN DEL TRÁNSITO EN CALLES, CARRETERAS Y CICLORUTAS DE COLOMBIA" el cual, es una recopilación de los diferentes tipos de dispositivos de regulación del tránsito que se utilizan a nivel mundial y en el país, y que deben ser usados obligatoriamente por las autoridades de tránsito y por las entidades u organismos encargados de la administración de la redes viales.

Esta actualización incorpora cambios importantes en la señalización temporal de vías intervenidas por obras, planes de manejo de tránsito, semaforización electrónica, materiales retrorreflectivos, señalización electrónica de mensaje variable, nuevos dispositivos de control de tránsito y señalización turística. Así mismo, se incorporan nuevos capítulos relacionados con la señalización informativa, señales de mensaje variable, señalización de túneles, señalización de calles y carreteras afectadas por eventos especiales y señalización de carriles exclusivos de buses.

Ahora bien, sin perjuicio a lo anterior, debemos tener en cuenta que normativamente el Código Nacional de Tránsito en su artículo 110 consagró la "Clasificación y definición de las señales de tránsito", así:

- 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 este.

- 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.

- Señales horizontales o demarcadas sobre la vía: también llamadas marcas viales o demarcaciones, estas señales de tránsito son las marcas o franjas que se posicionan en el pavimento para guiar el tráfico vehicular y peatonal, indicando acciones, normativas y movimientos a efectuar mediante líneas, leyendas y/o figuras.

5. EL FACTOR VEHÍCULO

El Factor Material, que forma parte del grupo físico de los factores que influyen en los accidentes de tránsito, se refiere principalmente al incremento constante en la cantidad de vehículos que se incorporan diariamente a los sistemas de transporte. Este factor también destaca el rápido envejecimiento de los vehículos en comparación con el desgaste de las vías.

A pesar de los avances en número, variedad y características tecnológicas de los vehículos, estos cambios han superado ampliamente la capacidad de las infraestructuras viales, lo que ha tenido un impacto negativo en la seguridad vial. Además, la circulación de vehículos en mal estado o con un mantenimiento deficiente representa un riesgo significativo para la seguridad de todos los usuarios de las vías.

6. EL FACTOR HUMANO

El hombre, en primer lugar, es el objeto final de la seguridad vial que se trata de conseguir en la circulación. A su vez, es el elemento principal, porque maneja, direcciona y controla los otros dos factores (vehículo y vía), pues si un conductor transita a 60 k/h y comienza a caer un fuerte aguacero, lo que implica que la vía se ve afectada y el coeficiente de fricción disminuye, así como también la visibilidad se ve disminuida, pero aun así el conductor no disminuye la velocidad y se produce un accidente por todos estos elementos influyentes en la conducción, no se podría afirmar que el accidente se produjo por razones de la vía húmeda o las condiciones ambientales que imperaban en el momento del accidente, sino más bien, por una imprudencia y violación a la normatividad por parte del conductor, quien a su libre albedrio, decidió seguir a la misma velocidad, a pesar que las condiciones que lo rodeaban le indicaban que debía transitar con mayor precaución y adoptar las medidas de seguridad necesarias para evitar un accidente de tránsito.

Es por ello, que el hombre, es el que domina o debe dominar la máquina, así como determina su comportamiento de acuerdo a las condiciones de la vía y del vehículo, por tal motivo, se le atribuirá la mayor responsabilidad en caso de un accidente y mucho más cuando este, pudo ser evitable y previsible, por ejemplo: el conductor que está pasando por una zona escolar a gran velocidad, y no ajusta su velocidad a las variables que se puedan presentar, a sabiendas que las reglas de la lógica y la experiencia indican que, en cualquier momento puede atravesarse un niño o adolescente y generar un atropello. Si no lo hace, y sobreviene el accidente, aunque este sea inevitable en ese preciso momento, la responsabilidad recaerá sobre él conductor, toda vez que la evitabilidad del accidente juega una gran importancia, en tanto que se responsabiliza por completo al “que pudo hacerlo y no lo hizo”.

7. CASUALIDAD DE LOS SINIESTROS VIALES

Inicialmente es importante indicar que, se puede denominar causa como “cualquier comportamiento, condición acto o negligencia sin el cual el

accidente no se hubiese producido", es decir que, la causa de un siniestro vial, se genera por una falla en el sistema que conforma el tránsito, ya sea esta originada en los factores humano, vía o del vehículo o la intervención de estos, tal como analizaremos en el siguiente ejemplo:

> *Siendo las 10:00 p. m., el conductor A, quién dejó su licencia de conducción en la casa, va descendiendo por una cuesta de una vía nacional en un tramo completamente recto y con escasa iluminación, en medio de un fuerte aguacero, transitando a 140 k/h de velocidad, en un vehículo con llantas lisas, sin SOAT, ni revisión técnico-mecánica y con deficiencia en el sistema de frenos, al llegar al kilómetro 95, repentinamente, de una vía terciaria sin pavimentar y con presencia de huecos, sale un tractor a muy baja velocidad, intentando cruzar la calzada para pasar de una finca, el cual es conducido por el conductor B, quien a la vez transita en estado de embriaguez.*

En el caso anterior, podemos observar que confluyen los tres factores que inciden en un accidente, pero es necesario individualizar todas las causas del accidente y a fin de determinar cuál de todas ellas fue la que dio el origen al mismo, por ende, tenernos que analizarlas de acuerdo a la siguiente clasificación.

> **Causas mediatas:** Son aquellas que en sí mismas no generan o dan lugar al accidente, pero sí conducen hacia él o coadyuvan a su producción o materialización, dentro de ellas tenemos las siguientes:

- Relativas al vehículo: falla en frenos, suspensión, dirección, etc.
- Relativas a la carretera: huecos, peralte invertido, mala señalización.
- Relativas a fenómenos atmosféricos: lluvia, neblina.
- Relativas al conductor o peatón: exceso de velocidad, cruzar sin observar, transitar por zonas prohibidas.
- Relativas a circunstancias ajenas a las anteriores: cuando no se puedan encuadrar dentro de ninguno de los grupos anteriores, por ejemplo, caída de un árbol, una piedra.

Es importante recalcar que, cuando abordamos el tema de siniestros viales, podemos aseverar que, basados estadísticas de accidentalidad, el hombre, es el factor que incide en mayor cantidad de accidentes de tránsito, las cuales tienen su Génesis en actuaciones erróneas o de fallo humano, por ende, es necesario entrar a establecer cuáles son esas causas de los fallos humanos, dentro de las que podemos mencionar:

> **Causas inmediatas:** Son aquellas que de forma directa intervienen en el accidente. Son en esencia las mismas causas MEDIATAS, aunque

matizadas la mayoría de ellas por el elemento humano. Dentro de las cuales se pueden enunciar:

- Velocidad u otras infracciones a las normas de circulación.
- Deficiencias en la percepción.
- Errores de evasión.
- Condiciones negativas.
- Otras.

Causa principal, determinante o causa eficiente: De todas las causas o hipótesis que la autoridad de tránsito pueda identificar en el momento del levantamiento del siniestro vial, podríamos afirmar que, siempre en todo accidente existe una que, será aquella, de entre todas las causas intervinientes, sin la cual el accidente no habría tenido lugar.

En el ejemplo expuesto anteriormente, podemos indicar que son muchas las causas que incidieron a la generación del siniestro vial, sin embargo, solo una de ellas, cumple el requisito exigido para la causa principal que, es que si la quito de todas las intervinientes, el accidente no se hubiese producido, así que hagamos los siguientes análisis a fin de hacer más fácil la comprensión de esta teoría.

- Podríamos decir que, el exceso de velocidad, es la causa principal, pues si conduce a la velocidad permitida, pudo haber observado al tractor y evitado el accidente, empero, igual, si transita a la velocidad reglamentaria de 80 k/h y el tractor se atraviesa, el accidente se hubiese producido.
- También podríamos indicar que la embriaguez, al ser una conducta castigada severamente y completamente injustificada, es la causa principal, no obstante, si el conductor B, no va embriagado y trata de cruzar la vía, igual el accidente se hubiese generado.
- De igual forma, pudiéramos hacer con las malas condiciones del automotor del conductor A, pero estas coadyuvan al accidente, pero no lo generan como tal. Al igual que la vía húmeda debido al fuerte aguacero, si el tractor no se atraviesa, el accidente no se hubiese producido.

Entonces es fácil afirmar que, la causa principal, determinante o causa eficiente es “No respetar Prelación”, por parte del conductor B, en razón a que cada una de las otras causas, si quitas una de ellas del accidente, igual se hubiese producido, mientras que, si se respeta la prelación de paso por la vía nacional, el conductor A, puede pasar con llantas lisas, sin documentos y con un vehículo en mal estado y aun así, estas causas, no generaban por si solas el accidente.

8. TIPOLOGÍA DE LOS SINIESTROS VIALES

En materia de investigación de accidentes, existe una gran variedad de clasificaciones de los siniestros viales, dependiendo del fin para que se utilicen, sin embargo, compilaremos las más utilizadas a nivel mundial y posteriormente, en el acápite del informe policial de accidente de tránsito, relacionaremos únicamente las utilizadas en Colombia, por tal motivo, en forma general encontramos la siguiente tipología:

- Por el lugar de ocurrencia.
- Por sus resultados o gravedad.
- Por el número de vehículo implicados.
- Por el modo en que se producen.
- Otros.

Por el lugar de ocurrencia

Es necesario establecer el lugar dónde acaeció el accidente, toda vez que se pueden subclasificar en:

Urbanos: los que se desarrollan en una calle o carrera de una vía urbana, comprendida dentro del casco urbano determinado en el Plan de Ordenamiento territorial POT.

Interurbanos: los ocasionados en vías que están por fuera del caso urbano de las ciudades o municipios, ya sean carreteras nacionales, departamentales o municipales.

Por sus resultados o su gravedad

Teniendo en cuenta el resultado final del accidente o su misma gravedad, estos pueden ser:

Por el número de vehículos implicados

Teniendo en cuenta la cantidad de vehículos participantes o involucrados en el accidente, podemos catalogar que pueden ser:

- **Simples:** cuando intervienen máximo dos vehículos o un vehículo y un animal.
- **Complejos:** son lo que se producen con la intervención de más de dos vehículos.

Por el modo en que se producen

A pesar que, en Colombia, nuestra legislación no hace diferencia entre "choque" y "colisión", si es importante, desde el punto de vista técnico e investigativo, tener en cuenta que existe una gran diferencia entre esos términos, motivo por el cual, en este ambiente académico los diferenciaremos de la siguiente manera:

- **Choque:** cuando un vehículo en movimiento impacta contra un objeto fijo de la vía, tal como árboles, muros, vallas, casetas, o inclusive, otro vehículo estacionado con el motor apagado.
- **Colisión Frontal:** cuando la parte anterior (delantera) de un vehículo colisiona con la parte anterior de otro, a la vez estas se pueden subdividir en "central", "excéntrica" y "angular".
- **Colisión Frontolateral:** cuando la parte anterior (delantera) de un vehículo colisiona la parte lateral de otro, también son conocidas en otros países como "embestidas", y estas a la vez pueden subdividirse en "perpendiculares" y "oblicuas".
- **Colisiones reflejas:** son aquellas en las que se producen dos o más colisiones sucesivas entre sí.
- **Colisiones por alcance:** cuando la parte posterior (trasera) de un vehículo es colisionada por la parte anterior (delantera) de otro vehículo, también pueden subdividirse en se pueden subdividir en "central", "excéntrica" y "angular".
- **Colisiones por raspado:** son ocasionadas cuando se produce un roce entre los laterales de dos vehículos, estas a la vez pueden ser "positivo" (cuando los dos vehículos transitan en sentido contrario) o "negativo" (cuando los dos vehículos transitan en el mismo sentido).
- **Salidas de vía:** cuando el vehículo o parte del mismo sale de la calzada por causas ajenas a la voluntad del conductor, estas pueden ser con o sin vuelco.
- **Volcamientos:** es cuando un vehículo pierde su posición normal de circulación y sus llantas pierden el contacto con la superficie de la vía, en estos casos si giran sobre su eje longitudinal se le conoce como vuelco

en tonel y si gira sobre su eje transversal, es un vuelco en campana, en ambos el volcamiento puede ser total o lateral, de acuerdo al número de vueltas que gire el vehículo.

- **Caída de ocupante:** se refiere a la caída de un conductor, acompañante o pasajero desde un vehículo hacia el exterior interior o dentro del mismo, cerciorándose que la caída no sea por efecto de un choque o volcamiento.
- **Atropellos:** es el impacto de un peatón por acción de un vehículo en movimiento, sin importar si es automotor o no automotor.
- **Incendio:** ocurre en los casos en que el vehículo se incendia sin que exista accidente previo.
- **Otros:** se refiere a aquel caso que no se enmarca dentro de las situaciones anteriores, como por ejemplo una piedra que impacte un vehículo, un vehículo que se salga de la vía y se sumerja en agua, o las corrientes de agua que invaden la vía y generan los accidentes.

14 IMPLEMENTACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LOS PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL, ARMONIZADO CON EL PLAN NACIONAL.

1. ¿QUÉ ENTENDEMOS POR SEGURIDAD VIAL?

La Ley 1702 de 2013 en su artículo 5 define la Seguridad Vial como:
"(…) *el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía".*

Para efectos de esta guía, teniendo en cuenta dicha definición, entendemos la Seguridad Vial como la prevención de siniestros viales8 o la minimización de sus efectos, para conservar la vida y la salud de las personas en las vías. La siniestralidad vial constituye uno de los más importantes factores de impacto en los aspectos sociales y económicos de una comunidad, además de ser uno de los principales problemas de salud pública a nivel mundial.
De esta manera, la Seguridad Vial contempla la sumatoria de esfuerzos y acciones enfocadas a reducir la siniestralidad vial de todos los actores viales, pero además se constituye en un conjunto de valores que permiten crear una cultura de educación vial, orientado a lograr un escenario ideal donde

todos cumplan las normas de tránsito y demás concordantes.

2. ¿PARA QUÉ UNA POLÍTICA INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL EN LOS TERRITORIOS?

Teniendo en cuenta la complejidad de los asuntos referidos a la Seguridad Vial, se requiere de políticas territoriales, que se armonicen con la política nacional, dicha armonización parte de un propósito común: la protección de la vida y la integridad del ser humano, así como el reconocimiento y consideración de su vulnerabilidad. Esta política requiere ser materializada a través de acciones, enfocadas en avanzar y aportar al cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible ratificado a través de la Declaración de Estocolmo, esto es, reducir en un 50% los fallecimientos producidos por la siniestralidad vial, pero que solo se logra en la medida en que los territorios, sus gobiernos, ciudadanos y en general la institucionalidad, comprendan que son corresponsables en ese propósito.

Es en cumplimiento de este objetivo de reducción de muertes y lesionados graves, que cobra relevancia la integralidad, entendida esta como la colección de medidas que, desde un enfoque sistémico, buscan cubrir todas las aristas de un fenómeno social, de manera tal que sea posible tejer acciones y mecanismos de manera complementaria, con impactos más estratégicos. Es así como la integralidad de la política pública de Seguridad Vial se soporta en las acciones de los distintos actores viales, en pro de un objetivo común, desde un punto de vista diferenciado, pero complementario que atienda cada uno de los componentes identificados como problemáticos.

La integralidad está referida entonces hacia la convergencia de los distintos ámbitos, sectores, actores y niveles de gobierno. Integralidad y corresponsabilidad van de la mano; pues en ambos conceptos el factor fundamental es la alianza estratégica para avanzar de manera conjunta y considerando los distintos factores de un problema, logrando la articulación de los sectores y de esta manera un impacto más profundo. Esto quiere decir, que la integralidad no significa la implementación de acciones simultáneas y unificadas, más bien, la materialización de la política pública requiere una mirada diferenciada de la Seguridad Vial tanto en el nivel nacional donde los sectores aportan a las acciones y en los territorios sobre la base de sus particularidades. Tanto lo sectorial, como la particularidad territorial; deben orientar acciones e intervenciones sistemáticas, oportunas y organizadas. Sin duda, esta mirada se concreta en los diferentes mecanismos de planeación, pues los mismos contribuyen con el cumplimiento de los objetivos de país, desde el entorno cercano y particular de los distintos actores viales.

3. ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO

A partir de la aprobación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 -2031, mediante el Decreto 1430 del 29 de julio de 2022, el país adoptó el Sistema Seguro como el enfoque que continuará guiando la gestión de la Seguridad Vial, lo cual le permitirá a Colombia avanzar hacia un modelo que centra sus esfuerzos en el cuidado del ser humano.
El Sistema Seguro es un conjunto de principios orientados a la protección de la vida y la salud humana, de tal forma que este fin sea la primera y más importante consideración al diseñar y operar un sistema de transporte (Foro Internacional de Transporte, 2017).1

1 La Ley 2251 de 2022 "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de Seguridad Vial con enfoque de Sistema Seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban, menciona el Sistema Seguro como principio así: "ARTÍCULO 2o. PRINCIPIOS GENERALES. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de Seguridad Vial: a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.

El enfoque de Sistema Seguro centra su foco en la vulnerabilidad del actor vial y parte de la premisa que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. Así las cosas, un Sistema Seguro promueve elementos indulgentes que reconocen que las fatalidades y lesiones graves en siniestros viales son evitables (Foro Internacional de Transporte, 2017).

En este enfoque las acciones de educación, vigilancia, control y atención de las víctimas son relevantes, pues reconoce la responsabilidad de los actores viales en la Seguridad Vial y la necesidad de ofrecer una respuesta efectiva para la protección de la vida ante la ocurrencia de un siniestro vial. Dicho enfoque orienta la política pública de Seguridad Vial del país, por lo que

deberá servir de base para elaborar los Planes Locales de Seguridad Vial, a la luz de la obligatoriedad de armonización de las políticas territoriales con las nacionales, prevista expresamente en el artículo 4 del Decreto 1430 de 2022.

En este sentido, la integralidad del enfoque Sistema Seguro radica en la disposición de múltiples estrategias, de tal forma que, si una de ellas falla; la vida e integridad de los actores viales siempre estará protegida (Foro Internacional de Transporte, 2017). La siguiente ilustración, muestra la integralidad propuesta por el enfoque del Sistema Seguro:

Ilustración 1. Visión integral del enfoque Sistema Seguro

Fuente: Construcción ANSV a partir de (Foro Internacional de Transporte, 2017).

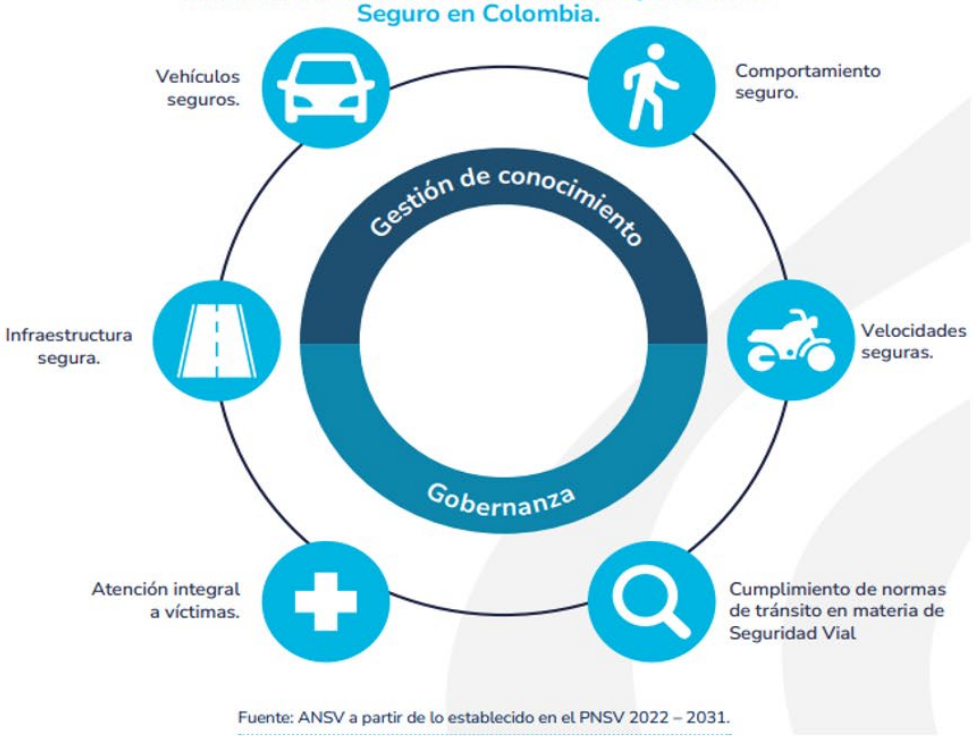
Según lo anterior, el enfoque Sistema Seguro implica la gestión de los factores de riesgo, lo que requiere identificar aspectos que pueden afectar a los actores viales e implementar acciones para prevenir su ocurrencia o mitigar sus efectos. No obstante, ante la probabilidad de materialización del riesgo, también implica definir acciones para que se brinde atención oportuna y se reduzcan sus impactos (Palacio, Roseri, Múnera, Salazar, & Montenegro, 2015).

Este enfoque considera de manera proactiva la mejora continua del sistema, bajo intervenciones integrales que permitan el cumplimiento del objetivo orientado a cero fallecimientos derivados de siniestros viales. Lo anterior, a través de la atención de áreas de acción que atiendan los factores de riesgo, así como aspectos requeridos para la adopción de un Sistema Seguro.

Para Colombia, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022– 2031, enmarca sus acciones en dos grandes estrategias, una nacional y una territorial, y define el

trabajo de los niveles de gobierno bajo el Sistema Seguro que incorpora ocho (8) áreas de acción, que permitirán materializar la gestión de la Seguridad Vial para reducir muertes y lesionados graves en siniestros viales.

Ilustración 2. Áreas de acción del enfoque Sistema Seguro en Colombia.



Fuente: ANSV a partir de lo establecido en el PNSV 2022 – 2031.

A continuación, un breve recuento de las áreas de acción del Sistema Seguro en Colombia:

Velocidades seguras: Los retos asociados a la velocidad se materializan con el tránsito de actores viales a velocidades excesivas o inadecuadas. Es decir, velocidades que están por encima de los límites establecidos o que, aún dentro de los límites, son inseguras por condiciones de la vía o el entorno. Un Sistema Seguro implica gestionar la velocidad definiendo estrategias y medidas integrales para reducir el problema de velocidades excesivas o inadecuadas en vías urbanas y/o rurales y proteger la vida de los actores viales según las condiciones del entorno. Lo anterior, a partir de la inclusión en las vías de elementos enfocados hacia la disminución de la velocidad, la fijación de límites articulados con la función de las vías, la gestión para el cumplimiento de estos, la integración de dispositivos tecnológicos en los vehículos y la sensibilización sobre los riesgos del exceso de velocidad.

Vehículos seguros: Los vehículos seguros, sus sistemas y componentes pueden reducir la probabilidad de lesiones graves o fatales en un siniestro vial, al aumentar la capacidad de los conductores para detectar oportunamente el peligro y así controlar el vehículo (seguridad activa) o reducir la posibilidad de que los actores involucrados en un siniestro vial resulten heridos o con lesiones

de gravedad (seguridad pasiva) (UNECE, 2012).
Infraestructura vial segura: La infraestructura segura considera de forma adecuada las interacciones actor vial – infraestructura vial y vehículo –infraestructura vial y contempla factores como: calidad, consistencia espacial, funcionalidad, homogeneidad, previsibilidad e indulgencia.

Comportamientos seguros: Un comportamiento seguro implica una mayor consciencia, conocimiento y aceptación de la responsabilidad social de cada actor vial hacia sí mismo y hacia los demás, y por lo tanto requiere de una apuesta social para el desarrollo de una cultura de tolerancia y respeto, que considere el reconocimiento de la vulnerabilidad, el respeto por las normas, la autorregulación, la conciencia social, la formación, la consideración por los demás actores viales, la participación y la preocupación por el estado idóneo de los distintos factores en las vías.

Cumplimiento de normas de tránsito y transporte en materia de Seguridad Vial: Debe partir del conocimiento de los actores corresponsables de las normas y leyes, así como de los recursos necesarios para adelantar un ejercicio efectivo de vigilancia y control, desde un punto de vista preventivo y el establecimiento de sanciones enfocadas en la disuasión de comportamientos que atenten contra la Seguridad Vial.

Atención integral de víctimas: La atención efectiva de víctimas, contempla actuaciones coordinadas y articuladas tanto en el inmediato, mediano y largo plazo con las que sea posible atender las afectaciones generadas a los actores viales desde una perspectiva de salud física y psicológica, así como en diferentes aspectos sociales y jurídicos, lo que significa la integralidad en el tratamiento de las víctimas.

Gestión de conocimiento: La gestión del conocimiento tiene como propósito la creación y difusión de información que promueva una mejor comprensión y apropiación respecto a una problemática (ANSV, 2020) y el logro de la movilización de los diferentes agentes sociales para propender por una mayor consciencia de su corresponsabilidad (ANSV, 2020).

Gobernanza: La gobernanza debe buscar el fortalecimiento institucional, la modernización y construcción de capacidad institucional, la definición clara de las responsabilidades de los distintos niveles de gobierno, el desarrollo de mecanismos de participación ciudadana, el fomento de la corresponsabilidad y el reconocimiento de las particularidades del territorio. (Foro Internacional de Transporte, 2017).

De esta manera se propone que la gobernanza sea entendida como el conjunto de reglas, formas de relacionarse, escenarios y mecanismos, que, de manera

sistemática, permitan y propicien la participación ciudadana, el encuentro de los actores y su institucionalidad, a la vez que permitan la identificación, potencialización y complementación de esfuerzos y recursos para promover un cambio cultural, ciudadano e institucional. Todo ello fundamentado en el principio de la corresponsabilidad y orientado a gestionar la Seguridad Vial para proteger la vida.

15 ENFOQUE DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA

Además de estos enfoques, es importante que, en el proceso de formulación de una política pública integral en Seguridad Vial, se tenga en cuenta el enfoque de movilidad sostenible y segura, que se basa en el concepto de movilidad activa, entendido como una práctica social en la que se satisfacen las necesidades de desplazamiento usando la energía del cuerpo, ya sea caminando o empleando otros medios de transporte que aprovechen al ser humano como motor.

16 ¿CUÁLES SON LOS PRINCIPIOS PARA GESTIONAR LA SEGURIDAD VIAL?

Para su armonización con la política pública nacional los Planes Locales de Seguridad Vial deben ceñirse a los principios establecidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031 que se mencionan a continuación2 :

1. **Coordinación:** Comunicación oportuna y suficiente entre las entidades con responsabilidades en la Seguridad Vial para identificar necesidades de cooperación, tomar decisiones y fortalecer capacidades.
2. **Cooperación:** Apoyo recíproco entre las entidades, instancias, colectivos y personas que comparten la responsabilidad y el interés en la lucha contra la siniestralidad.
3. **Eficiencia:** Procura del mejor uso de los recursos humanos, físicos y financieros sin afectar el cumplimiento de los objetivos y metas planteadas en procura de maximizar los beneficios obtenidos.
4. **Evidencia:** Toma de decisiones basada en los avances investigativos, experiencia y buenas prácticas internacionales y nacionales, cuya efectividad ha sido soportada en datos. › Participación social y aprendizaje mutuo: Definición e implementación de mecanismos para permitir la intervención e incidencia del sector privado y de la sociedad en el diseño y ejecución de las políticas, programas y proyectos de Seguridad Vial. La

gestión de la Seguridad Vial involucrará una interacción directa con la ciudadanía, academia, empresas, entre otros, con el fin de comprender las problemáticas desde los distintos roles y generar aprendizajes basados en las experiencias, hábitos, buenas prácticas y saberes de los involucrados.

5. **Seguimiento y evaluación orientada a resultados:** Definición de planes de acción que identifiquen, entre otras acciones, el alcance de las actividades, los responsables de su ejecución y los plazos para ello, junto con herramientas y mecanismos que faciliten el seguimiento a los avances y al cumplimiento. Adicionalmente, este principio contempla la incorporación de actividades de evaluación que permita identificar los logros, fortalezas, debilidades y retos y con esto, fundamentar la toma de decisiones y acciones de los diferentes involucrados frente a la continuidad de programas y proyectos.
6. **Suficiencia, oportunidad y divulgación de datos e información:** Toma de decisiones basada en datos e información de calidad que caractericen la siniestralidad vial en el país y en los territorios. Este principio considera la disponibilidad y oferta de datos abiertos y la divulgación de conocimiento y resultados obtenidos.

2 Anexo. Decreto 1430 de 2022 "Por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031

7. **Universalidad:** Las estrategias de Seguridad Vial estarán dirigidas a la protección de la vida e integridad de todos los residentes del territorio sin ningún tipo de exclusiones por condiciones físicas o socioeconómicas. A su vez, este principio reconoce la necesidad de priorizar la ejecución de las políticas de Seguridad Vial en atención a las necesidades más apremiantes, la protección de los actores más vulnerables, la compasión por lo menos favorecidos y la disponibilidad de recursos.
8. **Visión de largo plazo:** Planeación de programas y proyectos sostenibles en el tiempo, en consideración de los impactos que estos pueden tener a futuro y estableciendo instrumentos para dar la continuidad requerida sin limitar la posibilidad de optimización de las estrategias.

17 PLAN NACIONAL SEGURIDAD VIAL

La afectación que genera la siniestralidad al goce de derechos fundamentales como la vida y la salud ha venido visibilizando la necesidad orientada a que el sector público, privado y sociedad civil trabajen en concurrencia y complementariedad por la Seguridad Vial, de tal forma que la movilidad pueda ser ejercida en entornos que velen por la integridad de las personas.

En este sentido, el Plan Nacional de Seguridad Vial es la apuesta de política pública que tiene el Gobierno Nacional encaminada a prevenir las muertes y lesiones graves en la vía. A través de dicho plan, se concreta la política pública que le permite al país dar continuidad y fortalecer las acciones contra la siniestralidad vial, fenómeno que en los últimos seis (6) años ha cobrado la vida de más de 40.000 personas (ONSV, 2022). Para el año 2023, en Colombia fallecieron 8.405 personas, como consecuencia de un siniestro vial.

Ante esta situación, el Plan se convierte en un conjunto de acciones coordinadas entre sí para alcanzar una meta común, la cual se orienta a que, con las acciones y actividades plasmadas en el mismo, se logre disminuir las cifras de mortalidad en las vías. Así las cosas, el Plan Nacional de Seguridad Vial se consolida como un llamado a todos los responsables de la Seguridad Vial a actuar en favor de la prevención, mitigación y superación de las afectaciones de la siniestralidad vial.

El Plan Nacional de Seguridad Vial vigente, fue aprobado mediante el Decreto 1430 de 2022 "Por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031" y actualmente, es la hoja de ruta que orienta las acciones que se adelantan a nivel país para disminuir la siniestralidad vial. El artículo 4 del citado Decreto establece la necesidad de armonizar los Planes Locales de Seguridad Vial, con las disposiciones nacionales, para la complementariedad y concurrencia en la gestión.

1. ¿QUÉ ES UN PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL?

Los Planes Locales de Seguridad Vial - PLSV, son instrumentos de planeación de la Seguridad Vial integral en los departamentos, distritos o municipios que involucran los aspectos técnicos de movilidad de los distintos actores viales, y de infraestructura vial de los sectores urbanos y rurales, de acuerdo con sus necesidades.

La formulación de los PLSV tiene el propósito de plantear las estrategias que cada administración departamental/ distrital/municipal requiere para atender los principales ejes problemáticos en materia de Seguridad Vial. A partir de un diagnóstico sobre la movilidad y la Seguridad Vial, se analizan los índices de siniestralidad vial e identifican puntos críticos viales y los actores viales más vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas) para determinar acciones dirigidas a mitigar la afectación por la siniestralidad vial, que pueden incluir mesas de trabajo con sus comunidades y empresarios del transporte, talleres con autoridades de tránsito locales, acciones que por lo demás, implicarán compromisos colectivos entorno a la Seguridad Vial.

Estos planes, son la carta de navegación que orienta el actuar de los distintos actores viales y de las instituciones, de acuerdo con las necesidades, características, dinámicas y condiciones particulares de cada uno de los territorios, determinando acciones concretas y puntuales que resuelvan los problemas identificados, en un entorno cercano y más próximo a los ciudadanos, por lo que su construcción participativa, sin lugar a dudas, otorga mayores niveles de concertación, legitimidad y sostenibilidad.

Como complemento de lo anterior, a la hora de pensar en la elaboración del Plan Local de Seguridad Vial, es necesario tener en cuenta lo planteado en el parágrafo 1º del artículo 4 de la Ley 769 de 2002, que menciona que el Plan Nacional de Seguridad Vial debe servir "como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales". Para proteger la vida e integridad de las personas en la vía, es necesario que las políticas locales y nacionales se armonicen, en la medida en que esa armonización genera condiciones más aptas para la implementación de políticas públicas más eficaces y eficientes. Esto quiere decir, que, la formulación de los planes debe incorporar los lineamientos técnicos, enfoques y líneas generales establecidos para el orden nacional, pero sobre la base de las particularidades territoriales.

En este contexto, el Decreto 1430 de 2022 *"Por medio del cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 – 2031"*, en su artículo 4, establece que:

ARTÍCULO 4. Articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial. Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado en el presente decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente decreto.

Al respecto, la Ley 2251 de 2022 "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de Seguridad Vial con enfoque de Sistema Seguro y se dictan otras disposiciones -Ley Julián Esteban" busca orientar la formulación, implementación y evaluación de la política pública de Seguridad Vial con el enfoque de Sistema Seguro. Además de reiterar la necesidad de formular Planes Locales de Seguridad Vial, de manera armonizada con el Plan Nacional de Seguridad Vial, determina las entidades territoriales que se encuentran obligadas a formular un plan, indicando que las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país deberán formularlo, adoptarlo e implementarlo.

Además, esta Ley determina que, para las otras entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerá la obligatoriedad de la

formulación, adopción e implementación de los planes, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad (Ver Resolución 583 de 2023 expedida por la ANSV). Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, cualquier entidad territorial que lo identifique como necesario, podrá proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de Seguridad Vial.

Así, los Planes Locales de Seguridad Vial organizan la actuación de los actores en el territorio, garantizando los derechos humanos, la disminución de los siniestros viales y una mejor interacción de los territorios desde el punto de vista de la Seguridad Vial.

2. PASO 1:CREACIÓN DEL COMITÉ LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

¿Qué es el Comité Local de Seguridad Vial?
El Comité Local de Seguridad Vial es una instancia territorial que permite articular y aunar esfuerzos intersectoriales, públicos y privados de manera que, en armonía con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente, se formule, adopte, implemente, y se haga seguimiento al Plan Local de Seguridad Vial.

¿Por qué es importante?
El Comité Local de Seguridad Vial es fundamental en el proceso de formulación, implementación y seguimiento de los Planes Locales de Seguridad Vial de cada territorio, porque asesora, coordina y articula a las entidades y organismos de carácter público y privado, responsables de la Seguridad Vial en el municipio o departamento, y apoya la toma de decisiones, la implementación y monitoreo del respectivo plan, como instancia de articulación interinstitucional.

¿Cuáles son sus principales características?

- Es una instancia de carácter permanente.

Entidades que conforman el comité de seguridad vial.

- Allí tienen asiento con voz y voto, el gobernador (a) o alcalde (sa) según sea el caso, o su delegado, el secretario (a) General y de Gobierno, el secretario (a) de Movilidad o de Tránsito, Secretario (a) de Infraestructura, Secretario (a) de Salud, secretario (a) de Educación, secretario (a) de Hacienda, jefe de la Unidad Ambiental, jefe Oficina de Gestión del Riesgo, jefe Oficina Asesora de Planeación, comandante de Bomberos, representante del Hospital, jefe seccional de la DITRA o su delegado o de los agentes o guardas del Organismo de Tránsito, los demás funcionarios del orden territorial que, de acuerdo con el criterio de la entidad territorial,

tengan dentro de sus funciones lo relacionado a la Seguridad Vial del territorio. Además, podrán invitarse profesiona les de la entidad territorial que lideran la formulación del Plan Local de Seguridad Vial.

- En las reuniones que se lleven a cabo podrán hacer uso de la palabra los integrantes del Comité Local de Seguridad Vial, así como los invitados especiales cuando sean autorizados. En los temas que se sometan a votación únicamente tendrán voto los integrantes del Comité Local de Seguridad Vial.

- Pueden invitar a otros actores que brinden información particular para profundizar los temas que se considere necesario.

- Realiza sesiones trimestrales. Sin embargo, podrán sesionar de manera extraordinaria cuando así se requiera, previa citación del secretario del comité.

- El gobernador (a), alcalde (sa) o su delegado, según sea el caso, es el responsable de la convocatoria, la agenda, el registro y socialización de las reuniones del comité. En resumen, lideran esta instancia.

- La asistencia a cada reunión tiene carácter obligatorio, proactivo y colaborativo, para cada uno de sus miembros.

- De cada reunión se levantará un acta que señalará fecha, hora, lugar, asistentes, aspectos tratados, acuerdos, compromisos y criterios de verificación, con aprobación de fecha y agenda para la siguiente reunión.

3. ¿QUÉ ACCIONES SE DEBEN ADELANTAR PARA LA CREACIÓN DEL COMITÉ LOCAL DE SEGURIDAD VIAL?

- La entidad territorial deberá realizar la convocatoria de las personas que conforman el Comité.

- Adelantar una primera reunión en la que se presenten los asistentes, y en la que se expliquen los objetivos del comité. Iniciar la reunión con la elaboración del plan de trabajo y del cronograma de esta instancia.

- Mediante un acto administrativo, formalizar la instalación del comité.

- Elaborar el plan de trabajo en donde establezca responsabilidades para cada uno de los miembros, los tiempos, productos y los mecanismos de seguimiento.

4. PASO 2: DESIGNACIÓN Y CONFORMACIÓN DEL EQUIPO RESPONSABLE DEL PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

El equipo responsable del Plan Local de Seguridad Vial, es el grupo de profesionales de la entidad territorial que dinamizará la elaboración de este plan. Se diferencia del Comité Local, porque éste último hace parte de los servidores públicos del departamento o del municipio.

¿Para qué? Para establecer un equipo que sea responsable de liderar la formulación del Plan Local de Seguridad Vial dentro de la administración local, que, además, lidere, articule y adelante el proceso de manera estructurada.

¿Quién lo hace? El Comité Local de Seguridad Vial es el responsable de determinar y garantizar la conformación del equipo.

¿Cuál es el producto? Equipo definido por el alcalde (sa) o gobernador (a) y acta de sesión del Comité Local de Seguridad Vial, en donde se presenta este equipo.

¿Cuál es la función del equipo? Es responsabilidad del equipo liderar, coordinar y articular la formulación, implementación y seguimiento del plan.

¿Cuál es la estructura del equipo? Se recomienda que este equipo supla los roles que a continuación se presentan y con los que se debe contar para una formulación eficiente:

- **Rol de líder del equipo:** Será el responsable de garantizar la organización del equipo y la realización de cada una de las fases acá propuestas, en los tiempos definidos. Además, será el vocero del proceso ante la ANSV y ante el Comité Local de Seguridad Vial, en donde tendrá voz.

- **Rol para gestionar la Seguridad Vial:** Es el encargado de asesorar toda la formulación, implementación y seguimiento del plan, desde el punto de vista técnico, garantizando que cada una de las fases se cumpla de acuerdo con los parámetros internacionales y nacionales que se encuentren vigentes a la fecha.

- **Rol en comportamiento humano:** Teniendo en cuenta que uno de los ejes principales del Enfoque de Sistema Seguro es el comportamiento humano, este perfil contribuirá con el desarrollo de los mecanismos necesarios para que este componente quede incorporado de manera correcta en el plan, con base en las necesidades identificadas en cada territorio.

- **Rol jurídico:** Garantizará el cumplimiento de las normas internacionale s, nacionales y del territorio que sobre la materia se encuentren vigentes a la hora de formular el plan, así como de compilar esta normatividad y resolver las dudas jurídicas que surjan en el proceso.

- **Rol de apoyo financiero:** Su rol consiste básicamente en plantear y revisar el ámbito financiero del plan, con el que se garantiza la sostenibilidad de las acciones propuestas, las fuentes de recursos y en caso de ser necesario la gestión de estos.

- **Rol de apoyo en planeación territorial:** Desde el punto de vista técnico, su rol consiste en surtir los pasos de la planeación territorial, garantizando una visión del territorio integral que responda a las particularidades y dinámicas propias del lugar donde se está planeando.

- **Rol de apoyo en ingeniería:** Desde el punto de vista de la infraestructura, buscará que ese componente se inserte dentro de las líneas estratégicas. Además, asesorará su formulación y revisará su adecuada implementación.

- **Rol de apoyo social:** Se encargará de dinamizar la participación ciudadana y garantizar la articulación e inserción de los distintos actores y dinámicas sociales y económicas territoriales en este proceso de planeación.

5. PASO 3. CONFORMACIÓN DEL GRUPO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA POR LA VIDA EN LAS VÍAS

¿Para qué? Para garantizar una amplia participación ciudadana mediante la incorporación de todos los actores sociales en el proceso de formulación del plan el cual, a su vez, permite conocer la percepción de los ciudadanos en torno al tema.

¿Quién lo hace? El equipo responsable del Plan Local de Seguridad Vial, se encargará de promover la conformación de este grupo.

¿Cuál es el producto? Grupo de participación ciudadana por la vida en las vías, conformado y activo.

¿Qué es el grupo de participación ciudadana por la vida en las vías? Es un proceso de iniciativa ciudadana, autónomo que propende por ejercer el derecho a la participación ciudadana integrado por actores interesados y corresponsables de la Seguridad Vial, que procuran un cambio y la defensa de la vida en las vías.

¿Quiénes pueden integrar el grupo? Ciudadanos o representantes de grupos de peatones, ciclistas, otros medios de movilidad no motorizados, víctimas, motociclistas, organismos de socorro, conductores de transporte público, particular y de carga, representantes de empresas de transporte regionales, representantes del sector asegurador, cámaras de comercio y agremiaciones del sector productivo, miembros de organismos no gubernamentales, fundaciones, entidades sin ánimo de lucro, academia, expertos, organismos de apoyo, entre otros. Es de aclarar que este grupo no hace parte de la institucionalidad pública y como se dijo con antelación tanto su conformación, como su funcionamiento son de iniciativa autónoma ciudadana.

¿Cuál es su objetivo? Tiene por objetivo apoyar la formulación del diagnóstico participativo, participar en la priorización de las líneas estratégicas del Plan Local de Seguridad Vial, coadyuvar en la gestión en términos de movilización social para el trámite de adopción del plan, y cuando este se adopte, apoyar su implementación y realizar el seguimiento al mismo desde la perspectiva de la participación ciudadana.

¿Por qué es importante? El grupo de participación ciudadana por la vida en las vías, es fundamental porque la política pública de Seguridad Vial y en específico el Plan Local de Seguridad Vial, es una política que trasciende los periodos de gobierno, lo que hace que sea necesario tener un soporte ciudadano y social que movilice entre periodos de mandatarios, su ejecución y seguimiento. Esto quiere decir que, los Planes Locales de Seguridad Vial, no son propiedad de un gobierno, deben ser parte de los soportes de desarrollo y planificación de un municipio, distrito o departamento.

El seguimiento de estos planes permitirá la modificación y ajuste que desde el punto de vista técnico se pueden identificar en su implementación. En este contexto, la conformación de este grupo permite adelantar procesos más robustos de seguimiento y, sobre todo, políticas de largo plazo que generen verdaderos cambios. De igual manera, en términos culturales y comportamentales, se busca que estas iniciativas autónomas permitan crear arraigos culturales que generen los cambios comportamentales y, con ello, contribuyan a la reducción de muertes y lesionados graves por causa de siniestros viales.

¿Cuáles son sus características?

- Se recomienda que sea un espacio autónomo el cual define su propio funcionamiento y reglamentación.

- **Se recomienda que, para conformar este grupo, sean máximo diez (10)**

personas, y donde se busca que dichos integrantes tengan cierto nivel de representatividad de sectores del transporte o de actores viales. Si el número de inscritos no supera las diez (10) personas, estas serán las que conformarán los grupos de participación ciudadana. En aquellos casos en los que los inscritos superen este número, se recomienda realizar una selección que garantice cierta representatividad. Para ello, se recomienda realizar una votación mediante la cual se elija a los integrantes que harán parte del grupo de participación ciudadana.

- Se recomienda que la representatividad de actores incluya a los actores más vulnerables en las vías.

- Se recomienda que, en la representatividad de los distintos actores, se incluya a aquellos actores más vulnerables en las vías.

- **Se sugiere que, el periodo en el que participan los representantes del grupo de participación ciudadana, sea de tres (3) años.**

- Son autónomos de los gobiernos locales, pero se articulan con ellos y sostienen un constante diálogo en pro del bienestar de los ciudadanos.

- La acción del grupo de participación ciudadana por la vida en las vías, contiene la suficiente información en cuanto al desarrollo y competencias de la política pública, al tiempo que concentran sus esfuerzos en el bienestar de la ciudadanía en lo relacionado con la Seguridad Vial.

- Los miembros del grupo de participación ciudadana por la vida en las vías podrán ser invitados a las sesiones del Comité Local de Seguridad Vial.

- Se recomienda, que, con el propósito de afianzar consensos, se adelante un acto simbólico, mediante la firma de un "Pacto por la Seguridad Vial", renovable durante cada administración local, entre la institucionalidad pública, privada y social del territorio.

¿Qué actividades se adelantan para la constitución del grupo de participación ciudadana por la vida en las vías?

- Realizar una amplia convocatoria pública a través de diferentes medios y estrategias que permita la inscripción de un número considerable de personas las cuales se representen a sí mismas o algún colectivo social.

- Formalizar la constitución de este grupo, para lo cual se elaborará un acta de conformación firmada por todos los delegados, y se realizará presentación formal ante el comité.

18 RECOMENDACIONES QUE DEBEN IMPLEMENTAR A LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL ARMONIZADO CON EL PLAN MUNDIAL DE SEGURIDAD Y EL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

RESOLUCIÓN 74/299 DEL 2020 DE LAS NACIONAES UNIDAS Y DECRETO LEY 1430 DEL 2022 Y LEY 2251 DEL 2022

1. Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la **no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y de poner en práctica** leyes adecuadas, efectivas y basadas en datos empíricos o científicos sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades o las distracciones durante la conducción.

2. Alienta también a los Estados Miembros a que adopten medidas para promover **el conocimiento y la conciencia de la seguridad vial entre la población mediante campañas de educación, capacitación y publicidad, especialmente entre los jóvenes, y a que difundan buenas prácticas** de seguridad vial en la comunidad.

3. Alienta además a los Estados Miembros a que fortalezcan la capacidad **institucional mediante una formación adecuada y el desarrollo de la capacidad en lo que respecta a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de infraestructura, el transporte público y la atención** posterior a los accidentes, y a que reúnan, analicen y difundan datos desglosados que sirvan para formular y aplicar políticas eficaces y con base empírica.

4. Invita a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de establecer mecanismos de **evaluación periódica de los vehículos a fin de garantizar que todos los vehículos nuevos y en uso cumplan las normas básicas de seguridad** pertinentes.

5. Invita a los Estados Miembros a que alienten e incentiven el desarrollo, la aplicación y la implantación de las tecnologías actuales y futuras y otras innovaciones para mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de la

seguridad vial, desde la prevención de accidentes hasta la respuesta de emergencia y la atención de los traumatismos, prestando especial atención a las necesidades de los usuarios de las vías de tránsito más vulnerables, como los **peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios del transporte público,** en lo que respecta a la seguridad.

6. Exhorta a las empresas e industrias de todos los tamaños y sectores a que contribuyan al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial, por ejemplo, aplicando principios de sistemas seguros a toda su cadena de valor, según proceda y de conformidad con las leyes nacionales.

7. Alienta a los Estados Miembros a que adopten, apliquen y hagan cumplir políticas y medidas para proteger y promover activamente la **seguridad peatonal y el transporte en bicicleta,** con miras a mejorar la seguridad vial y lograr resultados más amplios en materia de salud, en particular en cuanto a la prevención de las lesiones y las enfermedades no transmisibles.

8. Insta a los Estados Miembros a que apliquen políticas de seguridad vial para la protección de las personas más vulnerables entre los usuarios de las vías de tránsito, en particular **los niños, los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad**, teniendo en cuenta las obligaciones que atañen a los Estados Miembros según los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas aplicables en la materia.

9. Alienta a los Estados Miembros y a las entidades del sector privado que aún no lo hayan hecho a establecer un mecanismo eficaz para reducir el número de accidentes, muertes y lesiones por accidentes de tráfico causadas por conductores profesionales, en particular los conductores de vehículos comerciales, debido a peligros asociados específicamente a su trabajo, en **particular la fatiga.**

10. Alienta a los Estados Miembros a que elaboren y apliquen leyes y políticas amplias **sobre motocicletas, incluida la capacitación, la concesión de licencias de conductor, la matriculación de vehículos, las condiciones de trabajo y la utilización por los propios motociclistas de cascos y de equipo de protección personal, en el marco de las normas internacionales vigentes,** ante el número desproporcionadamente elevado y cada vez mayor de muertes y lesiones en todo el mundo en las que se ve involucrado el uso de **motocicletas, en particular en los países en desarrollo.**

11. Invita además a los Estados Miembros a que sigan aplicando marcos de calificación profesional para conductores, basados en normas internacionalmente reconocidas, **incluidas la capacitación**, la certificación y

la concesión de licencias, la restricción de las horas de conducción y las condiciones de trabajo, que se centren en abordar las principales causas de los accidentes en los que se ven involucrados vehículos comerciales pesados, reconociendo que la distracción es una causa importante de accidentes.

12. Solicita a la Organización Mundial de la Salud que siga supervisando, mediante sus informes sobre la situación mundial de la seguridad vial, los progresos hacia el logro de los objetivos del Decenio de Acción y que aproveche, según proceda, las iniciativas en curso, incluidas las de l**os observatorios regionales de seguridad vial, para armonizar los datos sobre seguridad vial y hacer que estén disponibles y sean comparables.**

13. Invita a todos los interesados pertinentes, las organizaciones internacionales, los bancos de desarrollo y los organismos de financiación, las fundaciones, las asociaciones profesionales y las empresas del sector privado a que aumenten la financiación para facilitar la aplicación de las medidas necesarias para cumplir las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario.

14. Invita a los Estados Miembros a que sigan invirtiendo en la seguridad vial a todos los niveles, entre otras cosas asignando presupuestos específicos suficientes para el mejoramiento institucional y de la infraestructura de la seguridad vial y apoyando al Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros mecanismos, como el Servicio Mundial del Banco Mundial para la Seguridad Vial, según proceda.

19 POLITICA PUBLICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA CERO.

LEY 2251 DE 2022

ARTÍCULO 2º. Principios generales.

Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las

personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:

a. **Sistema Seguro:** Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.
b. **Responsabilidad compartida:** Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos.
c. **Seguridad Vehicular:** Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas).
d. **Seguridad en las vías:** Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.

En concordancia con la ley 2197 del 2022 artículo 56 inciso 3 y 4

ARTICULO 56. Modifíquese el Artículo 2 de la Ley 1310 de 2009 cuando se hacen las siguientes definiciones, las cuales quedaran así:

ARTÍCULO 2. Definición. Para la aplicación e interpretación de esta Ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Agente de Tránsito y Transporte: Todo empleado público o contratista, que tiene como funciones u obligaciones, regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 1310 de 2009, respecto de la carrera administrativa.

Grupo de Control Vial o Cuerpo de Agentes de Tránsito: Grupo de empleados públicos o contratistas que tiene como funciones y obligaciones, regular la

circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en, cada uno de los entes territoriales, vinculados legal y/o contractualmente, a los organismos de tránsito y transporte.

Comentario:
Los agentes de tránsito y transporte y los contratistas de tránsito y transporte, tienen una misión y obligación de blindar la seguridad en todos los aspectos a la vida y los bienes de los actores viales, tanto en la zona urbana como en la zona rural,a manera de prevención, educación, inspección, vigilancia, control e intervención. En el cumplimiento de las normas y señales de tránsito que le sean aplicables con relación a los cambios de habito, comportamiento y conducta.

20 LEY 2251 DEL 2022 ARTICULO 6 PARÁGRAFO

ARTÍCULO 6°. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

PARÁGRAFO. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.

Comentario: Las autoridades de tránsito, los organismos de tránsito, deben aceptar la documentación del conductor y del vehículo presentada en medios digitales como documentos originales respectando el principio de oportunidad, principio de plena identificación y principio de educación, norma establecida ley 769 del 2002 articulo 1 modificado por la ley 1383 del 2010 inciso 5.

21 LEY 2197 DEL 2022
ARTICULO 57 INCISO 2

ARTÍCULO 57. Modifíquese, el Artículo 4 de la Ley 1310 de 2009, el cual quedaran así:

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

Comentario: Teniendo en cuento lo establecido en presente ley y la sentencia solo pueden aplicar sanciones por infracciones a las normas de tránsito y transporte quienes tengan la calidad de técnico de inspectores de policía con funciones de tránsito y transporte o inspectores de tránsito y transportes nombrados mediante actos administrativos por los alcaldes municipales y distritales en su respectiva jurisdicción.
Se debe tener en cuenta que los secretarios de movilidad o secretarios de tránsito son autoridades de organismo de tránsito para el manejo de las especies venales.

22 LEY 2251 DEL 2022
ARTICULO 7

ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:

ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos particulares:

a. Saber leer y escribir.

b. Tener dieciséis (16) años cumplidos.

c. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.

   En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

   En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.

d. Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.

e. Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.

   Para vehículos de servicio público:

   Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.
   Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.

   PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el

Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: Ir.is capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.

23 LEY 2251 DEL 2022 ARTICULO 8

ARTÍCULO 8. Adiciónese el artículo 136A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 136A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.

El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.

Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.

Comentario: Las autoridades de tránsito, los organismos de tránsito y los organismos de apoyo al tránsito serán sancionado con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes de acuerdo a la ley 2050 del 2020 articulo 12 literal (e) y el artículo 20 de la misma norma.

24 LEY 2251 ARTICULO 9, OBLIGACIONES QUE DEBEN CUMPLIR LOS CONDUCTORES Y ACOMPAÑANTES EN MOTOCICLETA, MOTOCICLO Y MOTOTRICICLO.

ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:

ARTÍCULO 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:

1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.

2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.

3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.

4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.

5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.

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".

Comentario: las autoridades de tránsito de control operativo deben vigilar, controlar e intervenir para que los conductores y acompañantes cumplan con lo establecido en el anterior articulo cuando hagan uso de las vías públicas o privadas abiertas al público, tanto en las zonas urbanas como en las zonas rurales.

25 VELOCIDADES PARA ZONAS URBANAS LEY 2251 DEL 2022

ARTICULO 12. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.

PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.

PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad limite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.

Comentario: los conductores de los vehículos automotores, deben transitar a 30 kilómetros por hora, en los siguientes casos de acuerdo a lo establecido en la ley 769 del 2002 articulo.

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.

26 VELOCIDADES ESTABLECIDAS EN LA ZONAS RURALES LEY 2251 DEL 2022

ARTÍCULO 13. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departar1entales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.

Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.

Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

PARÁGRAFO 1. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.

PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad limite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.

Comentario: Los vehículos de transporte de carga y transporte escolar no pueden transitar a una velocidad superior a 80 kilómetros por hora.

27 OBLIGATORIEDAD DE LOS PLANES DEPARTAMENTALES Y LOCALES DE SEGURIDAD VIAL

LEY 2251 DE 2022 ARTÍCULO 14. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL.

Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.

PARÁGRAFO 1: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial.

PARÁGRAFO 2: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Comentario: En los planes estratégico los entes territoriales están obligados a incorporar su plan local, el programa integral de estándares de servicios de

seguridad vial para el tránsito de vehículos y motocicletas de acuerdo a la resolución 45295 del 2022 articulo 7.3.4 planes locales de seguridad vial: Los planes locales de seguridad vial deberán armonizarse con el adoptado por esta sección en cuanto a los contenidos allí previstos para el tránsito de motocicletas., deben incorporar el plan estratégico de cumplimiento al marco normativo de transporte y tránsito de acuerdo a la resolución 3443 del 2016 lo deben actualizar anualmente los dos primeros meses de cada año radicarlo en la dirección territorial de cada departamento y enviar copia al *"Sistema Inteligente Nacional de Supervisión al Transporte (SINST-VIGIA)"*., también están obligados a incorporar saber moverse para una movilidad segura con enfoque cero en las instituciones educativas públicas y privadas desde preescolar hasta media vocacional.

28 DAÑOS MATERIALES

ARTÍCULO 16. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

ARTÍCULO 143. DAÑOS MATERIALES. En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no sé produzcan lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.

Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación.

Comentario: Los conductores y las compañías aseguradoras y los demás interesados, deben recaudar en el lugar de los hechos la mayor cantidad de

pruebas a través de medios físicos y tecnológicos, que les permitan acudir a los centros de conciliación., a conciliar los daños producidos en la colisión del siniestro vial, las actas de conciliación deben de estar firmadas por las partes y el conciliador para que sea cosa juzgada y preste merito ejecutivo. No se pueden conciliar con conductores asalariados, conductores que tengas asignación de vehículos oficiales que no ostente la responsabilidad del mismo, con conductores en estado de embriaguez y bajo los efectos de sustancia alucinógenas y con menores de edad.

29 SINIESTROS VIALES CON HOMICIDIOS Y LESIONES PERSONALES.

ARTÍCULO 17. Modifíquese el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 146. Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la norma de tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños.

Comentario: Los agentes de tránsito y transporte tienen la obligación de entregar la copia del informe del "Informe Policial de accidente de tránsito IPAT", en el lugar de los hechos, firmadas por las partes interesada en el siniestro vial, en cumplimiento de la ley 769 del 2002 articulo 149 y la Sentencia C-429 del 2023 de la Corte Constitucional. El incumplimiento de lo anterior incurrirá en causal de mala conducta. El agente de tránsito debe cumplir con la establecido en el artículo 147 de la ley 769 del 2002 en expedirle ordenes de comparendo a los presuntos conductores infractores a la norma de tránsito y los inspectores tienen la obligación de culminar los procesos contravencionales para que la violación de dicha norma sea la causa probable del siniestro vial, concursándole copia a las autoridades competentes (Fiscalía, Juzgados y Procuraduría).

30 OMISIÓN A LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL

LEY 2050 DEL 2020 ARTICULO 6 Y DECRETO 2106 DEL 2019 ARTICULO 110

LEY 2106 DEL 2050 DEL 2020

ARTÍCULO 6º. Omisión. En cumplimiento de las disposiciones legales, las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996.

Las entidades, organizaciones o empresas cuya misionalidad no se encuentra relacionada con el transporte y que omitan el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, incurrirán en las sanciones dispuestas en el artículo 13 de la Ley 1562 de 2012, las normas que a su vez la adicionen, modifiquen o sustituyan.

DECRETO 2106 DEL 2019 ARTICULO 110

ARTÍCULO 110. Diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial. El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 quedará así:

ARTÍCULO 12. *Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.* Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, SGSST.

En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación. Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:

1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.

2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad

organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.

3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.

4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función.

Comentario: La no implementación actualización de los planes estratégicos de las entidades territoriales impiden o limita a las empresas de transporte, a las entidades, organizaciones o empresas cuya misionalidad no se encuentran relacionadas con transporte, debido a que toda estas entidades, organizaciones o empresas deben de armonizar su plan estratégico con los planes de los entes territorial de cada jurisdicción donde tenga su sede o subsede, teniendo en cuenta que las sanciones para las empresas de transporte publico terrestre automotor de todas la modalidades y sub modalidades están establecidas en la Ley 336 del 1996 articulo 46 parágrafo único literal (a) de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Para las demás entidades organizaciones o empresa están establecidas en el artículo 13 de la ley 1562 del 2012 por un valor quinientos (500) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

31 **SANCIONES APLICABLES** A LAS AUTORIDADES DE TRANSITO, ORGANISMO DE TRANSITO Y ORGANISMO DE APOYO A LAS AUTORIDADES DE TRANSITO.

ARTÍCULO 11º. Causales de amonestación. Será sancionado con amonestación escrita el organismo de tránsito y organismos de apoyo al tránsito que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

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

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

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

ARTÍCULO 12º. Causales de multa. Será sancionado con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el organismo de tránsito que incurra en cualquiera de las siguientes conductas:

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

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

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

d. Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los trámites que se adelanten ante dichos organismos.

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

f. Reincidir en cualquiera de las fallas contempladas en el artículo anterior dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de ejecutoria de la providencia que imponga la sanción de amonestación.

Comentario: Los organismos de tránsito o los organismos de apoyo que incumpla lo establecidos en el artículo 11 y 12 de la ley 2050 de 2020 serán investigados y sancionados con base en lo establecido en el artículo 13 y 20 de la anterior mencionada.

32 LEY 2050 DEL 2020 ARTICULO 13 Y 20

ARTÍCULO 13º. Inicio de investigación administrativa. Cuando la Superintendencia Transporte, de oficio o a petición de parte, tenga conocimiento que un organismo de tránsito o un organismo de apoyo al tránsito presuntamente ha incurrido en cualquiera de las faltas contempladas en los artículos 11º y 12º de la presente Ley, abrirá investigación mediante resolución

motivada que deberá contener como mínimo:

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

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

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

ARTÍCULO 20º. Deber de informar. Cuando la Superintendencia de Transporte tenga conocimiento de expedición de actos administrativos contrarios a las normas y procedimientos contenidos en la legislación nacional vigente en materia de tránsito y transporte, además de dar el informe a la Procuraduría General de la Nación, deberá ejercer las acciones contenciosas administrativas y/o penales a que haya lugar.

Comentario: El incumplimiento en lo establecido en el artículo 11 y 12 tienen las implicaciones establecidas en el artículo 13 y 20 de la Ley 2050 del 2020.

33 RESPONSABILIDADES CIVILES Y ADMINISTRATIVAS

ARTÍCULO 17º. Copias. De estas sanciones se remitirá copia al Gobernador, Alcalde Distrital o Municipal, Asamblea Departamentales y Concejos Municipales de del organismo de tránsito sancionado.

ARTÍCULO 18º. Acción de repetición. El organismo de tránsito y organismos de apoyo al tránsito repetirá contra el funcionario o exfuncionario a fin de que responda civil y administrativamente por los perjuicios que cause a éste, por hechos u omisiones ocurridos en el ejercicio de su cargo y que ocasionen la imposición de cualquiera de las sanciones a que se refiere el presente Título.

ARTÍCULO 19º. Caducidad. La facultad que tiene la Superintendencia de Transporte para imponer las sanciones a que se refiere el presente Título caduca a los tres (3) años de producido el último acto constitutivo de la falta.

Comentario: Los funcionarios o exfuncionarios deberán responder civil y

administrativamente por los daños causados a personas naturales o jurídicas hasta después de 3 años de haber dejado su cargo.

34. CAUSALES DE SUSPENSIÓN, CANCELACIÓN DE HABILITACIÓN DE ORGANISMO DE APOYO Y TRÁNSITO.

Artículo 19. Causales de Suspensión y Cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito. Reglamentado por el Decreto Nacional 1479 de 2014. Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas:

1. No mantener la totalidad de condiciones de la habilitación, no obtener las certificaciones de calidad o perder temporalmente alguna de las exigencias previas a la habilitación.

2. Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes.

3. Cuando la actuación de sus empleados durante el servicio encuadre en delitos contra la Administración Pública y estas actuaciones no hayan objeto de control interno del organismo, se entenderá por pública todas las funciones a cargo de la entidad, para efectos administrativos, fiscales, disciplinarios y penales.

4. Alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este.

5. Expedir certificados en categorías o servicios no autorizados.

6. Facilitar a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros.

7. Abstenerse injustificadamente de prestar el servicio.

8. Expedir certificados sin comparecencia del usuario.

9. Vincular personal que no reúna los requisitos de formación académica y de experiencia exigidos, cuando los documentos presentados no sean verídicos, reemplazar el personal sin aviso al Ministerio de Transporte o mantenerlo en

servicio durante suspensiones administrativas, judiciales o profesionales.

10. Reportar información desde sitios o instalaciones no autorizados.

11. No hacer los reportes e informes obligatorios de acuerdo con lo que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos Transporte.

12. Alterar los resultados obtenidos por los aspirantes.

13. No reportar la información de los certificados de los usuarios en forma injustificada.

14 Variar las tarifas sin informarlo públicamente y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte. En este caso procederá multa de entre 1 y 5 salarios mínimos legales mensuales por cada caso.

15. Mantenerse en servicio a pesar de encontrarse en firme sanción de suspensión de la habilitación. Procederá además multa entre 50 y 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

16. Abstenerse de reportar por escrito a las autoridades competentes las inconsistencias que se presenten en la información aportada por el usuario o en la percibida durante los servicios.

17. No atender el régimen de prohibiciones señalado en las normas legales y reglamentarias.

18. No atender los planes de mejoramiento que señalen las autoridades de control y vigilancia.

19. Permitir la realización de trámites de tránsito sin él paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito.

La suspensión podrá ordenarse también preventivamente cuando se haya producido alteración del servicio y la continuidad del mismo ofrezca riesgo a los usuarios o pueda facilitar la supresión o alteración del material probatorio para la investigación.

La suspensión de la habilitación acarrea la suspensión del servicio al usuario -la cual deberá anunciar públicamente en sus instalaciones- y la pérdida de la interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT para cada sede en que se haya cometido la falta.

La cancelación procederá en caso de reincidencia en cualquiera de las faltas señaladas en los numerales 2, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 14, 15 y 19 del presente artículo. En firme la cancelación, ella tendrá efectos sobre todas las sedes del organismo, para lo cual se dispondrá el cierre de los establecimientos de comercio. Las personas naturales o jurídicas que hayan dado lugar a la cancelación, sus asociados y parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad y primero civil, no podrán constituir nuevos organismos de apoyo en cualquiera de sus modalidades ni asociarse o hacer parte a cualquier título de organismos habilitados durante los cinco (5) años siguientes.

El procedimiento sancionatorio será el señalado en el Código Contencioso Administrativo.

La comisión de algunas de las faltas señaladas en los numerales 2, 4, 5, 6, 7, 11, 14 y 19 del presente artículo se entenderá falta de los organismos de tránsito y facultará a la Superintendencia de Puertos y Transporte para intervenirlos.

35 **INTERVENCIONES** A LOS ORGANISMOS DE TRANSITO Y DE APOYO

ARTÍCULO 2º. Intervención de Organismos de Tránsito. La intervención consistirá en un conjunto de medidas administrativas de carácter transitorio, ejercidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte, sobre los Organismos de Tránsito, con la finalidad de garantizar la correcta y eficaz atención a los usuarios. La Superintendencia de Puertos y Transporte, podrá ordenar la intervención de un Organismo de Tránsito de cualquier nivel cuando se presenten las siguientes causales:

a) Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes.

b) Se altere o modifique la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este.

c) Se expidan certificados en categorías o servicios no autorizados.

d) Se facilite a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros.

e) Se abstenga injustificadamente de prestar el servicio.

f) No se hagan los reportes e informes obligatorios de acuerdo con lo que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte.

g) Se varíen las tarifas sin informarlo públicamente y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte.

h) Se permita la realización de trámites de tránsito sin él paz y salvo expedido por el sistema integrado de información de multas y sanciones por infracciones de tránsito.

PARÁGRAFO 1º. La intervención de que trata el presente artículo, será ordenada por el Superintendente de Puertos y Transporte, hasta por el término de un (1) año, prorrogable por un periodo igual, mediante acto administrativo debidamente motivado. La decisión no será susceptible de ningún recurso.

PARÁGRAFO 2º. El acto que ordena la intervención será remitido junto con el expediente a la autoridad disciplinaria y/o penal correspondiente para lo de su competencia. En todo caso, se solicitará a la Procuraduría General de la Nación que, si lo considera pertinente, ejerza la facultad preferente a que se refiere el artículo 277 de la Constitución Política.

Comentario: Las actuaciones administrativas la Superintendencia y el Ministerio de Transporte la iniciara de oficio o a petición de cualquier ciudadano o autoridad mediante un acto administrativo motivado suscrito por la Superintendencia de Transporte. En concordancia con los artículos 13 y 20 de la ley 2050 del 2020.

36 LEY 1326 DEL 2009 ARTICULO 1

Artículo 1º. El artículo 110 del Código Penal quedará así:

Artículo 110. Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:

1. Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o droga o sustancia que produzca dependencia física o psíquica y ello haya sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena.

2. Si el agente abandona sin justa causa el lugar de la comisión de la conducta, la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena.

3. Si al momento de cometer la conducta el agente no tiene licencia de conducción o le ha sido suspendida por autoridad de tránsito, la pena se aumentará de una sexta parte a la mitad.

4. Si al momento de los hechos el agente se encontraba transportando pasajeros o carga pesada sin el lleno de los requisitos legales, la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes.

5. Si al momento de los hechos el agente se encontraba transportando niños o ancianos sin el cumplimiento de los requisitos legales, la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes.

37 LEY 769 DEL 2002 ARTICULOS 148 Y 149

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.

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.**

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.

- 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.

Nota: En concordancia con la Sentencia de Corte Constitucional C-429 del 2003 Declaró exequible la expresión "quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo", contenida en el inciso primero de la presente norma.

38 LEY 906 DEL 2004 ARTICULO 202

ARTÍCULO 202. ÓRGANOS QUE EJERCEN FUNCIONES PERMANENTES DE POLICÍA

JUDICIAL DE MANERA ESPECIAL DENTRO DE SU COMPETENCIA. Ejercen permanentemente funciones especializadas de policía judicial dentro del proceso penal y en el ámbito de su competencia, los siguientes organismos:

1. La Procuraduría General de la Nación.
2. La Contraloría General de la República.
3. Las autoridades de tránsito.
4. Las entidades públicas que ejerzan funciones de vigilancia y control.
5. Los directores nacional y regional del INPEC, los directores de los establecimientos de reclusión y el personal de custodia y vigilancia, conforme con lo señalado en el Código Penitenciario y Carcelario.
6. Los alcaldes.
7. Los inspectores de policía.

PARÁGRAFO. Los directores de estas entidades, en coordinación con el Fiscal General de la Nación, determinarán los servidores públicos de su dependencia que integrarán las unidades correspondientes.

39 RESOLUCIÓN 45295 DEL 2022 ARTICULO 8.6.2.

ARTÍCULO 8.6.2. OBLIGACIÓN DE DILIGENCIAMIENTO DEL IPAT. La Autoridad de Tránsito de acuerdo a su jurisdicción está obligada a diligenciar el IPAT de conformidad con el Anexo 72 "Manual de diligenciamiento del Informe Policial de Accidente de Tránsito" establecido para ello, en forma clara y completa.

40 CODIFICACIÓN DEL INFORME DEL IPAT

CÓDIGO	HIPÓTESIS	DESCRIPCIÓN	CONCORDANCIA
90	Transportar otra persona o cosas	Cuando transporta una u otras personas o cosas que disminuyan su visual o incomoden su condición.	Ley 769/2002 Art.94, art.55 para motos ley 1234 del 2008 art.3 #6
91	No conducir a horcajadas	No ubicar debidamente los pies en cada uno de los pedales del vehículo	Ley 769/2002 Art.55,94
92	No sujetar los manubrios	Conducir dejando uno de los dos manubrios sueltos	Ley 769/2002 Art.55,94

93	Transitar distante de la acera u orilla de la calzada	Circular a una distancia superior a un metro de la acera u orilla de la calzada	Para bicicletas ley 769/2002 Art. 55 y Art.94 para motos- Ley 1239/2008 Art. 3 # 1
94	Circular por calzadas o carril destinados a buses y busetas	Transitar por la calzadas o carriles de uso exclusivo para busetas y buses	Ley 769/2002 Art. 55, en concordancia el Art. 9 de la ley 1811 del 2016 y la sentencia C018 del 2004
95	Transitar uno al lado del otro	Cuando los ciclista o motociclistas no marchan uno tras otro, en especial al integrar un grupo	Ley 769/2002 Art.1,55,94 sentencia C018 del 2004
96	Sujetarse a otro vehículo	Aferrarse o remolcar a otro vehículo con fin de ser halado	Ley 769/2002 Art. 1,55,94
97	Transitar por las vías prohibidas	Circular por vías expresamente prohibidas para ciclistas y/o motociclistas	Ley 769/2002 Art. 55 ,94 Sentencia C018/2004
98	Transitar entre vehículos	Ubicarse entre dos filas de vehículos o dos de ellos que transiten por sus respectivos carriles	Ley 769/2002 Art.55,60,68,9 5
99	No hacer uso de señales reflectivas o luminosas	No utilizar dispositivos luminosos, elementos reflectivos y/o luminosos como chalecos o chaquetas que permitan la visibilidad de horas nocturnas o cuando sea escasa	Para bicicletas la ley 769/2002 Art.1.55,96 Núm. 2 para motos ley 1239/2008 Art. 3 #2

TABLA 2 DEL CONDUCTOR GENERAL

CÓDIGO	HIPÓTESIS	DESCRIPCIÓN	CONCORDANCIA
101	Adelantar en curva o pendientes	Sobre pasar a otro vehículo en cualquier curva exista o no la demarcación	Ley 769/2002 Art. 55 y 73
102	Adelantar por la derecha	Maniobra de adelantamiento por la derecha de otro vehículo o hacer uso de la berma o parte de ella sobre pasarlo	Ley 769/2002 art. 55 y 73
103	Adelantar cerrando	Cuando se obstruye el paso al vehículo que va a pasar o al que sobrepasó	Ley 769/2002 art. 55
104	Adelantar invadiendo carril de sentido contrario	Sobrepasar invadiendo el carril de otro que viene en sentido contrario	Ley 769/2002 Art. 73

105	Adelantar en zona prohibida	Sobrepasar un vehículo donde exista la línea separadora central o de carril continua, intersección o de zona peatonal	Ley 769/2002 Art. 55
106	Adelantar invadiendo carril del mismo sentido en zigzag	Adelantar invadiendo carril adyacente del mismo sentido de circulación maniobra en Zigzag	Ley 769/2002 Art. 55 y 73
107	Aprovisionamiento indebido	Proveer de combustible llevando pasajeros o con el motor encendido, en sitio y formas inadecuadas.	Ley 769/2002 Art. 55 y 85
108	Carga sobresaliente sin señales	Cuando el vehículo que lleve carga afuera de la carrocería, no utiliza señales y/o elementos establecidos para la indicación de un peligro	Ley 769/2002 Art. 55
109	Defectos físicos y psíquicos	Cuando se conduce bajo enfermedad física, sea alteración orgánica, muscular o motora, inestabilidad emocional o conflictos personales etc.	Ley 769/2002 Art. 1 inciso 5, 55
110	Exceso en horas de conducción	Cuando el conductor a conducido durante un tiempo prolongado y/o monótono, aumentando la fatiga en la conducción	Ley 769/2002 Art.1, 55 y 157
111	Dejar obstáculos en la vía	Piedra, ramas, u otros objetos dejados en la vía	Ley 769/2002 Art. 55
112	Desobedecer señales de transito	No acatar las indicaciones de las señales existentes en el momento del accidente. No confundir con carencia de señales	Ley 769/2002 Art.1,55 109 y art.111
113	Desobedecer al agente de transito	No acatar las actuaciones del agente de transito	Ley 769/2002 Art. 55 parte final
114	Embriaguez aparente	Cuando se observa ingestión de alcohol	2013 Art. 5 ley 769/2002 Art. 55
115	Embriaguez o sustancia alucinógenas	Cuando se ha llevado a cabo la prueba y se consta el estado de embriaguez o droga	Ley 1696 del 2013 Art.5 en concordancia Art. 110 ley 599 del 2000
116	Exceso de velocidad	Conducir a velocidad mayor de la permitida, según el servicio y sitio de accidente	Ley 2251 Art. 12 y 13

117	Explosivos o similares con pasajeros	Transportar materiales inflables, tóxicos, venenosos, corrosivos, radiactivos o explosivos llevando pasajeros	Ley 769/2002 Art. 55
118	Falta de mantenimiento mecánico	No corregir las deficiencias mecánicas de que se habla en las causas 201 a 215. Se debe marcar adicionalmente cuál de ellas	Ley 1383 del 2010 Art. 8 y ley 769/2002 Art. 55
119	Frenar bruscamente	Detenerse o frenar repentinamente sin causas justificadas	Ley 769/2002 Art. 66 parágrafo único
120	Pasajeros obstruyendo el conductor o sobre cupo	Cuando se transportan usuarios en áreas ale dañadas al conductor o el número superior a la capacidad señalada en la Licencia de Transito o Tarjeta de Operación, obstruyendo su visual o dificultando su maniobra	Ley 769/2002 Art. 55
121	No mantener distancia de seguridad	Conducir muy cerca del vehículo de adelante, sin guardar las distancias previas por el C.N.T. para las diferentes velocidades	Ley 769/2002 Art. 55 y108
122	Girar bruscamente	Cruce repentino con o sin indicación	Ley 769/2002 Art. 67 parágrafo 1
123	No respectar prelación de intercepción o giros	No respetar las prelaciones en intercepciones no señalizadas o en situación de giro de acuerdo con lo escrito en la ley	Ley 769/2002 Art. 55 y 70
124	No cambiar luces	Utilizar luces altas frente al vehículo que viene en sentido contrario	Ley 769/2002 Art. 55
125	Estacionar sin seguridad	No colocar el freno de emergencia, los elementos de bloqueo o las señales de peligro reglamentarias al parquear	Ley 769/2002 Art.55, 75 y 77
126	Falta de prevención ante animales en la vía	No ser preventivo ni disminuir velocidad ante la presencia de animales en la vía. En caso de equinos, los jinetes no podrán dominar al animal ante una reacción repentina del animal.	Ley 769/2002 Art. 55

127	Transitar en contra vía	Transitar por una vía en sentido contrario de circulación	Ley 769/2002 Art.1 Inciso 5 y 55
128	Recoger o dejar pasajeros sobre la calzada	No orillarse para dejar o recoger pasajeros en los sitios permitidos, haciéndolo a una distancia mayor a 30 Cms de la cera u orilla	Ley769/2002 Art. 65 y 75
129	Transportar pasajeros en la parte exterior	Llevar pasajeros en la parte exterior del vehículo o fuera de la cabina salvo aquellos que por su naturaleza si lo requieran	Ley 769/2002 Art. 83
130	Transitar sin luces	No utilizar las luces exteriores de su vehículo por negligencia o por daño, cuando estas se requieren	Ley 1383/2010 Art. 8 y la Ley 796/2002 Art. 55
131	Salirse de la calzada	Dirigirse y transitar parcialmente o totalmente por la berma con el fin de adelantar congestionamientos vehiculares u otra situación similar	Ley 769/2002 Art. 1 inciso 4, y 55.
132	No respetar prelación	No detener el vehículo o ceder el paso, cuando se integran a una vía de mayor prelación donde no existe señalización	Ley 769/2002 Art. 55, 70 y 71
133	Subirse al andén o vías peatonales	Transitar parcial o totalmente por andenes, separadores, vías peatonales, intencionalmente	Ley 769/2002 Art. 55
134	Reverso imprudente	Dar marcha a atrás en forma rápida y excesiva sin fijarse o sin utilizar luces de prevención	Ley 769/2002 Art. 55 y 69
135	Remolque sin precaución	Remolcar un vehículo sin las señales de prevención o los requisitos establecidos	Ley 769/2002 Art. 55 y 72
136	Incendio por reparación indebida	Repara un vehículo en la vía, con o sin pasajeros dentro, sin tomar las precauciones debidas para evitar incendio	Ley 769/2002 Art. 55 y 79
137	Falta de señales en vehículo varado	No colocar la señal de peligro a una distancia aproximada de 50 y cien 100 metros adelante y atrás del vehiculó	Ley 769/2002 Art. 75, 77 y 79

138	Falta de precaución por niebla, lluvia o humo	Conducir en esta circunstancia sin disminuir la velocidad y/o sin utilizar luces	Ley 769/2002 Art. 55 y 74
139	Impericia en el manejo	cuando el conductor no tiene práctica, experiencia ni habilidad en la conducción para maniobra ante una situación de peligro, siempre y cuando sea demostrable	Ley 769/2002 Art. 55 y Sentencia C-104 del 2003 de la Corte Constitucional
140	Transitar sin los dispositivos de detención	Conducir un vehículo con sin el uso de la luz roja de freno y/o posición o con estas defectuosas	Ley 769/2002 Art. 55 y la Ley 1383/201 0 Art. 8
141	Vehículo mal estacionado	Parquear un vehículo parcial o totalmente paralelo o atravesado por la calzada	Ley 769/2002 Art. 65 y 75 zonas rurales Art. 77.79
142	Semáforo en rojo	Pasar cuando el semáforo se encuentra en rojo	Ley 769/2002 Art. 55 y 118
143	Poner en marcha un vehículo sin precauciones	Cuando se arranca sin respetar la prelación de los vehículos que se encuentran en marcha	Ley 769/2002 Art. 55 y 71
144	Cargas sobresalientes sin autorización	Transportar carga con exceso de dimensiones sin autorización en horas prohibidas	Ley 769/2002 Art.55 y la Ley 1383/2010 Art. 1 inciso 5
145	Arrancar sin precaución	Poner un vehículo en movimiento sin observar las debidas precauciones	Ley 769/2002 Art. 55 y 71
146	Realizar giro en ¨U¨	Efectuar el giro en ¨U¨ sin estar permitido	Ley 769/2002 Art.1 inciso 4 y 55.
147	Conducir vehículo sin adaptaciones	Limitado físico que opera un vehículo, sin la adaptación del mismo o sin el elemento ortopédico correspondiente	Ley 769/2002 Art. 21 y 55
148	Exceso de peso	Transitar excediendo el peso bruto vehicular permitido o el peso por eje	Ley 769/2002 Art. 55 y 79
149	Reparar vehículo en la vía pública	Utilizar las aceras, separadores o calzadas para efectuar reparaciones a los vehículos	Ley 769/2002 Art. 55 y 79

150	Impartir enseñanza automovilística sin autorización	Utilizar vehículos de pertenencia de escuelas de enseñanza o sin licencia de instrucción correspondiente	Ley 769/2002 Art. 55 en concordancia- con el Art. 2.3.1.7.1 del decreto 1079 del 2015
151	Transporte de carga sin seguridad	Transportar carga a granel o material de construcción sin seguridad	Ley 769/2002 Art. 1 inciso 4 y 55
152	Dejar o recoger pasajeros en sitios no demarcados	No utilizar las zonas demarcadas para recoger o dejar pasajeros	Ley 769/2002 Art. 55 y 91
153	No portar espejos	Transitar sin espejos retrovisores in ternos o externos	Ley 769/2002 Art. 55 y Ley1383/2010 Art.8
154	Transitar con las puertas abiertas	Circular el vehículo con las puertas abiertas o sin asegurar	Ley 769/2002 Art. 55 y 81
155	Cargue o descargue en horas o sitios prohibidos	Bajar o subir carga en horas y sitios prohibidos	Bajar o subir carga en horas y sitios prohibidos
156	Transportar pasajeros en vehículos de carga	Llevar pasajeros en la plataforma destinada el trasporte de carga	Ley 769/2002 Art. 83 y 55

TABLA 3 DEL VEHICULO

CÓDIGO	HÍPOTESIS	DESCRIPCIÓN	CONCORDANCIA
201	Fallas en las llantas	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8
202	Fallas en los frenos	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 1383/2010 Art.8 y la Ley 769/2002 Art. 55
203	Fallas en la dirección	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8
204	Fallas en las luces	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8

205	Fallas en luces de freno	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8
206	Fallas en luces delanteras	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8
207	Fallas en luces posteriores	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8
208	Fallas en el pito	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8
209	Fallas en el existo. Gases en el interior del vehículo	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8
210	Fallas en el limpia brisas	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8
211	Fallas en el sistema eléctrico	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8
212	Fallas en las puertas	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8
213	Ausencia o deficiencia de espejos retrovisores	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8
214	Vidrios en mal estado	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8
215	Fallas en ajuste capó	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8
216	Tanque de combustible mal ubicado	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8
217	Otra	Daño repentino que presenten los vehículos durante el viaje en algunos de los indicados	Ley 769/02 Art. 55 y la Ley 1383/2010 Art.8

TABLA 4 DE VIAS

CÓDIGO	HÍPOTESIS	DESCRIPCIÓN	CONCORDANCIA
301	Ausencia total o parcial de señales	Ausencia total cuando no exista ninguna. Ausencia parcial cuando existe alguna de ellas o sin adecuado mantenimiento. Se aplica para el sitio del accidente	Ley 769/2002 Art. 115 y 119
302	Ausencia o deficiencia en demarcaciones	Ausencia cuando no existe demarcación. Deficiencia cuando se encuentra borrosa o existe parte de ella. Se aplica para el sitio del accidente	Ley 769/2002 Art. 115 y 119
303	Superficie lisa	Cuando sobre la vía se encuentra	Ley 769/2002 Art. 55 y Ley 1383/2010 Art. 1 Inciso 4
304	Superficie húmeda	Cuando la vía o parte de ella se encuentra mojada	Ley 769/2002 Art. 55 y Ley 1383/2010 Art. 1 Inciso 4
305	Obstáculo en la vía	Derrumbes y obras de construcción sin señales. No confundir con dejar obstáculos en la vía	Ley 769/2002 Art. 55
306	Huecos	Cuando una calzada tenga huecos que altere la velocidad o dirección de los vehículos	Ley 769/02 Art. 55 y Art. 1 inciso 4 de la ley 1383/2010
307	Dejar o movilizar semovientes en la vía	Soltar o movilizar semovientes por las vías públicas sin vigilancia a la seguridad adecuada	Ley 769/02 Art. 55 y Art. 1 inciso 4 de la ley 1383/2010
308	Otras	Se debe especificar cualquier causa diferente de las anteriores	Ley 769/02 Art. 115 y 119 y la Sentencia C-568/2003 de la Corte Constitucional

TABLA 5 PEATONES

CÓDIGO	HÍPOTESIS	DESCRIPCIÓN	CONCORDANCIA
401	Pasar el semáforo en rojo	Pasar la vía cuando el semáforo se encuentra en rojo para el peatón	Ley 769/02 Art. 55 y Ley 1811 del 2016 Art 8 y la Sentencia C-449 del 2003 de la Corte Constitucional
402	Salir por delante de un vehículo	Cruzar repentinamente por delante de un vehículo estacionado, sin observar	Ley 769/02 Art. 55 y Ley 1811 del 2016 Art. 8
403	Transitar por su derecho en vías rurales	Caminar con el mismo sentido de los vehículos y fuera de la calzada	Ley 769/2002 Art.1.55,58,1 33 Sentencia 449 del 2003
404	Transitar por la calzada	Caminar por la zona destinada al tránsito de vehículos	Ley 769/2002 Art.1.55,58,1 33- concordancia con la ley 1811/2016 Sentencia 449 del 2003
405	Jugar en la vía	Jugar sobre la calzada o transitar en zigzagueando en patines, patinetas o similares	Ley 769/2002 Art.1.55,58,1 33- concordancia con la ley 1811/2016 Sentencia 449 del 2003
406	Cruzar en diagonal	Cuando no se hace el cruce en forma perpendicular a la vía	Ley 769/2002 Art.1.55.58,13 3- concordancia con la ley 1811/2016 Sentencia 449/2003
407	Pasarse sobre la calzada	Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, estar parado sobre ella	Ley 769/2002 Art.1.55.58-concordancia con la ley 1811/2016 Sentencia 449/2003
408	Cruzar en curva	Atravesar la calzada en una curva sin visibilidad	Ley 769/2002 Art.1.55,58 y 133 - concordancia con la ley 1811/16 Sentencia 449 del 2003
409	Cruzar sin observar	No mirar a lado y laso de la vía para atravesarla	Ley 769/2002 Art 1.55.58 y 133 - concordancia con la ley 1811/2016
410	Cruzar en estado de embriaguez	Peatón que por si estado de embriaguez no cruza la vía en forma correcta	Ley 769/2002 Art.59 y Ley 1811/2016 Art. 8 y la Sentencia 568 del 2003 de la Corte Constitucional
411	Otra	Se debe especificar cualquier causa diferente de las anteriores	Ley 769/2002 Art. 55 y 59 y la Ley 1811/2016 Art. 8

TABLA 6 PASAJEROS

CÓDIGO	HÍPOTESIS	DESCRIPCIÓN	CONCORDANCIA
501	Viajar colgado o en los estribos	Cuando no se viaja completamente dentro del vehículo	Ley 769/2002 Art 55 y 83
502	Descender o subir del vehículo en marcha	No esperar que el vehículo se detenga completamente para llevar a cabo la acción	Ley 769/2002 Art 55 y la Ley 1383/2010 Art 1 Inciso 4
503	Pasajero embriagado	Cuando distrae o altera al conductor o le obstruye la visibilidad	Ley 769/2002 Art..55 y 92
504	Viajar a la izquierda del conductor	Pasajero que ocupa el lado izquierdo del conductor	Ley 769/2002 Art 55
505	Niños en asiento delantero	Transportar niños en el asiento delantero agravando las consecuencias del accidente	Ley 769/2002 Art 55 y 88 y la 1383/2010 Art 1 inciso 4
506	Otras	Se debe especificar cualquier causa diferente de las anteriores	Ley 769/2002 Art 55 y 59 y la Ley 1811/2016 Art 8 y 14

41 LEY 769 DEL 2002 ARTÍCULO 131 MODIFICADO POR EL ARTÍCULO 21 DE LA LEY 1383 DEL 2010 Y RESOLUCION 45295 DEL 2022 ARTÍCULO 8.5.1. CODIFICACIONES DE LAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO.

A. INFRACCIONES EN LAS QUE INCURRE EL CONDUCTOR DE UN VEHÍCULO NO AUTOMOTOR O DE TRACCIÓN ANIMAL QUE DAN LUGAR A LA IMPOSICIÓN DE CUATRO (4) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES DIARIOS VIGENTES.

A.01. No transitar por la derecha de la vía.
Comentario: Conducta violada artículo 94 de la Ley 769/02, articulo 131 de la ley 789/2002 modificado por el artículo 21 de la ley 1383 de 2010 y en concordancia con la Resolución 45295 del 2022 articulo 8.5.1

Codificaciones de las infracciones de tránsito, que dan lugar a sanciones de cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes.

A.02. Agarrarse de otro vehículo en movimiento.
Comentario: Conducta violada ley 1811 del 2016 articulo 9.

A.03. Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.
Comentario: Conducta violada artículo 9 de la ley 1811 de 2016.

A.04. Transitar por andenes, aceras, puentes o demás lugares de uso exclusivo para el tránsito de peatones.
Comentario: Conducta Violada artículo 94, inciso 5 Ley 769/02.

A.05. No respetar las señales de tránsito.
Comentario: Conducta violada artículo 55 y 94 inciso 6, Ley 769/02.

A.06. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.
Comentario: Conducta Violada, articulo 55 Ley 769/02.

A.07. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/02.

A.08. Transitar por zonas prohibidas o, por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban o, conducir por vías diferentes a aquellas /especialmente diseñadas para ello cuando las hubiere.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 y 119 de la Ley 769/02, en concordancia con la Sentencia C 568/2003.

A.09. Adelantar entre dos; (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 de la Ley 769/02.

A.10. Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.
Comentario: Conducta violada artículo 55 Ley 769/02.

A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.
Comentario: Conducta violada articulo 55 y 119 Ley 769/02, y la Sentencia C-568/2003.

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: Conducta Violada artículo 55 de la Ley 769/02 y la ley 336 del 1996 articulo 49 literal (e), prestar servicios públicos sin autorización.

A.13. Prenda Reflectiva y luces delantera y traseras.
Comentario: Conducta violada código H13 deberán utilizar casco protector en su desplazamiento y vestir prendas reflectivas entre las 18:00 horas hasta las de 6:00 am del día siguiente. Ley 769 del 2002 articulo 94 numeral 2 y 10 y sentencia C – 018 del 2004 de la Corte Constitucional.

B. INFRACCIONES EN LAS QUE INCURRE EL CONDUCTOR Y/O PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR QUE DAN LUGAR A LA IMPOSICIÓN DE OCHO (8) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES DIARIOS VIGENTES:

B.01. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 de la Ley 769/02.

B.02. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida, de acuerdo a los siguientes casos:
a. El conductor de servicio público que no refrende su licencia de conducción cada tres (3) años.
b. B. El conductor de servicio público mayor de sesenta años (60) que no refrende su licencia de conducción anualmente.
c. El conductor de servicio diferente al público que a partir de los sesenta y cinco (65-) años de edad, no refrende su licencia de conducción cada tres (3) años.
d. El conductor de servicio diferente al público, que no refrende su licencia de conducción cada cinco (5) años.
Comentario: Conducta violada articulo 55 Ley 769/2022

B.03. Conducir un vehículo sin placas, no portarlas en el extremo delantero o trasero, portarlas con obstáculos o en condiciones que dificulten su plena identificación, portar en el lugar destinado a las placas, distintivos similares a éstas o que la imiten, o que correspondan a placas de otros países o, sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito. Realizar cambio en las características que identifican un vehículo automotor. Cambiar, modificar o adulterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo.
Comentario: Conducta Violada artículos 45, 49 Ley 769/02 y articulo 200 Decreto 0019/2012.

B.04. Conducir un vehículo con placas adulteradas, retocadas o alteradas.

Comentario: Conducta Violada artículo 45 Ley 769/02.

B.05. Conducir un vehículo con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.
Comentario: Conducta Violada artículos 45, 49 Ley 769/02 y articulo 200 Decreto 0019/2012.

B.06. Conducir un vehículo con placas falsas. En los casos B1, B2, B3, B4, B5 y B6 los vehículos serán inmovilizados.
Comentario: Conducta Violada artículo 45 Ley 769/02 y articulo 200 Decreto 0019/2012 .

B.07. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.
Comentario: Conducta Violada artículo 49 Ley 769/02.

B.08. No pagar el peaje en los sitios establecidos.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 Ley 769/02.

B.09. Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 Ley 769/02.

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 o, no llevar el vehículo de servicio público. colectivo urbano, todos los vidrios transparentes.
Comentario: Conducta Violada Ley 769 del 2002 articulo 166 y Resolución 3777 del 2013.

B.11. Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 Ley 769/02.

B.12. No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 Ley 769/02.

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.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 Ley 769/02 y Ley 1811 del 2016 articulo 14.

B.14. Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por el Código Nacional de Tránsito, así:

a. Remolcar un vehículo con otro vehículo en zona urbana en circunstancia diferente a despejar la vía; Conducta Violada artículo 55 y 72 de la Ley 769/02
b. Remolcar un vehículo con otro vehículo en zonas rurales sin cumplir con las siguientes condiciones: Conducta Violada artículo 55 y 72 de la Ley 769/02
    1. 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. Conducta Violada artículo 55 y 72 de la Ley 769/02.
    2. Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados sino mediante una barra o un dispositivo especial; Conducta Violada artículo 55 y 72 de la Ley 769/02
c. Remolcar un vehículo en horas de la noche, excepto con grúas. Conducta Violada artículo 55 y 72 de la Ley 769/02
d. No portar el vehículo remolcado una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas: Conducta Violada artículo 55 y 72 de la Ley 769/02
e. Remolcar más de un vehículo a la vez. Conducta Violada artículo 55 y 72 de la Ley 769/02

Comentario: Conducta Violada artículo 55 y 72 de la Ley 769/02.

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: Conducta Violada artículos 55 y 162 Ley 769/2002.

B.16. Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros. No llevar el equipaje de los pasajeros en la bodega, baúl o parrilla.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 y 162 Ley 769/2002.

B.17. Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 Ley 769/2002.

B.18. No transitar por el carril derecho el vehículo de transporte público individual, cuando transita sin pasajeros indicando la disponibilidad para prestar el servicio, mediante luz especial o la señal luminosa de estar libre.
Comentario: Conducta Violada artículo 88 Ley 769/2002.

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.
Comentario: Conducta Violada artículos 55 y 119 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C 568/2003.

B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 Ley 769/2002.

B.21. Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 Ley 769/2002.

B.22. Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.
Comentario: Conducta Violada artículos 55 y 82 Ley 769/2002.

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: Conducta Violada artículo 55 Ley 769/2002

C. INFRACCIONES EN LAS QUE INCURRE EL CONDUCTOR Y/O PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR QUE DAN LUGAR A LA IMPOSICIÓN DE QUINCE (15) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES DIARIOS VIGENTES.

C.1. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.
Comentario: Conducta Violada artículos 55 y 162 Ley 769/2002.

C.2.A. Sobre andenes, zonas verdes o sobre espacio público destinado para peatones recreación o conservación.
Comentario: Conducta Violada articulo 15 numeral 1 de la Ley 1811 del 2016 y articulo 55 de la Ley 796 del 2002.

C.2.B. En vías arterias, autopistas, zonas de seguridad, o dentro de un cruce.
Comentario: Conducta Violada articulo 15 numeral 2 de la Ley 1811 del 2016 y articulo 55 de la Ley 796 del 2002.

C.2.C. En vías principales y colectoras en las cuales expresamente se indique la prohibición o la restricción en relación con horarios o tipos de vehículos.
Comentario: Conducta violada Ley 1811 del 2016 artículo 15 numeral 2 y articulo 55 de la Ley 796 del 2002.

C.2.D. En puentes, viaductos, túneles, pasos bajos, estructuras elevadas o en cualquiera de los accesos a estos.
Comentario: Conducta violada Ley 1811 del 2016 artículo 15 numeral 4 y articulo 55 de la Ley 796 del 2002.

C.2.E. En zonas expresamente destinadas para estacionamiento o parada de cierto tipo de vehículos, incluyendo las paradas de vehículos de servicio público, o para limitados físicos.
Comentario: Conducta violada Ley 1811 del 2016 artículo 15 numeral 4 y articulo 55 de la Ley 796 del 2002.

C.2.F. En carriles dedicados al transporte masivo sin autorización;
Comentario: Conducta violada Ley 1811 del 2016 artículo 15 numeral 6 y articulo 55 de la Ley 796 del 2002.

C.2.G. A una distancia mayor de treinta (30) centímetros de la acera o mayor a cinco (5) metros de la intersección.
Comentario: Conducta violada artículos 55, 65 y 75 de la Ley 769 del 2002.

C.2.H. En doble fila de vehículos estacionados, o trente a hidrantes y entradas de garajes.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 de la Ley 769 del 2002 y Articulo 15 numeral 9 de la Ley 1811 del 2016.

C.2.I. En curvas:
Comentario: Conducta Violada Ley 1811 del 2016 Articulo 15 numeral 10 y el artículo 55 de la Ley 769 del 2002.

C.2.J. Donde interfiera con la salida de vehículos estacionados
Comentario: Conducta Violada articulo 15 numeral 11 de la Ley 1811 del 2016 y articulo 55 de la Ley 796 del 2002.

C.2.K. Donde las autoridades de tránsito lo prohíban:
Comentario: Conducta Violada articulo 15 numeral 12 Ley 1811 del 2016 y parte final del artículo 55 de la Ley 769 del 2002.

C.2.L. En zona de seguridad y de protección de la vía férrea, en la vía principal, vías secundarias, apartaderos, estaciones y anexidades férreas.
Comentario: Conducta Violada Ley 1811 del 2016 artículo 15 numeral 13 y articulo 55 de la Ley 769 del 2002.

C.2.M. En lugares de comercio u obras de construcción de Los perímetros urbanos con el objeto de cargar o descargar, fuera de Las zonas y horarios determinados para tal fin.

Comentario: Conducta Violada artículos 55 y 119 Ley 769/2002, en concordancia con la sentencia C568 del 2003.

C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloquee obedezca a La ocurrencia de un accidente de tránsito.
Comentario: Conducta Violada Articulo 55 de la Ley 769 del 2002.

C.4. Estacionar un vehículo sin tomar las siguientes precauciones:

C.4.A. En vías urbanas donde está permitido el estacionamiento, no realizarse lo más cercano posible al andén o al Limite lateral de la calzada, esto es no menos de treinta (30) centímetros del andén y a una distancia mínima de cinco (5) metros de intersección
Comentario: Conducta Violada artículos 55, 65 y 75 Ley 769/2002 .

C.4.B. En autopistas y zonas rurales, estacionarse dentro de la vía cua1n do se cuenta con espacios para estacionar por fuera de esta.
Comentario: Conducta Violada artículos 55 y 77 Ley 769/2002 .

C.4.C. No colocar las señales reflectivas de peligro si es de día o las luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro si es de noche.
Comentario: Conducta Violada artículos 55, 77 y 79 Ley 769/2002.

C.4.D. En caso de reparaciones en vía pública, en los perímetros rurales, no colocar Las señales de peligro a distancia entre cincuenta (50) y cien (100) metros adelante y atrás del vehículo.
Comentario: Conducta Violada artículos 55, 77 y 79 Ley 769/2002.

C.4.E. En Las zonas de estacionamiento prohibido, permanecer por un tiempo superior a 30 minutos, tiempo necesario para su remolque.
Comentario: Conducta Violada artículos 79 inciso 3 Ley 769/2002.

C.5. No reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

C.5.A. En lugares de concentración de personas y en zonas residenciales.
Comentario: Conducta Violada artículos 55 y 74 inciso 2 Ley 769/2002.

C.5.B. En las zonas escolares los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa.
Comentario: Conducta Violada artículos 55 y 74 inciso 2 Ley 769/2002.

C.5.C. Cuando se reduzcan las condiciones de visibilidad;
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/02.

C.5.D. Cuando las señales de tránsito así lo ordenen.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/02.

C.5.E. En proximidad a una intersección.
Comentario: Conducta Violada artículo 65, 75 y 55 Ley 769/2002.

C.5.F. Cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.
Comentario: Conducta Violada artículos 74 y 55 Ley 769/2002.

C.6. No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo y los cinturones de seguridad en los asientos traseros en los vehículos fabricados a partir del año 2004.
Comentario: Conducta Violada articulo 82 y 55 Ley 769/2002, en concordancia con la sentencia C 930/2008.

C.7. Dejar de señalizar.

C.7.A. Con las luces direccionales la maniobra de giro o de cambio de carril.
Comentario: Conducta Violada Ley 1811 del 2016 articulo 17 parágrafo 1 y 3 y articulo 67 parágrafo 1 y articulo 55 de la Ley 769/2002.

C.7.B. Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales, para cruzar a la izquierda o cambio de carril, para lo cual sacará el brazo izquierdo y lo extenderá horizontalmente.
Comentario: Conducta Violada Ley 1811 del 2016 articulo 17 parágrafo 1 y 3 y articulo 67 parágrafo 1 y articulo 55 de la Ley 769/2002.

C.7.C. Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales para indicar cruce a la derecha, cambio de car · para lo cual sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia arriba.
Comentario: Conducta Violada articulo 67 parágrafo 1 y articulo 55 de la Ley 769/2002.

C.7.D. Mediante señales manuales, solo en caso de emergencia, y ante la imposibilidad de utilizar las señales direccionales para indicar reducción de velocidad o detención del vehículo, para lo cual sacará el brazo izquierdo formando escuadra con la mano hacia abajo.
Comentario: Conducta Violada articulo 67 parágrafo 1 y articulo 55 de la Ley 769/2002. Ley 769/2002.

C.7.E. En carreteras o vías rápidas, la indicación intermitente de la señal direccional por lo menos con sesenta (60) metros de antelación al giro y

en zonas urbanas, por lo menos con treinta (30) metros de antelación.
Comentario: Conducta Violada articulo 67 parágrafo 1 y articulo 55 de la Ley 769/2002. Ley 769/2002.

C.7.F. Mediante señales manuales al peatón que tiene preferencia al paso de la vía, una vez detenido el vehículo siempre y cuando este cruzando por una zona demarcadas en vías de baja velocidad.
Comentario: Conducta Violada articulo 14 Ley 1811/2016 y articulo 55 de la Ley 769/2002.

C.8. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos: no llevar los vehículos de servicio público y oficial, un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico del centro de llamadas contratado por la Superintendencia de Transporte o los vehículos de servicio público no llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa o los demás elementos determinados en el Código Nacional de Tránsito.
Comentario: Conducta Violada articulo 8 parágrafo 2 Ley 1383 del 2010.

C.9. No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea a una distancia mínima de cinco (5) metros de la vía férrea o conducir por vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 de la Ley 769/2002.

C.10. Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.
Comentario: Conducta Violada Artículo 81 de la ley 769 del 2002.

C.11. No portar como mínimo el siguiente equipo de prevención y seguridad:

C.11.A Un gato con capacidad para elevar el vehículo;
Comentario: Conducta Violada artículo 30 numeral 1 y articulo 55 de la ley 769/2002.

C.11.B. Una cruceta.
Comentario: Conducta Violada artículo 30 numeral 1 y articulo 55 de la ley 769/2002.

C.11.C. 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.
Comentario: Conducta Violada artículo 30 numeral 1 y articulo 55 de la ley 769/2002.

C.11.D. Un botiquín de primeros auxilios.

Comentario: Conducta Violada a artículo 30 numeral 1 y articulo 55 de la ley 769/2002.

C.11.E. Un extintor.
Comentario: Conducta Violada artículo 30 numeral 1 y articulo 55 de la ley 769/2002.

C.11.F. Dos tacos para bloquear el vehículo.
Comentario: Conducta Violada artículo 30 numeral 1 y articulo 55 de la ley 769/2002.

C.11.G. Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.
Comentario: Conducta Violada artículo 30 numeral 1 y articulo 55 de la ley 769/2002.

C.11.H. Llanta de repuesto.
Comentario: Conducta Violada artículo 30 numeral 1 y articulo 55 de la ley 769/2002.

C.11.I. Linterna.
Comentario: Conducta Violada artículo 30 numeral 1 y articulo 55 de la ley 769/2002.

C.12. Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido, con pasajeros a bordo cuando el vehículo es de servicio público de radio de acción nacional, transporte especial y escolar o proveer de combustible un vehículo de radio de acción metropolitano, distrital o municipal mientras que estén prestando el servicio.
Comentario: Conducta Violada articulo 85 Ley 769/02.

C.13. Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes cuando conductor padece de limitación física.
Comentario: Conducta Violada articulo 21 Ley 769/02 en concordancia con la sentencia C-156 del 2004 de la Corte Constitucional.

C.14. Transitar por los siguientes sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado:

C.14.A Por la zona de seguridad y protección de la vía férrea.
Comentario: Conducta Violada artículo 119, articulo 55 de la Ley 769/2002 y la sentencia C-568 del 2003.

C.14.B. Por los andenes o aceras o puentes de uso exclusivo para los peatones.

Comentario: Conducta Violada artículo 119, articulo 55 de la Ley 769/2002 y la sentencia C-568 del 2003

C.14.C. Las motocicletas y los motociclos, por las ciclorutas o ciclovías.
Comentario: Conducta Violada artículo 119, articulo 55 de la Ley 769/2002 y la sentencia C-568 del 2003.

C.14.D. Sobre las aceras y zonas de seguridad salvo en el caso de entrada a garajes o sitios de estacionamiento.
Comentario: Conducta Violada artículo 119, articulo 55 de la Ley 769/2002 y la sentencia C-568 del 2003.

C.14.E. Durante los días y horas prohibidas por la autoridad competente.
Comentario: Conducta Violada artículo 119, articulo 55 de la Ley 769/2002 y la sentencia C-568 del 2003.

C.15. Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.
Comentario: Conducta Violada artículo 82 parágrafo único y articulo 55 Ley 769/2002.

C.16. Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, esto es, no llevar los colores verde y/o blanco distribuidos a lo largo y ancho de la carrocería, en la parte posterior de la carrocería del vehículo franjas alternas de diez {10) centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros; en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, no llevar la leyenda "ESCOLAR", además el vehículo será inmovilizado.
Comentario: Conducta Violada artículo 82 parágrafo único y articulo 55 Ley 769/2002.

C.17. Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.
Comentario: Conducta Violada articulo 72 y 55 Ley 769/2002.

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 aun teniéndolo, no cumpla con. las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en
C.14. funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado
Comentario: Conducta Violada articulo 89 y 55 Ley 769/2002.

C.19. Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades, al costado derecho de la vía, salvo en paraderos especiales de vías troncales que sean diseñadas y operadas con destinación exclusiva al transporte público masivo.
Comentario: Conducta Violada articulo 16 Ley 1383/2010, articulo 55 Ley 769/2002 y Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

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; que no esté debidamente empacada, rotulada, embalada y cubierta conforme a la normatividad técnica nacional cuando este aplique, de acuerdo con las exigencias propias de su naturaleza, de manera que cumpla con las medidas de seguridad vial y la normatividad ambiental. Además, el vehículo será inmovilizado.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2022 y Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

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.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002 y Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.22. Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigido Además el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002 y Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.23. Impartir en vías al público enseñanza practica para conducir, sin estar autorizado para ello.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002 y Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.24. Conducir motocicleta sin observar las siguientes normas

C.24.A. Transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del código nacional de tránsito.
Comentario: Conducta Violada artículo 94 inciso 1 de la Ley 769/2002 y Sentencia C-018 del 2004 de la Corte Constitucional.

C.24.1. Ocupar el carril dentro de las líneas de demarcación, y atravesarlos solamente para efectuar maniobras de adelantamiento o de cruce.
Comentario: Conducta Violada artículo 94 inciso 1 de la Ley 769/2002 y

Sentencia C-018 del 2004 de la Corte Constitucional.

C.24.2. En una vía de sentido único de tránsito, con velocidad reglamentada para sus carriles los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha.
Comentario: Conducta Violada Ley 2251 articulo 12 y 13 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.24.3. En una vía de sentido único de tránsito, donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.
Comentario: Conducta Violada artículo 94 inciso 1 Ley 769/2002, en concordancia con la Sentencia C-018/2004 de la Corte Constitucional.

C.24.4. En una vía de doble sentido de tránsito con dos (2) carriles, el vehículo deberá transitar por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobra de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva.
Comentario: Conducta Violada artículo 94 inciso 1 Ley 769/2002, en concordancia con la Sentencia C-018/2004 de la Corte Constitucional.

C.24.5. En una vía de doble sentido de tránsito con tres (3) carriles los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha el carril central solo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.
Comentario: Conducta Violada articulo 68 Ley 769/02 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.24.6. En una vía de doble sentido de tránsito con cuatro (4) carriles, los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento ara o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos
Comentario: Conducta Violada articulo 68 Ley 769/2002 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.24.7. Transitar en motocicletas y motociclos por el ciclo rutas o ciclovías. Además, el vehículo será inmovilizado.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.24.B. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.
Comentario: Conducta Violada articulo 9 numeral 5 Ley 2251/2022 2002 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.24.C. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.
Comentario: Conducta Violada articulo 9 numeral 3 Ley 2251/2022 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.24.D. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
Comentario: Conducta Violada articulo 9 numeral 4 Ley 2251/2022 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.24.E. Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad y en él, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución. La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.
Comentario: Conducta Violada articulo 9 numeral 5 Ley 2251/2022, en concordancia con el artículo 6 de la Resolución 23385/2020.

C.24.F. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.
Comentario: Conducta violada Articulo 9 Numeral 6 de la ley 2251/2022 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.24.G. Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
Comentario: Conducta Violada artículo 94 inciso 2 Ley 769/2002, en concordancia con la Sentencia C-018 del 2004 de la Corte Constitucional.

C.24.H. No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de Los conductores es que transiten en sentido contrario.
Comentario: Conducta Violada artículo 94 inciso 4 Ley 769 del 2002 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.24.I. No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o. donde existan en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Comentario: Conducta Violada artículo 55 Ley 769 del 2002 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.24.J. Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
Comentario: Conducta Violada articulo 12 y 13 Ley 2251/2022 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.24.K. No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
Comentario: Conducta Violada artículo 94 inciso 7 Ley 769 del 2002 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.24.L. Deben usar las señales manuales detalladas en el Código Nacional de Tránsito.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.25. Transitar sin atender alguna de las siguientes reglas:

C.25.A. Cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos;
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.25.B. En una vía de sentido único de tránsito, con velocidad reglamentada para sus carriles los vehículos utilizarán el carril de acuerdo con su velocidad de marcha;
Comentario: Conducta Violada artículos 12 y 13 Ley 2251/2022 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.25.C. En una vía de sentido único de tránsito, donde los carriles no tengan reglamentada su velocidad, los vehículos transitarán por el carril derecho y los demás carriles se emplearán para maniobras de adelantamiento.
Comentario: Conducta Violada artículos 12 y 13 Ley 2251/2022 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.25.D. En una vía de doble sentido de tránsito con dos (2) carriles. El vehículo deberá transitar por el carril de su derecha y utilizar con precaución el carril de su izquierda para maniobras de adelantamiento y respetar siempre la señalización respectiva;
Comentario: Conducta Violada artículos 12 y 13 Ley 2251/2022 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.25.E. En una vía de doble sentido de tránsito con tres (3) carriles. Los vehículos deberán transitar por los carriles extremos que queden a su derecha; el carril central sólo se utilizará en el sentido que señale la autoridad competente.
Comentario: Conducta Violada artículos 12 y 13 Ley 2251/2022 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.25.F. En una vía de doble sentido de tránsito con cuatro (4) carriles. Los carriles exteriores se utilizarán para el tránsito ordinario de vehículos, y los interiores, para maniobras de adelantamiento o para circular a mayores velocidades dentro de los límites establecidos.
Comentario: Conducta Violada artículos 12 y 13 Ley 2251/2022 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

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: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

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.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.28. Hacer uso de sirenas, luces intermitentes, o de alta intensidad y aparatos similares los cuales están reservados a los vehículos de bomberos, ambulancias, recolectores de basura, socorro, emergencia, fuerzas militares, policía y autoridades de tránsito y transporte; 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.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

C.29. Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida, la cual deberá estar señalizada en forma sectorizada, no obstante, esta no podrá ser superior a:

C.29.A. En vías urbanas del Distrito o Municipio respectivo a una velocidad superior

a los 80 kilómetros por hora;
Comentario: Conducta Violada Ley 2251 del 2022 artículo 12 y artículo 74 inciso 2 y 55 de la Ley 769 del 2002 en concordancia con la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.29.B. En las vías urbanas, los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar, a una velocidad superior a sesenta (60) kilómetros por hora.
Comentario: Conducta Violada Ley 2251 del 2022 artículo 12 y artículo 74 inciso 2 y 55 de la Ley 769 del 2002 en concordancia con la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.29.C. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas, en ningún caso podrá sobrepasar los 120 kilómetros por hora.
Comentario: Conducta Violada articulo 13 Ley 2251/2022 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.29.D. En las carreteras nacionales y departamentales para el servicio público, de carga y de transporte escolar, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.
Comentario: Conducta Violada artículos 13 Ley 2251/2022 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.30. No atender una señal de ceda el paso.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 Ley 769/02 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.31. C.31 No acatar las señales de tránsito o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/02, parte final.

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.
Comentario: Conducta Violada articulo 14 Ley 1811/2016.

C.33. Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.
Comentario: Conducta Violada artículo 71 Ley 769/2002.

C.34. Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en el Código Nacional de Tránsito. O 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.
Comentario: Conducta Violada articulo 79 Ley 769/2002.

C.35. No realizar la revisión técnico mecánico y de emisiones contaminantes en los siguientes plazos o cuando aun portando los certificados correspondientes no cuenta con las siguientes condiciones técnico mecánico y de emisiones contaminantes, además el vehículo será inmovilizado:

a. Plazos:
   1. Todos los vehículos, incluidas las motocicletas anualmente.
   2. Modificado por el articulo 179 modifico el artículo 52 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:
      PRIMERA REVISIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES.
      Los vehículos nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a partir del quinto (5º) año contado a partir de la fecha de su matrícula en el registro nacional automotor. Los vehículos nuevos de servicio público, así como las motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula.
      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.
   3. La primera revisión técnico mecánico para vehículos nuevos, se realizará a los dos años, incluyendo las motocicletas.

b. Condiciones técnico mecánico y de emisiones contaminantes:
   1. 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.

Comentario: Conducta Violada Ley 2294 del 2023 articulo 179 en concordancia con la Sentencia C-745 del 2012 de la Corte Constitucional.

C.36. Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.
Comentario: Conducta violada articulo 55 Ley 769/2002.

C.37. Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátese de furgón o plataforma de estacas.
Comentario: Conducta Violada artículo 83 Ley 769/2002 y la Sentencia C – 530 del 2003 de la Corte Constitucional.

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.
Comentario: articulo 55 Ley 769/2002.

C.39. Vulnerar las siguientes reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 del Código Nacional de Tránsito. 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.
Comentario: Conducta Violada artículo 77 Ley 769/2002 y la Sentencia C – 530 del 2003 de la Corte Constitucional.

C.40. Los conductores con movilidad normal que estacionen sus vehículos en lugares públicos de estacionamiento, específicamente demarcados con el símbolo internacional de accesibilidad para tos automotores que transporten o sean conducidos por personas con movilidad reducida o vehículos para centros de educación especial o de rehabilitación, incurrirán en sanción de multa de quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes.
Comentario: Conducta Violada Ley 769/2002, artículo 21 en concordancia con la Sentencia C-156 del 2004 de la Corte Constitucional.

Nota Nº 1: Al respecto, la Corte Constitucional en la Sentencia C-038 de 2020 afirmaba:

"*...debe resaltarse que los medios de detección tecnológica de infracciones constituyen medios probatorios válidos respecto de la realización del hecha y, por lo tanto, son pruebas pertinentes en el proceso contravencional, aunque lo anterior no indica que baste con identificar la placa del vehículo*

con el cual se comete la infracción, para que el Estado satisfaga su carga probatoria mínima en cuanto a la identificación del infractor, ya que la propiedad del vehículo no tiene la fuerza probatoria necesaria para demostrar quién personalmente realizó el comportamiento tipificado. Debe advertirse que la propiedad de los vehículos automotores no exige ser titular de un permiso o licencia de conducción vigente y que, para conducir válidamente un vehículo, no se exige ser su propietario".

Ahora bien, la Ley 769 del 2002 en el artículo 129 parágrafo 1 señala que:

> ***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.*
>
> ***PARÁGRAFO 1o.*** *Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.*

Que mediante Sentencia C-530 de la Corte Constitucional es declarado EXEQUIBLE, el aparte subrayado, *"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."*

Nota Nº2: En lo que respecta a la conducción ***"realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas"*** sancionada en el literal D.7. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, tuvo la oportunidad de pronunciarse la Corte constitucional en la Sentencia C-530 de 2003 y al respecto señaló:

> *"En general, las infracciones de tránsito establecen prohibiciones de peligro abstracto, y por ello la persona es sancionada por infringirlas, aunque su comportamiento no haya ocasionado ningún peligro específico a ninguna persona o ningún bien. Por ejemplo, el artículo 131, literal a) sanciona al conductor que transite por contravía, o por un andén, aunque esa maniobra no haya ocasionado ningún peligro en un caso concreto.*
>
> *La base constitucional de esas prohibiciones es el carácter peligroso del tráfico automotor, que obliga a que exista una gran disciplina de los*

conductores, y por ello es legítimo sancionar comportamientos que vulneren esas reglas que aseguran la eficacia y seguridad del tránsito.

Ahora bien, la expresión acusada es distinta, por cuanto sanciona un comportamiento que no es de peligro abstracto sino de peligro concreto, pues es necesario que la maniobra irresponsable ponga en peligro concreto a los bienes o a las personas. Y en ese sentido, la disposición no es inocua, pues agrava la sanción, precisamente porque la infracción de la norma de tránsito, al ser gravemente imprudente o dolosa, ocasiona además un riesgo concreto a los bienes y personas. Así, si una persona transita por un andén, pero no ocasiona ningún riesgo a las personas o las cosas, es sancionado con multa de 4 salarios mínimos diarios, de conformidad con el literal a) del artículo 131 del Código de Tránsito. Pero, si su comportamiento es gravemente imprudente o doloso, y ocasiona un peligro concreto a las personas o cosas, entonces la sanción se incremente a 30 salarios mínimos diarios, conforme a esta segunda interpretación de la disposición acusada.

Nótese entonces que, con esta segunda interpretación, el texto acusado tiene una eficacia específica y no desconoce el principio de legalidad, pues remite ***a la violación de normas de tránsito, que describen comportamientos específicos.*** *Además, cabe aclarar que no se presenta una* ***doble sanción frente a la misma conducta,*** *pues en este tipo de casos ocurre la consunción, en forma similar a como opera en el derecho penal, y por tanto la norma de mayor riqueza descriptiva (que es la acusada) es la utilizada para sancionar.* ***Por ende, si la persona, además de violar una norma de tránsito, se comporta en forma particularmente irresponsable y pone en peligro concreto a las personas o las cosas, entonces recibe la sanción agravada. Y es que ante la imprudencia temeraria o incluso el dolo en la conducta del infractor el legislador previó una sanción mayor, pues en estos casos la sanción es de treinta salarios mínimos legales diarios vigentes. Esto es una aplicación clara de los principios de proporcionalidad y gradualidad en las sanciones (CP art. 29), concordantes con el debido proceso e incluidos expresamente en el código de tránsito (artículo 130)".***

Conforme a lo anterior, y a **manera de ejemplo, estacionar en sitios prohibidos, circular excediendo los límites de velocidad, no atender una señal de ceda el paso, transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas, dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades y todas las demás infracciones contenidas en el literal C del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010,** que se, encuentran sancionadas en principio con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV), **pueden llegar a ser sancionadas con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV**) cuando las circunstancias del hecho configuren

maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.

D. INFRACCIONES EN LAS QUE INCURRE EL CONDUCTOR Y/O PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR QUE DAN LUGAR A LA IMPOSICIÓN DE TREINTA (30) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES DIARIOS VIGENTES

D.01. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.
Comentario: Conducta Violada articulo 7 Ley 2521/2022.

D.02. Conducir sin portar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito ordenado por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.
Comentario: Conducta Violada articulo 42 Ley 769/2002.

D.03. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. 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.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

D.04. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, Una. 'señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de Los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.
Comentario: Conducta Violada articulo 118 Ley 769/02.

D.05. 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.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

D.06. 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.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

D.07. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas, siempre y cuando La maniobra viole las normas de tránsito que pongan en peligro a las personas o las cosas y que constituyan conductas dolosas o altamente imprudentes. 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.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C-530/2003 de la Corte Constitucional.

D.08. 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 señaladas a continuación, además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.
Comentario: Conducta violada articulo 55 Ley 769/2002 y para motocicletas, motociclos y moto triciclos el articulo 9 numeral 2 Ley 2251/2022.

D.08.A. No tener encendidas las luces exteriores a „partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas o en los horarios de excepción que fijen las autoridades de tránsito;
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

D.08.B. No tener encendidas dentro del perímetro urbano la luz media, y hacer uso de luces exploradoras sin estar orientadas sólo hacia la superficie de la vía, cuando éstas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

D.08.C. Usar la luz plena o alta, fuera del perímetro urbano, cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

D.08.D. No utilizar las señales direccionales de su vehículo para dar un giro o para cambiar de carril. En caso de emergencia, y ante la imposibilidad de

utilizar las señales direccionales no utilizar señales manuales.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

D.08.E. No utilizar la señal luminosa intermitente que corresponda al detener su vehículo en la vía pública, no orillarse al lado derecho de la vía y efectuar maniobras que pongan en peligro a las personas o a otros vehículos.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 y 71 Ley 769/2002.

D.09. No permitir el paso de los vehículos de emergencia, esto es, ambulancias, vehículos de cuerpo de bomberos, vehículos de socorro o emergencia y de la policía o ejército. El conductor debe orillarse al costado derecho de la calzada o carril y detener el movimiento del vehículo, cuando anuncien su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad. En las vías urbanas, la velocidad no podrá ser superior a sesenta (60) kilómetros por hora y siempre y cuando se encuentre debidamente señalizada. En las carreteras nacionales y departamentales en ningún raso la velocidad podrá ser superior a ochenta (80) kilómetros por hora y siempre y cuando se encuentre, debidamente señalizada.
Comentario: Conducta Violada artículos 12 y 13 Ley 2251/2022 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

D.11. Permitir el servicio-público de pasajeros que no tenga la salida de emergencia en cada uno de sus costados adicionalmente a las puertas de ascenso de pasajeros. 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.
Comentario: Conducta Violada articulo 31 Ley 769/2002 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

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.
Comentario: Conducta Violada articulo 7 numeral 4 Ley 1383/2010 y Ley 336 de 1996 articulo 49 literal E “prestar servicios públicos en vehículos particulares sin tener autorización de la autoridad competente.”

D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo

será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

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.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002 y la Sentencia C-530 del 2003 de la Corte Constitucional.

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.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

D.16. Arrojar residuos sólidos al espacio público desde un vehículo automotor o de tracción animal o humana, estacionado o en movimiento.
Comentario: Conducta Violada articulo 19 Ley 1383/2010.

D.17. Cuando se detecte o advierta una infracción a las normas de emisión de contaminantes o de generación de ruido por vehículos automotores.
Comentario: Conducta Violada articulo 20 numeral 4 inciso 1 Ley 1383/2010.

E. INFRACCIONES EN LAS QUE INCURRE EL CONDUCTOR Y/O PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR QUE DAN LUGAR A LA IMPOSICIÓN DE CUARENTA Y CINCO (45) SALARIOS MÍNIMOS LEGALES DIARIOS VIGENTES

E.01. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.
Comentario: Conducta Violada articulo 85 Ley 769/2002.

E.02. Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

E.03. 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.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

CÓDIGO F CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DE ALCOHOL O DE SUSTANCIA ALUCINÓGENAS

LEY 1696 del 2013 Artículo 5

Artículo 5º. El artículo 152 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1º de la Ley 1548 de 2012, quedará así:

Artículo 152. Sanciones y grados de alcoholemia. Si hecha la prueba, se establece que el conductor se encuentra en alguno de los siguientes grados de alcoholemia, incurrirá en las sanciones respectivas, según el nivel de reincidencia correspondiente de conformidad con lo indicado a continuación para cada evento:

1. **Grado cero de alcoholemia,** entre 20 y 39 mg de etanol/100 ml de sangre total, se impondrá:
   1.1. Primera vez
   1.1.1. Suspensión de la licencia de conducción por un (1) año.
   1.1.2. Multa correspondiente a noventa (90) salarios mínimos diarios legales vigentes (SMDLV).
   1.1.3. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante veinte (20) horas.
   1.1.4. Inmovilización del vehículo por un (1) día hábil.

   1.2. Segunda Vez
   1.2.1. Suspensión de la licencia de conducción por un (1) año.
   1.2.2. Multa correspondiente a ciento treinta y cinco (135) salarios mínimos diarios legales vigentes (SMDLV).
   1.2.3. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante veinte (20) horas.
   1.2.4. Inmovilización del vehículo por un (1) día hábil.

   1.3. Tercera Vez
   1.3.1. Suspensión de la licencia de conducción por tres (3) años.
   1.3.2. Multa correspondiente a ciento ochenta (180) salarios mínimos diarios legales vigentes (SMDLV).
   1.3.3. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas,

durante treinta (30) horas.

1.3.4. Inmovilización del vehículo por tres (3) días hábiles.

2. **Primer grado de embriaguez,** entre 40 y 99 mg de etanol/100 ml de sangre total, se impondrá:

2.1. Primera Vez

2.1.1. (sic) Suspensión de la licencia de conducción por tres (3) años.

2.1.2. Multa correspondiente a ciento ochenta (180) salarios mínimos diarios legales vigentes (SMDLV).

2.1.3. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante treinta (30) horas.

2.1.4. Inmovilización del vehículo por tres (3) días hábiles.

2.2. Segunda Vez

2.2.1. Suspensión de la licencia de conducción por seis (6) años.

2.2.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante cincuenta (50) horas.

2.2.3. Multa correspondiente a doscientos setenta (270) salarios mí¬nimos diarios legales vigentes (SMDLV).

2.2.4. Inmovilización del vehículo por cinco (5) días hábiles.

2.3. Tercera Vez

2.3.1. Cancelación de la licencia de conducción.

2.3.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante sesenta (60) horas.

2.3.3. Multa correspondiente a trescientos sesenta (360) salarios mínimos diarios legales vigentes (SMDLV).

2.3.4. Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles.

3. **Segundo grado de embriaguez,** entre 100 y 149 mg de etanol/100 ml de sangre total, se impondrá:

3.1. Primera Vez

3.1.1. Suspensión de la licencia de conducción por cinco (5) años.

3.1.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante cuarenta (40) horas.

3.1.3. Multa correspondiente a trescientos sesenta (360) salarios mínimos diarios legales vigentes (SMDLV).

3.1.4. Inmovilización del vehículo por seis (6) días hábiles.

3.2. Segunda Vez

3.2.1. Suspensión de la licencia de conducción por diez (10) años.
3.2.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante sesenta (60) horas.
3.2.3. Multa correspondiente a quinientos cuarenta (540) salarios mínimos diarios legales vigentes (SMDLV).
3.2.4. Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles.

3.3. Tercera Vez

3.3.1. Cancelación de la licencia de conducción.
3.3.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante ochenta (80) horas.
3.3.3. Multa correspondiente a setecientos veinte (720) salarios mínimos diarios legales vigentes (SMDLV).
3.3.4. Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

4. **Tercer grado de embriaguez,** desde 150 mg de etanol/100 ml de sangre total en adelante, se impondrá:

4.1. Primera Vez

4.1.1. Suspensión de la licencia de conducción por diez (10) años.
4.1.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancia psicoactivas, durante cincuenta (50) horas.
4.1.3. Multa correspondiente a setecientos veinte (720) salarios mínimos diarios legales vigentes (SMDLV).
4.1.4. Inmovilización del vehículo por diez (10) días hábiles.

4.2. Segunda Vez

4.2.1. Cancelación de la licencia de conducción.
4.2.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante ochenta (80) horas.
4.2.3. Multa correspondiente a mil ochenta (1.080) salarios mínimos diarios legales vigentes (SMDLV).
4.2.4. Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

4.3. Tercera Vez

4.3.1. Cancelación de la licencia de conducción.
4.3.2. Realización de acciones comunitarias para la prevención de la conducción bajo el influjo del alcohol o sustancias psicoactivas, durante noventa (90) horas.
4.3.3. Multa correspondiente a mil cuatrocientos cuarenta (1.440) salarios

mínimos diarios legales vigentes (SMDLV).

4.3.4. Inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

Parágrafo 1º. Si el conductor reincide en un grado de alcoholemia distinto a aquel en el que fue sorprendido la última vez, se le aplicarán las sanciones del grado en el que sea hallado.

Para determinar el orden de reincidencia que corresponda, será considerado el número de ocasiones en que haya sido sancionado con antelación, por conducir bajo el influjo de alcohol en cualquiera de los grados previstos en este artículo.

Parágrafo 2º. En todos los casos enunciados, la autoridad de tránsito o quien haga sus veces, al momento de realizar la orden de comparendo procederá a realizar la retención preventiva de la licencia de conducción que se mantendrá hasta tanto quede en firme el acto administrativo que decide sobre la responsabilidad contravencional. La retención deberá registrarse de manera inmediata en el RUNT.

NOTA: Parágrafo declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-633 de 2014.

Parágrafo 3º. Al conductor del vehículo automotor que pese a ser requerido por las autoridades de tránsito, con plenitud de garantías, no permita la realización de las pruebas físicas o clínicas a que se refiere la presente ley o se dé a la fuga, se le cancelará la licencia, se le impondrá multa correspondiente a mil cuatrocientos cuarenta (1.440) salarios mínimos diarios legales vigentes (SMDLV) y procederá la inmovilización del vehículo por veinte (20) días hábiles.

NOTA: Parágrafo declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-633 de 2014.

Parágrafo 4º. En el evento en que la alcoholemia sea igual o superior a 20 mg de etanol/100 ml de sangre, se aplicará las sanciones establecidas sin que sea necesario realizar pruebas adicionales para la determinación de la presencia de otras sustancias psicoactivas.

Parágrafo 5º. Para los conductores que incurran en las faltas previstas en el presente artículo no existirá la reducción de multas de la que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002.

F. INFRACCIONES EN QUE INCURREN LOS PEATONES Y QUE DAN LUGAR A LA IMPOSICIÓN DE UN (1) SALARIO MÍNIMO LEGAL DIARIO VIGENTE

F.01. Invadir la zona destinada al tránsito de vehículos, transitar en ésta en patines, monopatines, patinetas o similares.
Comentario: Conducta Violada articulo 8 Ley 1811/2016 y articulo 55 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C- 449 de 2003 de la Corte Constitucional.

F.02. Llevar, sin las debidas precauciones, elementos que puedan obstaculizar o afectar el tránsito.
Comentario: Conducta Violada articulo 8 Ley 1811/2016 y articulo 55 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C- 449 de 2003 de la Corte Constitucional.

F.03. Cruzar por sitios no permitidos o transitar sobre el guardavía del ferrocarril.
Comentario: Conducta Violada articulo 8 Ley 1811/2016 y articulo 55 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C- 449 de 2003 de la Corte Constitucional.

F.04. Colocarse delante o detrás de un vehículo que tenga el motor encendido.
Comentario: Conducta Violada articulo 8 Ley 1811/2016 y articulo 55 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C- 449 de 2003 de la Corte Constitucional.

F.05. Remolcarse de vehículos en movimiento.
Comentario: Conducta Violada articulo 8 Ley 1811/2016 y articulo 55 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C- 449 de 2003 de la Corte Constitucional.

F.06. Actuar de manera que ponga en peligro su integridad física.
Comentario: Conducta Violada articulo 8 Ley 1811/2016 y articulo 55 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C- 449 de 2003 de la Corte Constitucional.

F.07. Cruzar la vía atravesando el tráfico vehicular en lugares en donde existen pasos peatonales.
Comentario: Conducta Violada articulo 8 Ley 1811/2016 y articulo 55 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C- 449 de 2003 de la Corte Constitucional.

F.08. 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.**

Comentario: Conducta Violada articulo 8 Ley 1811/2016 y articulo 55 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C- 449 de 2003 de la Corte Constitucional.

F.09. Subirse o bajarse de los vehículos, estando éstos en movimiento, cualquiera que sea la operación o maniobra que estén realizando.
Comentario: Conducta Violada articulo 8 Ley 1811/2016 y articulo 55 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C- 449 de 2003 de la Corte Constitucional.

F.10. Transitar por los túneles, puentes y viaductos de las vías férreas.
Comentario: Conducta Violada articulo 8 Ley 1811/2016 y articulo 55 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C- 449 de 2003 de la Corte Constitucional.

F.11. 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.
Comentario: Conducta Violada articulo 8 Ley 1811/2016 y articulo 55 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C- 449 de 2003 de la Corte Constitucional.

F.12. Dentro del perímetro urbano, el cruce debe hacerse sólo por las zonas autorizadas, como los puentes peatonales, los pasos peatonales y las bocacalles.
Comentario: Conducta Violada articulo 8 Ley 1811/2016 y articulo 55 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C- 449 de 2003 de la Corte
F.13. Constitucional.

G. LAS SIGUIENTES INFRACCIONES SERÁN SANCIONADAS CON LA IMPOSICIÓN DE UN COMPARENDO EDUCATIVO

G.01. 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.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 y 132 Ley 769/02 en concordancia con la Sentencia C-1090 de 2003 de la Corte Constitucional.

G.02. Los peatones y ciclistas que no cumplan con las disposiciones del Código Nacional de Tránsito, serán amonestados por la autoridad de tránsito competente y deberán asistir a un curso formativo dictado por las autoridades de tránsito.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 Ley 769/2002 y la sentencia 449

de 2003 de la Corte Constitucional.

H. LAS SIGUIENTES INFRACCIONES EN QUE INCURRAN EL CONDUCTOR, EL PASAJERO O EL PEATÓN SERÁN SANCIONADAS CON AMONESTACIÓN, ESTO ES LA OBLIGACIÓN DE ASISTIR A UN CURSO DE EDUCACIÓN VIAL, SO PENA DE SER SANCIONADO CON UNA MULTA EQUIVALENTE A CINCO (5) SALARIOS MINIMOS LEGALES MENSUALES VIGENTE

H.01. Circular portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que sean retiradas.
Comentario: Conducta violada articulo 55 Ley 769/2002.

H.02. El conductor que no porte la licencia de tránsito, además el vehículo será inmovilizado.
Comentario: Conducta Violada articulo 34 y 55 Ley 769/02 y la Sentencia C-038 de 2020 en la cual la Corte Constitucional afirmaba:

> *"...debe resaltarse que los medios de detección tecnológica de infracciones constituyen medios probatorios válidos respecto de la realización del hecha y, por lo tanto, son pruebas pertinentes en el proceso contravencional, aunque lo anterior no indica que baste con identificar la placa del vehículo con el cual se comete la infracción, para que el Estado satisfaga su carga probatoria mínima en cuanto a la identificación del infractor, ya que la propiedad del vehículo no tiene la fuerza probatoria necesaria para demostrar quién personalmente realizó el comportamiento tipificado. Debe advertirse que la propiedad de los vehículos automotores no exige ser titular de un permiso o licencia de conducción vigente y que, para conducir válidamente un vehículo, no se exige ser su propietario".*

H.03. El conductor, pasajero o peatón, que obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás personas o que no cumpla las normas y señales de tránsito que le sean aplicables o no obedezca las indicaciones que les den las autoridades de tránsito.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

H.04. El conductor que no respete los derechos e integridad de los peatones.
Comentario: Conducta Violada articulo 14 Ley 1811/2016 y articulo 55 Ley 769/2002.

H.05. El conductor que no respete La prelación de paso en intersecciones o giros o según la clasificación de las vías.

Comentario: Conducta Violada articulo 55 y 70 Ley 769/02.

H.06. El conductor que no tome las medidas necesarias para evitar el movimiento de vehículo estacionado. En vehículo de tracción animal no bloquear las ruedas para evitar su movimiento.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/02.

H.07. El conductor que Lleve pasajeros en La parte exterior del vehículo, fuera de la cabina o en los estribos de los mismos. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que se subsane dicha situación.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 y 83 Ley 769/02.

H.08. El conductor que porte luces exploradoras en la parte posterior del vehículo. Además, el vehículo será inmovilizado preventivamente hasta que sean retiradas.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

H.09. El pasajero que profiera expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros, además la orden de abandonar el vehículo, sin perjuicio de las sanciones a que haya lugar.
Comentario: Conducta Violada articulo 92 y 55 Ley 769/2002.

H.10. Los conductores de vehículos no automotores que incurran en las siguientes infracciones:

H.10.A. Transitar a una distancia mayor de un (1) metro de la acera u orilla o utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

H.10.B. Cuando transiten en grupo, y no lo hagan uno detrás de otro.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

H.10.C. No respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

H.10.D. Adelantar a otros vehículos por la derecha o no utilizar el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

H.10.E. No usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 del Código Nacional de Tránsito,
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

H.10.F. Cuando circulen en horas nocturnas, no llevar dispositivos en la parte

delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja;
Comentario: Conducta Violada articulo 9 numeral 5 Ley 1811/2016 y articulo 55 Ley 769/2002.

H.10.G. No utilizar el casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a la inmovilización del vehículo.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 y 94 inciso 10 Ley 769/2002.

H.10.H. Llevar acompañante, excepto mediante el uso de dispositivos diseñados.
Comentario: Conducta violado Articulo 25 y 55 de la ley 769 del 2002.

H.10.I. No vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación, los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes ente las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
Comentario: Conducta Violada artículo 94 inciso 2 y 55 Ley 769/2002 en concordancia con la Sentencia C-018/2004 de la Corte Constitucional.

H.10.J. No respetar las indicaciones del agente de tránsito. Comentario: Conducta Violada articulo 55 parte final Ley 769/2002.

H.11. H.11. Viajar los menores de dos (2) años solos en el asiento posterior sin hacer uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre v cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

H.12. Transitar en vehículos de alto tonelaje por las vías de sitios que estén declarados o se declaren como monumentos de conservación histórica.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/02.

H.13. Las demás conductas que constituyan infracción a las normas de tránsito y que no se encuentren descritas en este acto administrativo.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 y 123 Ley 769/02.

I. INFRACCIONES "DE TRÁNSITO QUE DAN LUGAR A LA IMPOSICIÓN DE SANCIONES PECUNIARIAS DE DIFERENTE MONTO

I.01. El conductor que sea sorprendido fumando mientras conduce, dará lugar a la imposición de diez (10) salarios mínimos legales diarios vigentes. Si se tratare de un conductor de servicio público, además deberá asistir a un curso de seguridad vial.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 y 132 Ley 769/02, en

concordancia con la Sentencia C-1090/2003 de la Corte Constitucional.

I.02. Quien incumpla la obligación consagrada en el artículo 21 del Código Nacional de' Tránsito, 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 diarios legales vigentes y a la suspensión de la licencia de conducción, hasta por cinco (5) años.
Comentario: Conducta Violada Ley 769/02 Artículo 21 y 55 en concordancia con la Sentencia C-156/2004 de la Corte Constitucional.

J. OTRAS INFRACCIONES DE COMPETENCIA DE LAS AUTORIDADES DE TRÁNSITO.

J.01. El particular u organismo estatal que dañe, retire o modifique Las señales u otros elementos reguladores o indicadores del tráfico en las ciudades, será sancionado con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 y 114 Ley 769/02, en concordancia con la sentencia C-144/2009 de la Corte Constitucional.

J.02. En caso de inmovilización de vehículos de servicio público, el incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor de subsanar la falta en un plazo no mayor a cinco (5) días, dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.
Comentario: Conducta Violada artículo 55 y 125 parágrafo 3 Ley 769/2002
.

J.03. 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, semirremolques y similares, que los vendan sin el respectivo mecanismo de identificación.
Comentario: Conducta Violada articulo 55 Ley 769/2002.

J.04. 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.
Comentario: Conducta Violada artículo 156 y 55 Ley 769/2002.

J.05. El propietario o administrador del parqueadero autorizado para materializar la inmovilización de un vehículo, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción a 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.
Comentario: Conducta Violada artículo 125 parágrafo 1 y articulo 55 Ley 769/2002.

J.06. El propietario o administrador del parqueadero autorizado que no entregue los elementos contenidos en el vehículo y relacionados en el inventario, así corno las condiciones del estado exterior descritas a su recibo, será sancionado con una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.
Comentario: Conducta Violada artículo 125 parágrafo 1 inciso 2 y articulo 55 de la Ley 769/2002.

42 RESOLUCIÓN 20223040045295 DEL 4 DE AGOSTO DE 2022 "POR MEDIO DEL CUAL SE EXPIDE LA RESOLUCIÓN ÚNICA COMPILATORIA EN MATERIA DE TRÁNSITO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE"

Artículo 8.5.2. Retención preventiva de la licencia de conducción. La autoridad de tránsito podrá retener preventivamente la licencia de conducción en aquellos casos que el conductor de un vehículo automotor se encuentre en estado de embriaguez o bajo el efecto de sustancias alucinógenas, determinado por autoridad competente, o se encuentre bajo imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado este último en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un centro de Reconocimiento de Conductores.
Comentario: Caso en los cuales la autoridad de tránsito está facultada para retener transitoriamente la licencia de conducción al conductor en aras de prever y evitar un daño mayor.

Artículo 8.5.3. Retención preventiva del vehículo. La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo sin llevarlo a patios oficiales cuando se presente la comisión de una infracción que de acuerdo a lo previsto en el

Código Nacional de Tránsito el vehículo no pueda transitar, hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización y por un término máximo de 60 minutos. En su defecto será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.

En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales.

Comentario: Las autoridades de tránsito y transporte están facultada para aplicar la retención de acuerdo a la ley 1883 del 2010 articulo 20 numeral 7 máximo hasta por 60 minutos, hasta tanto subsane o corrijan la falta que dieron origen a la retención, trascurrido los 60 minutos se debe proceder a legalizar la inmovilización en patios oficiales.

43 TRANSPORTE PUBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR.

TRANSPORTE PUBLICO TERRESTRE DISTRITAL, MUNICIPAL Y DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS

NORMAS QUE SE APLICAN DE ACUERDO A LA LEY 105 DE 1993, LEY 336 DE 1996 Y EL DECRETO LEY REGLAMENTARIO UNIFICADO 1079 DE 2015.

LEY 336 DE 1996

ARTÍCULO 2o. La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.

Comentario: todas las empresas y las cooperativas que presten transporte publico automotor, están obligadas a implementar y a mantener actualizado su plan estratégico de seguridad vial de acuerdo a lo que establece el Decreto Ley 2106 de 2019 en su artículo 110 numeral 1, 2,3 y 4. El incumplimiento de la misma se sanciona por omisión con base en la Ley 2050 de 2020 articulo 6 en concordancia con la Ley 336 de 1996 articulo 46 parágrafo único literal A con multa de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes.

ARTÍCULO 4o. El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Comentario: como lo establece la Ley del articulo antes mencionado, las autoridades de tránsito y transporte tienen la función obligación de proteger las empresas y las cooperativas que prestan el servicio público automotor, en todos los modos, modalidades y sub modalidades, que le garantice al operador el retorno de su inversión y que presten un servicio a los usuarios que sea cómodo, seguro, accesible y prestado con calidad.

ARTÍCULO 5o. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.
El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte. Cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas en los términos del presente Estatuto.
Comentario: El transporte público está bajo la regulación del Estado de orden nacional y territorial, la autoridades de tránsito y transporte tienen la obligación de inspección, vigilancia, control, seguimiento e intervención de régimen normativo de tránsito y transporte, en el cumplimiento de las rutas, frecuencias y los servicios básico, de lujo que no están sometidos y de carga y especiales que no están sometidos a rutas y frecuencias de tal manera que le garantice la seguridad que requieren los usuarios del servicios y las cosas transportadas.

ARTÍCULO 34. Las empresas de transporte público están obligadas a 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 los prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este Artículo acarreará las sanciones correspondientes.
Comentario: las empresas de transporte publico terrestre automotor deberán responder solidariamente por las multas establecidas en el artículo 93-1 de la Ley 769 del 2002 adicionado por la Ley 1383 del 2010 articulo 18 y la sentencia C-089 del 2011 de la Corte Constitucional.

Artículo 18. La Ley 769 de 2002, tendrá el siguiente artículo nuevo:
Artículo 93-1. *Solidaridad por multas.* Serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas.

44 PROGRAMA DE EDUCACIÓN CON RELACIÓN A LOS PLANES ESTRATEGICOS DE SEGURIDAD VIAL

LEY 336 DE 1996 ARTÍCULO 35. Dentro de la estructura del Ministerio de Transporte, crease la Dirección General de Seguridad con el objeto de apoyar el funcionamiento administrativo y operativo del cuerpo de Policía Especializado en Transporte y Tránsito, desarrollar programas de medicina preventiva y ejecutar programas de capacitación y estudios sobre tales materias.

Las empresas de transporte deberán desarrollar a través del Instituto de Seguros Sociales o de la E.P.S. autorizadas, los programas de medicina preventiva establecidos por el Ministerio de Transporte, con el objeto de garantizar la idoneidad mental y física de los operadores de los equipos prestatarios del servicio.

Las empresas de transporte público deberán desarrollar los programas de capacitación a través del SENA o de las entidades especializadas, autorizadas por el Ministerio de Transporte, a todos los operadores de los equipos destinados al servicio público, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios.

El cuerpo especializado a que se refiere el inciso primero de este Artículo, estará integrado por miembros de la Policía Nacional e inicialmente continuará operando para el Transporte Terrestre Automotor, y cuando las circunstancias lo ameriten, se extenderá a los demás modos para lo cual deberán adoptarse las medidas administrativas y presupuestales correspondientes.

DECRETO LEY 2106 DE 2019 ARTÍCULO 110. DISEÑO, IMPLEMENTACIÓN Y VERIFICACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL. El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 quedará así:

Artículo 12. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).

En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su

implementación.

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:

1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.
2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.
3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.
4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función.

Comentario: Todas las instituciones, entidades, empresas, gremios y consorcios tienen la imperiosa obligación de capacitar a todas las personas que integran su empresa sin importar el rol o el cargo que ocupen en educación y seguridad vial para los cambios de habito, comportamiento, conducta generando valores individuales que se deben convertir en valores colectivos.

LEY 336 DE 1996 ARTÍCULO 36. Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.

La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción y operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.
Comentario: las empresas y cooperativas que presta el servicio de transporte publico terrestre automotor en todas sus modalidades y sub modalidades de servicios tienen la imperiosa obligación de suscribir contratos laborales con todos los conductores, verificar que tenga la Seguridad Social, EPS y ARL. El incumplimiento de la misma se sancionará de acuerdo al artículo 134 y 46 parágrafo único literal de la LEY 336 de 1996. Además, responderán civil, patrimonial y contravencional por las actuaciones que generen los conductores en el ejercicio de sus funciones con participación en partes iguales del propietario del vehículo.

LEY 336 DE 1996 ARTÍCULO 46. Con base en la graduación que se establece en el presente Artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en

los siguientes casos:

PARÁGRAFO. Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada Modo de transporte:

a. Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes. En concordancia con la Ley 1383 del 2010 articulo 18 y la sentencia C-089 del 2011.

Comentario: Estas infracciones que general multas de salarios mínimos mensuales legales vigentes como la de salarios mínimo legales diarios vigentes hay responsabilidad de la empresa, el propietario y el conductor.

LEY 336 DE 1996 ARTÍCULO 49. La inmovilización o retención de los equipos procederá en los siguientes eventos:

a. Cuando se compruebe que el equipo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente, caso en el cual se ordenará la cancelación de la matrícula o registro correspondiente.

b. Cuando se trate de equipos al servicio de empresas de transporte cuya habilitación y permiso de operación, Licencia, Registro o matrícula se les haya suspendido o cancelado, salvo las excepciones expresamente establecidas en las disposiciones respectivas.

c. Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.

d. Por orden de autoridad judicial.

e. Cuando se compruebe que el equipo no reúne las condiciones técnico - mecánicas requeridas para su operación, o se compruebe que presta un servicio no autorizado. En este último caso, el vehículo será inmovilizado por un término hasta de tres meses y, si existiere reincidencia, adicionalmente se sancionará con multa de cinco (5) a veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes.

f. Cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga.

g. <Literal modificado por el artículo 50 de la Ley 1762 de 2015. El nuevo texto es el siguiente:> Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte de

mercancías presuntamente de contrabando. En estos eventos, surtida la inmovilización se deberá dejar el equipo a disposición de la administración aduanera para que adelante los procedimientos de su competencia.

h. Cuando se detecte que el equipo es utilizado para el transporte irregular de narcóticos o de sus componentes, caso en el cual deberá ponerse a disposición de la autoridad judicial competente en forma inmediata, quien decidirá sobre su devolución.

i. En los demás casos establecidos expresamente por las disposiciones pertinentes.

PARÁGRAFO. La inmovilización terminará una vez desaparezcan los motivos que dieron lugar a esta, o se resuelva la situación administrativa o judicial que la generó.
Comentario: todas las inmovilizaciones que se apliquen a vehículos de servicios públicos deben de estar fundamentada en los textos establecidos en el artículo 49 de la Ley 336 de 1996.

LEY 1079 DEL 2015 ARTÍCULO 2.2.1.1.2.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.
Comentario: la obligación de inspección, vigilancia, control, e intervención en el transporte público colectivo distrital municipal de las áreas metropolitanas está bajo la responsabilidad de los alcaldes de las autoridades metropolitanas de transporte público, de los secretarios de tránsito o movilidad, de los inspectores de policía con funciones tránsito y transporte que garanticen que el servicio sea prestado cómodo, seguro, accesible y prestado con calidad.

45 HABILITACION PARA LAS EMPRESAS Y COOPERATIVAS DE TRANSPORTE PUBLICO EN LA MODALIDAD DE COLECTIVO URBANO MUNICIPAL, DISTRITAL Y DE AREAS METROPOLITANAS DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN LA LEY 1079 DEL 2015.

ARTÍCULO 2.2.1.1.3.1. Habilitación. Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Colectivo de Pasajeros en el radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación exigidos.

ARTÍCULO 2.2.1.1.3.2. Empresas nuevas. Ninguna empresa nueva podrá entrar a operar hasta tanto la autoridad competente además de otorgarle la habilitación, le asigne las rutas y frecuencias a servir. Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, tanto la habilitación como los servicios se negarán y no podrá presentarse nueva solicitud antes de doce (12) meses.
Comentario: las empresas y cooperativas de transporte público, no podrán prestar servicios públicos en las modalidades que no fueron habilitadas, las empresas que presten el servicio público en las modalidades rutas y frecuencia que no han sido autorizadas por las autoridades competente se les negaran la habilitación como los servicios a prestar y no podrán solicitar habilitación si no después de 12 meses de haberse presentado la irregularidad.

ARTÍCULO 2.2.1.1.3.3. Requisitos. Para obtener habilitación en la modalidad del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de pasajeros Metropolitano, Distrital y Municipal, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 2.2.1.1.1 del presente Decreto:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente, suscrita por el representante legal.

2. Certificado de Existencia y Representación Legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

3. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.

4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

5. Certificación firmada por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor que no sea propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.

6. Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual prestará el servicio, con indicación del nombre y número de cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.

7. Descripción y diseño de los colores y distintivos de la empresa.

8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa y del fondo de reposición del parque automotor con que contará la empresa.

9. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia de programas de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.

10. Estados financieros básicos certificados de los dos últimos años con sus respectivas notas. Las empresas nuevas sólo requerirán el balance general inicial.

11. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación correspondiente a los dos (2) últimos años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.

12. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con el valor resultante del cálculo que se haga en función de la clase de vehículo y el número de unidades fijadas en la capacidad transportadora máxima para cada uno de ellos, el cual no será inferior a trescientos (300) SMMLV según la siguiente tabla:

- GRUPO A 1 SMMLV
4-9 pasajeros
(Automóvil, campero, camioneta)

- GRUPO B 2 SMLMV
10-19 pasajeros
(Microbús)

- GRUPO C 3 SMLMV
Más de 19 pasajeros
(Bus, buseta)

El Salario Mínimo Mensual Legal Vigente a que se hace referencia, corresponde al vigente en el momento de cumplir el requisito.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria será el precisado en la legislación cooperativa, Ley 79 de 1988 y demás concordantes vigentes.
Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año, las empresas habilitadas ajustarán el capital o patrimonio líquido de acuerdo con la capacidad transportadora máxima con la que finalizó el año inmediatamente anterior.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido.

13. Copia de las Pólizas de Seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en el presente Capítulo.

14. Comprobante de la consignación a favor de la Autoridad de Transporte Competente por el pago de los derechos que se causen debidamente registrados por la entidad recaudadora.

PARÁGRAFO 1. Las empresas que cuenten con revisor fiscal podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 10, 11 y 12 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste la existencia de las declaraciones de renta y de los estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias en los dos (2) últimos años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido. Con esta certificación, deberá adjuntar copia de los Dictámenes e Informes y de las notas a los estados financieros, presentados a la respectiva asamblea o junta de socios, durante los mismos años.

PARÁGRAFO 2. Las empresas nuevas deberán acreditar los requisitos establecidos en los numerales 5, 6 y 13 en un término no superior a seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la habilitación so pena que esta sea revocada.
Comentario: requisitos indispensables que deben de cumplir todas las personas naturales y jurídicas que aspiren a solicitar habilitaciones de empresas nuevas para su operación.

ARTÍCULO 2.2.1.1.3.5. Vigencia de la habilitación. Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

Las autoridades metropolitanas, distritales o municipales competentes podrán en cualquier tiempo, de oficio o a petición de parte, verificar las condiciones que dieron origen a la habilitación.

PARÁGRAFO. En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción, o incorporación, la empresa comunicará este hecho a la autoridad de transporte competente, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal, con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

ARTÍCULO 2.2.1.1.3.6. Suministro de información. Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte competente las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.
Comentario: los permisos de habilitación o de concesión no son indefinido por que la autoridad competente en cualquier tiempo de oficio o de apetición de parte debe verificar las condiciones que dieron origen a la habilitación. Las empresas de transportes deben de mantener actualizada su información que permitan ser revisadas por parte de las autoridades competentes en cualquier momento, y ejercer vigilancia control e intervención con base con su facultades y competencias.

ARTÍCULO 2.2.1.1.5.1. Radio de acción. El radio de acción de las empresas que se habiliten en virtud de esta disposición será de carácter Metropolitano, Distrital o Municipal según el caso. La autoridad competente adjudicará los servicios de transporte únicamente dentro del territorio de la respectiva jurisdicción.

ARTÍCULO 2.2.1.1.5.2. Prestación del servicio. La prestación de este servicio público de transporte estará sujeta a la expedición de un permiso o la celebración de un contrato de concesión o de operación suscrito por la autoridad competente, como resultado de un proceso licitatorio efectuado en

las condiciones establecidas en el presente capítulo.

PARÁGRAFO. El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que las concedió.
Comentario: el transporte público terrestre automotor por estar bajo la regulación y control del Estado su inspección, vigilancia, control e intervención, la debe hacer las autoridades de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales, y a nivel nacional la superintendencia de industria y transporte a través de la subdirección de investigación.
Teniendo en cuenta que el permiso o la celebración de un contrato de concesión es revocable y obliga a su beneficiario a cumplir, con las condiciones que dieron origen a la habilitación.

ARTÍCULO 2.2.1.1.5.3. Autorización de nuevos servicios. A partir del 5 de febrero de 2001 las rutas y frecuencias a servir se adjudicarán por un término no mayor de cinco (5) años. En los términos de referencia del concurso se establecerán objetivos de calidad y excelencia en el servicio, que en caso de ser cumplidos por la empresa le permitan prorrogar de manera automática y por una sola vez el permiso hasta por el término inicialmente adjudicado.

Los objetivos de calidad y excelencia estarán determinados por parámetros como la disminución de la edad del parque automotor, la optimización de los equipos de acuerdo con la demanda, la utilización de tecnologías limpias y otros parámetros que contribuyan a una mejora sustancial en la calidad y nivel de servicio inicialmente fijados.
Comentario: las rutas y la frecuencia a servir, las autoridades territoriales solamente la pueden adjudicar por cinco (5) años prorrogables por una (1) sola vez por cinco (5) años más, eso implica que cada diez (10) años se debe hacer licitación para la adjudicación de rutas y frecuencia, la autoridad territorial de transporte tiene la obligación de revisar cada 5 años las condiciones que dieron origen a la adjudicación de las rutas y frecuencias a servir.

ARTÍCULO 2.2.1.1.5.6. Reposición vehículos de transporte colectivo y/o mixto. El artículo 138 del Decreto2150 de 1995, fundamentado en el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, se aplica a los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de pasajeros y/o mixto, con radio de acción metropolitano y/o urbano. Por tanto, las autoridades de transporte y tránsito competentes, velarán porque se cumpla su retiro del servicio de acuerdo con lo establecido en el parágrafo 1 del artículo 6 de la mencionada ley.

PARÁGRAFO. Queda prohibido en todo el territorio nacional la repotenciación, habilitación, adecuación, o similar que busque la extensión de la vida útil determinada por la ley para los vehículos destinados al servicio público

colectivo de pasajeros y/o mixto en esta modalidad.
Comentario: las autoridades de tránsito y transporte deben y están obligadas de sacar de circulación todo vehículo de servicio público de pasajero de transporte colectivo y mixto de radio de acción distrital municipal y áreas metropolitanas, que de acuerdo al artículo 6º de la Ley 105 de 1993 hayan cumplido su vida útil, está prohibida la repotenciación, habilitación, adecuación, o similares que busquen extender la vida útil del vehículo.

46 PROCEDIMIENTO PARA LA ADJUDICACIÓN DE RUTAS Y FRECUENCIAS EN EL SERVICIO BÁSICO DE LA LEY 1079 DEL 2015

ARTÍCULO 2.2.1.1.6.1. Apertura de la licitación. Determinadas las necesidades de nuevos servicios de movilización, la autoridad de transporte competente ordenará iniciar el trámite licitatorio, el cual deberá estar precedido del estudio y de los términos de referencia correspondientes.

Los términos de referencia establecerán los aspectos relativos al objeto de la licitación, fecha y hora de apertura y cierre, requisitos que deberán llenar los proponentes, tales como: las rutas disponibles, frecuencias, clase y número de vehículos, nivel de servicio, determinación y ponderación de los factores para la evaluación de las propuestas, término para comenzar a prestar el servicio, su regulación jurídica, derechos y obligaciones de los adjudicatarios y todas las demás circunstancias de tiempo, modo y lugar que se consideren necesarias para garantizar reglas objetivas y claras.

Los términos de referencia deberán establecer un plazo de duración del permiso, contrato de operación o concesión y las condiciones de calidad y excelencia en que se prestará el servicio.
Comentario: ninguna empresa de transporte publico de pasajero y mixto de radio de acción distrital, municipal y áreas metropolitanas pueden prestar pueden servicios públicos de pasajeros sin tener rutas y frecuencias autorizadas por las autoridades competente.

ARTÍCULO 2.2.1.1.6.3. Procedimiento. Hasta que la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte determine otro procedimiento para la adjudicación de rutas y horarios la Autoridad de Transporte Competente atenderá el siguiente:

1. El servicio se adjudicará por un término no mayor de cinco (5) años. En el término autorizado la autoridad de transporte competente evaluará la prestación del servicio de conformidad con lo establecido en el artículo 2.2.1.1.5.3 de este Decreto y decidirá si la empresa continúa o no con la prestación del servicio autorizado.
2. Si el adjudicatario no entra a prestar el servicio dentro del plazo señalado en el acto correspondiente, la autoridad competente hará efectivo el valor de la garantía constituida para responder por la seriedad de la propuesta. En este evento la autoridad de transporte podrá otorgar el permiso al proponente calificado en segundo lugar, siempre y cuando su propuesta sea igualmente favorable para la prestación del servicio.

PARÁGRAFO 1. Los estudios técnicos que sobre disponibilidad de rutas y frecuencias de servicio efectúen las autoridades metropolitanas, distritales y/o municipales de transporte deberán ser remitidos al Ministerio de Transporte una vez culmine el procedimiento de adjudicación.

PARÁGRAFO 2. En ciudades de más de 200.000 habitantes, la Autoridad de Transporte Competente podrá establecer factores de calificación diferentes o adicionales a los establecidos y reglamentar los términos de calidad y excelencia que debe alcanzar la empresa para hacerse acreedora a la prórroga establecida en el artículo 2.2.1.1.5.3 del presente Decreto.

ARTÍCULO 2.2.1.1.7.3. Reestructuración del servicio. La autoridad competente podrá en cualquier tiempo, cuando las necesidades de los usuarios lo exijan, reestructurar oficiosamente el servicio, el cual se sustentará con un estudio técnico en condiciones normales de demanda.
Comentario: la autoridad competente está facultada para hacer la reestructuración del servicio mediante un estudio técnico de demanda satisfecha en pro de prestar un mejor servicio a los usuarios de transporte publico de pasajero distrital, municipal, áreas metropolitanas y mixtos.

ARTÍCULO 2.2.1.1.8.1. Ruta de influencia. Es aquella que comunica municipios contiguos sujetos a una influencia recíproca del orden poblacional, social y económica, que no hacen parte de un área metropolitana definida por la ley, requiriendo que las características de prestación del servicio, los equipos y las tarifas sean semejantes a los del servicio urbano.

Su determinación estará a cargo del Ministerio de Transporte, previa solicitud conjunta de las autoridades locales en materia de transporte de los municipios involucrados, quienes propondrán una decisión integral de transporte en cuanto a las características de prestación del servicio, de los equipos y el esquema para la fijación de tarifas.
Comentario: las autoridades encabezan de los alcaldes y sus delegados

pueden presentar una solicitud en conjunto de los distritos y municipios involucrados previa decisión integral ante el ministerio de transporte para prestar el servicio integrado en loa jurisdicción de cada uno de los distritos y municipios participantes.

ARTÍCULO 2.2.1.1.8.2. Convenios de colaboración empresarial. La autoridad competente autorizará Convenios de Colaboración Empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio.

Los convenios se efectuarán exclusivamente sobre servicios previamente autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos será la responsable de la prestación adecuada del servicio. Igualmente se autorizarán convenios cuando varias empresas conformen consorcios o sociedades comerciales administradoras y/o operadoras de sistemas o subsistemas de rutas asignados previamente a ellas.

ARTÍCULO 2.2.1.1.8.4. Corredores complementarios. Para satisfacer demandas de transporte entre las veintidós (22:00) horas y las 05:00 horas, la autoridad competente podrá diseñar y autorizar corredores complementarios de transporte y someterá su otorgamiento a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión según el caso.
Comentario: las empresas interesadas en prestar el servicio de rutas complementarias entre las 22:00 horas y las 5:00 horas del día siguiente entre los distritos y municipios que tenga relaciones entre si para prestarle el servicio a los estudiantes y a las demás personas que terminan jornada estudiantil y laboral después de las 22:00 horas asegurándole un excelente servicio de transporte, seguro accesible y prestado con calidad.

ARTÍCULO 2.2.1.1.8.5. Prohibición de habilitar empresas de transporte con vehículos particulares. Las autoridades metropolitanas, distritales y/o municipales competentes no podrán habilitar bajo ninguna circunstancia empresas de transporte con vehículos particulares.
Comentario: está prohibido que los alcaldes, los secretarios de movilidad o de tránsito y sus delegados pacten reuniones con personas que represente grupos que prestan servicios públicos en vehículos particulares o habilitar empresas nuevas que presten el servicio con vehículos particulares o vehículos que no sean nuevos.

ARTÍCULO 2.2.1.1.8.6. Abandono de rutas. Se considera abandonada una ruta cuando se disminuye injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% cuando la empresa no inicia su prestación en el término señalado en el acto administrativo correspondiente.

Cuando se compruebe que la empresa de transporte abandona una ruta adjudicada, durante treinta (30) días consecutivos, la autoridad de transporte competente revocará el permiso, reducirá la capacidad transportadora autorizada y procederá a la apertura de la licitación pública correspondiente.
Comentario: las autoridades competentes de tránsito y transporte deben de ejercer las funciones y/o obligaciones de inspeccionar vigilar controlar e intervenir a la empresa que cumpla con el plan de rodamiento adjudicado a través de una licitación de un contrato de concesión de rutas y frecuencia, el incumplimiento a carrea sanción con la revocatoria del permiso o contrato de concesión.

ARTÍCULO 2.2.1.1.9.1. Definición. La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados.

Las empresas deberán acreditar como mínimo el 3% de capacidad transportadora mínima fijada de su propiedad y/o de sus socios. En ningún caso podrá ser inferior a un (1) vehículo, incluyéndose dentro de este porcentaje los vehículos adquiridos bajo arrendamiento financiero.

Para las empresas de economía solidaría, este porcentaje podrá demostrarse con vehículos de propiedad de sus cooperados.
Si la capacidad transportadora autorizada a la empresa se encuentra utilizada a su máximo, solamente será exigible el cumplimiento del porcentaje de propiedad de la misma, cuando a la empresa le autoricen nuevos servicios.

En aquellas ciudades donde se encuentre suspendido el ingreso de vehículos por incremento el cumplimento del requisito únicamente se exigirá una vez se modifique dicha política y se adjudiquen nuevos servicios.
Comentario: las autoridades competentes deben ejercer inspección vigilancia y control e intervenir la capacidad transportadora adjudicada a través de un contrato de concesión a empresas y cooperativas transporte publico terrestre automotor en las modalidades de transporte público de pasajero, colectivo, distrital, municipal áreas metropolitana y mixto en áreas de que no van a disminuir o aumentar la capacidad transportadora adjudicada.

ARTÍCULO 2.2.1.1.9.2. Fijación de capacidad transportadora. La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados.

La capacidad transportadora máxima total no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un 20%.

El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad

transportadora mínima y máxima fijada a la empresa.

Para la fijación de nueva capacidad transportadora mínima, por el otorgamiento de servicios se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar si se requiere el incremento.

ARTÍCULO 2.2.1.1.10.3. Contrato de vinculación. El contrato de vinculación del equipo se regirá por las normas del derecho privado debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener en forma detallada los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con esta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada los rubros y montos cobrados y pagados, por cada concepto.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero-Leasing, el contrato de vinculación lo suscribirá el poseedor del vehículo o locatario, previa autorización expresa del represente legal de la sociedad de leasing.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma, sin que para ello sea necesario la celebración del contrato de vinculación.
Comentario: las empresas deben ser clara en los ítems de las cláusulas del contrato de vinculación teniendo en cuenta lo establecido en la Ley 336 de 1996 artículo 33º en concordancia con la Ley 1383 del 2010 artículo 18º y la Sentencia C-089 del 2011 de la Corte Constitucional.

ARTÍCULO 2.2.1.1.10.4. Desvinculación de común acuerdo. Cuando exista acuerdo para la desvinculación del vehículo, la empresa y el propietario o poseedor del vehículo, en forma conjunta, informarán por escrito a la autoridad competente y esta procederá a efectuar el trámite correspondiente desvinculando el vehículo y cancelando la respectiva tarjeta de operación.

ARTÍCULO 2.2.1.1.10.5. Desvinculación administrativa por solicitud del propietario. Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes para la desvinculación del vehículo, el propietario podrá solicitar ante la autoridad de transporte competente la desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales, imputables a la empresa:

1. El Trato discriminatorio en el plan de rodamiento señalado por la empresa.
2. El Cobro de sumas de dinero por conceptos no pactados en el contrato de vinculación.
3. El no gestionar oportunamente los documentos de transporte, a pesar de haber reunido la totalidad de requisitos exigidos en el presente Capítulo.

PARÁGRAFO. El propietario interesado en la desvinculación de un vehículo de una empresa de transporte, no podrá prestar sus servicios en otra empresa hasta tanto no le haya sido autorizada.

ARTÍCULO 2.2.1.1.10.6. Desvinculación administrativa por solicitud de la empresa. Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes para la desvinculación del vehículo, el representante legal de la empresa podrá solicitar a la autoridad de transporte competente la desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales, imputables al propietario del vehículo:

1. No cumplir con el plan de rodamiento registrado por la empresa ante la autoridad competente.
2. No acreditar oportunamente ante la empresa la totalidad de los requisitos exigidos en el presente Capítulo para el trámite de los documentos de transporte.
3. No cancelar oportunamente a la empresa los valores pactados en el contrato de vinculación.
4. Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo, de acuerdo con el plan señalado por la empresa.
5. No efectuar los aportes obligatorios al fondo de reposición.

PARÁGRAFO 1. La empresa a la cual está vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma en que lo venía haciendo hasta que se decida sobre la solicitud de desvinculación.

PARÁGRAFO 2. Si con la desvinculación solicitada afecta la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, ésta tendrá un plazo de seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución correspondiente, para suplir esta deficiencia en su parque automotor.

Si en ese plazo no sustituye el vehículo, se procederá a ajustar la capacidad transportadora de la empresa, reduciéndola en esta unidad.
Comentario: Las empresas de transporte de la cual se desvincula el vehículo tiene 6 meses improrrogables para volver a estabilizar para suplir esta deficiencia en su parque automotor, si no lo hace la autoridad competente debe estabilizar su capacidad transportadora restando los vehículos que fueron desvinculados.

ARTÍCULO 2.2.1.1.10.8. Pérdida, hurto o destrucción total de un vehículo. En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, su propietario tendrá derecho a remplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de este término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.

En el entretanto y para efectos de la capacidad mínima exigida a la empresa, no se tendrá en cuenta este vehículo.
Comentario: los vehículos por perdida, hurto o destrucción total el propietario ya sea persona natural o jurídica, tiene un 1 año a partir de la fecha para reemplazar el vehículo, si no lo hace pierde el derecho del contrato de vinculación con la empresa.

ARTÍCULO 2.2.1.1.11.7. Obligación de portarla. El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

ARTÍCULO 2.2.1.1.11.8. Retención de la tarjeta de operación. Las autoridades de tránsito y transporte sólo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.
Comentario: el conductor del vehículo está obligado de portar el documento original tarjeta de operación, documento único que respalda la prestación del servicio público de pasajeros.

La autoridad de tránsito solo puede retirar la tarjeta de operación cuando se encuentre vencida, remitirla junto con la orden de comparendo a la autoridad competente y debe de inmovilizar el vehículo de acuerdo a lo establecido en el artículo 49 literal (i) de la ley 336 del 1996.

ARTÍCULO 2.2.1.1.12.1. Factor para determinarla tarifa. De conformidad con el artículo 6 de la Ley 105 de 1993 el único factor que podrán tener en cuenta las autoridades competentes del orden Metropolitano, Distrital y Municipal para la fijación de las tarifas del transporte es el costo del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el costo de "recuperación de capital".
Comentario: las autoridades distritales, municipales y de las áreas metropolitanas para decretar las tarifas de transporte deben de hacer un estudio de costo de las canas de transporte.
Comentario: las autoridades distritales, municipales y de las áreas metropolitanas para decretar las tarifas de transporte deben de hacer un estudio de costo de las canas de transporte.

47 TRANSPORTE PUBLICO DE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHICULOS TAXIS

ARTÍCULO 2.2.1.1.2.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio estará a cargo de los alcaldes metropolitanos, distritales y/o municipales según el caso, o de las autoridades a las que se les haya encomendado la función.
Comentario: las autoridades de tránsito y transporte tienen función obligación de inspeccionar, vigilar, controlar e intervenir la prestación de este servicio que sea cómodo, seguro, accesible y se preste con calidad.

ARTÍCULO 2.2.1.3.2.6. Vigencia de la habilitación. Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.
La autoridad de transporte competente podrá, en cualquier tiempo, de oficio o a petición de parte, verificar las condiciones que dieron lugar a la habilitación.

PARÁGRAFO. En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará este hecho a la autoridad de transporte competente, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal, con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.
Comentario: las autoridades de tránsito competente con base en la Resolución 3443 del 2016 anualmente deben de verificar las condiciones que dieron origen a la habilitación de la empresa si no cumplen con las condiciones de la habilitación deben suspender la operación de la empresa hasta tanto corrijan la falta que genero la misma.

ARTÍCULO 2.2.1.3.2.7. Suministro de información. Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte competente las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.
Comentario: las empresas deben de tener a la mano toda la información que dieron origen a su habilitación para presentársela a las autoridades competente cuando ellos la requieran, el incumplimiento a la misma acarreara sanción de acuerdo a lo establecido en la Ley 336 de 1996 articulo 46 parágrafo único literal (a).

ARTÍCULO 2.2.1.3.4.1. Prohibición. La empresa de servicio público de transporte individual que permita la operación de sus vehículos por conductores que no se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social, incurrirá en una infracción a las normas de transporte, que dará lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en atención a las circunstancias a la suspensión de la habilitación y permiso de operación, de conformidad con lo establecido en el artículo 281 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 113 del Decreto 2150 de 1995 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.
Comentario: las empresas no deben permitir que sus vehículos sean operados por conductores que no tengan EPS y ARL en cumplimiento en lo establecido en la Ley 336 de 1996 articulo 34 el incumplimiento se sancionara con base en la Ley 336 de 1996 articulo 46 parágrafo único literal (a).

ARTÍCULO 2.2.1.3.5.1. Permanencia en el servicio. Los vehículos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán permanecer en este servicio por un término no menor de cinco (5) años contados, a partir de la fecha de expedición de la respectiva licencia de tránsito, fecha a partir de la cual, podrán solicitar el cambio de servicio, el cual se tramitará conforme a las disposiciones vigentes sobre la materia y su reposición deberá efectuarse con un vehículo nuevo.

En todo caso la autoridad de transporte competente debe verificar el cambio de color del vehículo que sale del servicio.

PARÁGRAFO. Los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel de lujo tendrán un máximo de siete (7) años de uso en el servicio, contados a partir de la fecha de expedición de la respectiva licencia de tránsito. Cumplido este término, deberán reponerse los vehículos, cambiar a nivel básico o solicitar el cambio de servicio.
Comentario: los vehículos de transporte publico individual básico de carácter obligatorio deben de permanecer cinco (5) años en interrumpido para solicitar el cambio de servicio de público a particular de acuerdo a lo establecido en la Ley 903 de 2004 y su Decreto Reglamentario 4116 del 2004 articulo 9.

Los vehículos de transporte de taxi de lujo el tiempo máximo que deben de permanecer en modalidad de lujo es de siete (7) años termino el cual deben de volver a nivel básico.

ARTÍCULO 2.2.1.3.5.2. Radio de acción. El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan.

El servicio entre un aeropuerto que sirve a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, no requerirá el porte de planilla única de viaje ocasional, cuando se presta por vehículos de empresas de la respectiva capital o Área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo.

En los demás aeropuertos, previo concepto favorable del Ministerio de Transporte, los alcaldes podrán realizar convenios para la prestación del servicio directo desde y hasta el terminal aéreo sin planilla única de viaje ocasional, siempre que existan límites comunes entre el municipio sede del aeropuerto y el municipio origen o destino del servicio.
En los demás casos en los cuales los vehículos taxi salgan del radio de acción autorizado, deberán portar planilla única de viaje ocasional.

PARÁGRAFO. En ningún caso el Servicio Público de Transporte en Vehículos Taxi, podrá prestarse como servicio colectivo, so pena de incurrir en las sanciones previstas para este efecto.
Comentario: las autoridades de tránsito y transporte tiene la obligación de inmovilizar los vehículos de taxi individual que hagan cambio de modalidad de servicio a prestar el servicio colectivo con base en la Ley 336 de 1996 articulo 49 literal (e) y aplicar la sanción establecida en el artículo 46 parágrafo único literal (a).

ARTÍCULO 2.2.1.3.5.3. Radio de acción distrital o municipal. Entiéndase por radio de acción distrital o municipal el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.

El radio de acción metropolitano es el que se presta entre los municipios que hacen parte de un área metropolitana.
Comentario: los vehículos de taxi individual básico y de lujo no requieren de planillas de viajes ocasionales cuando tránsito en la jurisdicción de los distritos, municipios que hagan parte de un área metropolitana legalmente constituida.

ARTÍCULO 2.2.1.3.5.4. Viaje ocasional. Para la realización de viajes ocasionales en vehículos taxi, se acreditará el cumplimiento de los requisitos que para este efecto señale el Ministerio de Transporte quien establecerá la ficha técnica para la elaboración y los mecanismos de control correspondientes del formato de la planilla única de viaje ocasional.
Comentario: las autoridades de tránsito deben de verificar la plena identificación de la planilla de viaje ocasionales, no debe de tener borrones, tachones y enmendadura y deben estar firmada por el gerente de la empresa de transporte, el incumplimiento de la misma genera inmovilización con base en la Ley 336 de 1996 articulo 49 (c) sanción establecida en la Ley 336 de 1996 articulo 46 parágrafo único literal (a).

ARTÍCULO 2.2.1.3.6.4. Pérdida, hurto o destrucción del vehículo. En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo, su propietario tendrá derecho a reemplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación, dentro del término de un (1) año, contado a partir de la fecha de ocurrido el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de ese término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.
Comentario: el propietario de un vehículo que haya sido objeto de perdida, hurto o destrucción física tiene un (1) año para reemplazarlo con un vehículo nuevo. Si no lo hace la empresa tiene facultades para estabilizar su capacidad transportadora autorizada.

ARTÍCULO 2.2.1.3.8.2. Expedición. La autoridad de transporte competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a empresas de transporte público debidamente habilitadas.

ARTÍCULO 2.2.1.3.8.3. Vigencia de la tarjeta de operación. La vigencia de la tarjeta de operación para los vehículos de esta modalidad, se expedirá por el término de un (1) año. Podrá cancelarse o modificarse si cambian las condiciones que dieron lugar a la habilitación.
Comentario: la tarjeta de operación de los vehículos taxis y de lujo tienen una vigencia de un (1) año.

ARTÍCULO 2.2.1.3.8.7. Obligación de portarla. El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

ARTÍCULO 2.2.1.3.8.8. Retención. Las autoridades de tránsito y transporte solo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió, para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.
Comentario: la autoridad de tránsito está facultada para exigirle al conductor portar el documento original de la tarjeta de operación y retirarla si se encuentra vencida y entregar a disposición junto con la orden de comparendo a la autoridad competente.

ARTÍCULO 2.2.1.3.8.9. Sistema de Información y registro de conductores. Las autoridades municipales deberán implementar y mantener actualizado un Registro de Conductores que en línea y en tiempo real permita identificar plenamente a los conductores de los vehículos de servicio público de transporte individual de pasajeros que operen en su jurisdicción y el vehículo que cada uno de ellos conduce.

El sistema de información que se utilice para llevar dicho registro, deberá:

a. Cumplir con los lineamientos de la estrategia Gobierno en Línea, conforme a lo establecido en el Decreto 2693 de 2012, o la norma que lo modifique, adicione, sustituya o compile, y de manera específica con los estándares de: accesibilidad, interoperabilidad, datos abiertos, lenguaje común de intercambio de información y usabilidad web que defina el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para tal fin.
b. Garantizar que las empresas de transporte accedan en línea y en tiempo real, para mantener actualizado el registro de sus conductores y vehículos, registrando las novedades de los mismos e identificándolos plenamente.
c. Tener un módulo o funcionalidad que permita a la autoridad de transporte la validación de la información presentada por las empresas, previo a su cargue en el registro público.
d. Tener un módulo o funcionalidad que permita la consulta abierta que garantice el acceso en tiempo real a la información de la Tarjeta de Control, por parte de los ciudadanos.

PARÁGRAFO 1. Las entidades territoriales diferentes a los municipios de categoría especial y hasta tercera categoría, deberán presentar al Ministerio de Transporte el cronograma para implementar el sistema de información, el cual no podrá ser superior al 4 de junio de 2015.

PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, a través de la Dirección de Gobierno en Línea, en coordinación con el Ministerio de Transporte, podrá brindar apoyo para el desarrollo colectivo de una solución informática basada en datos abiertos, con el fin de facilitar a los entes territoriales el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo.
Comentario: las autoridades de tránsito y transporte, tienen la obligación de establecer un sistema de información de registro de conductores que permita consultar los datos del conductor y del vehículo que conducen.

ARTÍCULO 2.2.1.3.8.10. Tarjeta de control. La Tarjeta de Control es un documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte, que sustenta la operación del vehículo y que acredita al conductor como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo.

Afiliado el conductor al Sistema de Seguridad Social y verificadas las cotizaciones a este, la empresa de Transporte expedirá la Tarjeta de Control.

La Tarjeta de Control tendrá una vigencia mensual. Cuando se presente el cambio del conductor autorizado antes de la fecha de vencimiento del documento de transporte de que trata el presente artículo, la empresa expedirá una nueva Tarjeta de Control, una vez realice el reporte de la novedad y registre al nuevo conductor. En todo caso la empresa de transporte deberá reportar al

Registro de Conductores las novedades respecto de los mismos, que impliquen modificación de la información contenida en la Tarjeta de Control.

PARÁGRAFO. Las características de la Tarjeta de Control serán establecidas por el Ministerio de Transporte y su expedición y refrendación serán gratuitas para los conductores, correspondiendo a las empresas asumir su costo. Hasta tanto se expida la reglamentación respectiva, se continuará expidiendo la Tarjeta de Control en el formato vigente al 4 de junio de 2014.
Comentario: ninguna empresa de transporte tiene facultades para cobrarles la expedición y la entrega del documento que hace parte de la tarjeta de control de los conductores.

ARTÍCULO 2.2.1.3.8.11. Requisitos para la expedición de la Tarjeta de Control. Para la expedición de la Tarjeta de Control deberá observarse el siguiente procedimiento:

a. De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, la empresa deberá constatar que el conductor se encuentra afiliado al Sistema de Seguridad Social como cotizante y que en el sistema se han pagado efectiva y oportunamente los aportes; así mismo deberá verificar que la licencia de conducción esté vigente y que corresponde a la categoría del vehículo que se va a conducir.
b. Cumplidos los requisitos establecidos en el literal anterior, la empresa deberá reportar el conductor al Registro de Conductores y así mismo garantizar que al momento del registro del conductor, los documentos del vehículo: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, Certificado de Revisión Técnico - mecánica y la tarjeta de operación, estén vigentes.
c. La autoridad de transporte, a través del Sistema de Información y Registro de Conductores, validará el cumplimiento de los requisitos tanto del conductor como del vehículo, garantizando en el mismo toda la trazabilidad del trámite y la generación de alertas por inconsistencias.

Comentario: las autoridades de tránsito y transporte deben de verificar que los conductores tengan contrato laboral con la empresa de transporte de taxi individual que estén afiliados al sistema de seguridad social, y que tengan vigente la licencia de conducción en cumplimiento de lo establecido en la Ley 336 de 1996 articulo 34 y 36.

ARTÍCULO 2.2.1.3.8.13. Obligación de portar la Tarjeta de Control. Como documento de transporte que soporta la operación del vehículo y con el fin de proporcionar información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en Vehículos Taxi, los conductores portarán en la parte trasera de la silla del copiloto la Tarjeta de Control debidamente laminada.
Comentario: los agentes de tránsito de transporte deben de proceder a

inmovilizar los vehículos de taxis individual básico y de lujo que no porte la tarjeta de control en el espaldar del asiento del copiloto con una vigencia no superior a un (1) mes en cumplimiento en lo establecido en la Ley 336 de 1996 articulo 49 literal (c), aplicar las sanciones establecidas en el artículo 46 parágrafo único literal (a) de la Ley 336 de 1996.

48 ¿CUÁNTAS MANERAS DE SATISFACER LAS NECESIDADES DE MOVILIZACIÓN DE PERSONAS Y DE COSAS SE IDENTIFICAN EN LA SENTENCIA C - 066 DE 1999?

Tres:

1. El transporte privado.
2. El servicio privado de transporte.
3. El servicio público del transporte.

¿Qué es el servicio de transporte?

Es la actividad mediante la cual un sujeto satisface la necesidad de transporte de otro sujeto o de sus cosas, desplegando una actividad por medio de la cual se materializa el desplazamiento inicialmente requerido por el beneficiario del servicio.

No es un servicio de transporte, para los fines de la regulación del transporte, el desplegado en interacciones o relaciones familiares, personales o producto de la cortesía social.

¿Cuántos tipos de servicio de transporte existen?

Existen dos tipos de servicio de transporte: el servicio público y el servicio privado o particular.

¿Qué es el servicio público de transporte?

El servicio público de transporte es aquella actividad que se despliega por un sujeto en dirección a satisfacer necesidades de transporte indeterminadas y de otros sujetos. Es un servicio público debido a que las necesidades de transporte que se dirige a satisfacer, siendo indeterminadas, es decir, representando una respuesta a una demanda de la generalidad de los habitantes, constituyen necesidades del interés general que la sociedad demanda y forman parte de aquellas cuya satisfacción corresponde al Estado garantizar.

¿Qué es el servicio privado de transporte?

El servicio privado de transporte es aquella actividad que realiza un sujeto en dirección a satisfacer necesidades de transporte de otros sujetos, dentro de un contexto determinado y específico, conformado y limitado por otra actividad, desplegada por el mismo sujeto que proporciona el servicio de transporte, en el marco de la cual nace y se agota la necesidad, es decir, que surge y permanece o se ejecuta sin desbordar el ámbito de sus actividades exclusivas.

¿Cuál es la diferencia entre el servicio público y el servicio privado de transporte?

Siendo ambos servicios de transporte, es decir, perteneciendo al género de los servicios de transporte, conformado por todas las actividades mediante las cuales una persona satisface una necesidad de transporte que a otra persona diferente le asiste, se diferencian en que el servicio público se oferta y se presta a cualquier persona que tenga una necesidad de desplazamiento, mientras que el servicio privado es aquel que, como oferta, solo se dirige y se presta a las personas cuya necesidad surge en el marco de la ejecución de otros servicios que proporciona el mismo prestador del servicio de transporte privado.

Son de este tipo el servicio que un hotel, centro educativo o almacén presta a sus clientes para efectos de posibilitar o hacer más competitivos sus servicios principales, hospedaje, educación o comercialización de productos.

¿Cuál es el transporte privado?

El transporte privado es aquel desplegado para sí mismo por un sujeto, con los medios de que él mismo dispone, así como aquel realizado por un sujeto y proporcionado a terceros en un contexto personal o social y de cortesía, en términos que no configuran entre las partes obligaciones directamente asociadas al desplazamiento o sus términos.

¿Cuál es la diferencia entre el servicio de transporte, sea público o privado, y el transporte privado?

En el servicio de transporte, en cualquiera de sus dos tipos – público o privado –, intervienen dos personas, una que proporciona el servicio y otra que lo recibe o se beneficia, mientras que en el transporte privado existe un solo sujeto que despliega la actividad y se beneficia de ella, o existiendo dos sujetos, su vínculo no es jurídico sino social o personal.

¿Qué vehículos pueden ser empleados para el desarrollo del servicio de transporte y para el transporte privado?

El servicio de transporte, cuando es público, deberá desarrollarse necesariamente en vehículos matriculados en el servicio público, es decir, vehículos de placa blanca homologados para la modalidad de servicio de que

se trate. Sin perjuicio de las excepciones reglamentarias realizadas en relación con el transporte escolar.

Cuando el servicio de transporte es privado, se deberá desarrollar necesariamente en vehículos matriculados en el servicio particular, es decir, en vehículos de placa amarilla de "propiedad" de la persona natural o jurídica que despliega el servicio privado o en vehículos tomados en leasing financiero por ésta misma persona.

Para el transporte privado, los vehículos, al igual que en el servicio privado, deberán encontrarse matriculados en el servicio particular, pero en este caso, no se exige que sean de propiedad de la persona que ejecuta el transporte privado y podrán ser incluso arrendados.

¿El servicio privado de transporte se puede prestar con vehículos de servicio público, es decir, con placa blanca?

No. El vehículo matriculado en el servicio público solo puede ser destinado a la prestación del servicio público.

Cuando una persona que pretende prestar el servicio privado de transporte carece de vehículos propios o en leasing financiero y, por ello, se ve en la necesidad de contratar a un transportador habilitado, el servicio deja de ser privado y, siendo público, éste que lo ha contratado adquiere la condición de estipulante en el transporte de pasajeros y de remitente en el transporte de carga, no siendo ya la operación realizada un servicio privado de transporte, sino uno público.

¿Para la prestación del servicio privado puedo arrendar vehículos?

No. La prestación del servicio privado de transporte solo puede ser desarrollada en vehículos propios o en leasing financiero, no en renting ni en leasing operacional.

¿Está prohibido el arrendamiento de vehículos?

No. El arrendamiento de vehículos puede ser celebrado por cualquier persona que se encuentre en la necesidad de desplazarse. Sin embargo, no es una opción para aquel que pretende destinar los vehículos arrendados a la prestación de un servicio privado de transporte, pues para la prestación de este servicio únicamente podrá emplear vehículos de su propiedad o tomados a través de leasing financiero.

¿Se pueden dar o tomar en arrendamiento, vehículos de servicio público o placa blanca?

Los vehículos placa blanca solo pueden ser utilizados para la prestación del servicio público de transporte. De alquilarse un vehículo matriculado para el servicio público, no solo se cambia la destinación que le fue autorizada u homologada, sino que al permitirse que el tercero contratante del servicio sea el mismo quien disponga del personal de conducción, se rompe la exigencia legal del vínculo contractual laboral del conductor del automotor con la empresa de servicio público. De tal manera que, de ocurrir el arrendamiento de un vehículo de servicio público, se configuran: 1) la infracción de que trata el literal D. 12. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, y/o ii) la violación del artículo 36 de la Ley 336 de 1996 y, con esta, se incurre en la infracción del literal "e" del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Ahora bien, lo anterior no excluye que las empresas de servicio público de transporte, debidamente habilitadas, les es normativamente permitido tomar en arrendamiento vehículos de servicio público, como una de las posibles formas de vinculación de los equipos, para completar su capacidad transportadora autorizada y destinarlos a la prestación del servicio público que tienen autorizado.

¿La Corte Constitucional ha permitido el arrendamiento de vehículos en la Sentencia C – 033 de 2014?

La Corte Constitucional, en la sentencia indicada, ha señalado que el contrato de arrendamiento de vehículos es un contrato lícito y puede ser celebrado por las personas para satisfacer sus necesidades de movilización, configurando una alternativa más y diferente a la que representa el contrato de transporte. Sin embargo, como se expresa en la misma sentencia, el contrato de arrendamiento no puede ser celebrado con la finalidad de prestar el servicio privado de transporte, pues existe prohibición legal para ello.

La diferencia consiste en que en el primer caso, el arrendamiento es celebrado para desarrollar una actividad de transporte privado, es decir, por una persona que, con el uso que le posibilita el contrato de arrendamiento, pretende destinar el vehículo a su desplazamiento; mientras que en el caso del servicio privado, con el arrendamiento, se pretende usar el vehículo para prestar con él servicios de transporte a terceras personas y es esta la conducta que viene restringida o no permitida por la legislación vigente.

¿Si el contrato no es de transporte, es posible en su ejecución utilizar vehículos arrendados?

Un contrato que no es de transporte puede incluir implícita o explícitamente obligaciones correspondientes a un contrato de transporte y, por ende, implicar

en su ejecución la prestación de un servicio de transporte. Esto ocurre cuando el contrato tiene por objeto sustituir al contratante en la realización de sus propias labores y una parte de ellas implica el desplazamiento de personas o cosas.

En tal caso, se configura un servicio de transporte y su ejecución como servicio privado deberá desarrollarse en vehículos de propiedad del prestador o adquiridos mediante leasing financiero. A falta de éstos, deberá ser contratado y ejecutado por empresas de servicio público debidamente habilitadas, haciendo uso de vehículos matriculados en el servicio público.

¿La movilización del personal propio de una compañía, cuando una compañía lleva a cabo la movilización de su personal, es un servicio privado de transporte o un transporte privado?

Cuando el personal se moviliza para la ejecución de labores de la compañía que corresponden a la ejecución de un contrato en el que la misma sustituye al contratante en las labores que a él inicialmente le correspondían, aun realizado por la propia compañía y sobre su personal, se configura como un servicio privado proporcionado por la compañía al contratante.

Cuando el desplazamiento corresponde a las actividades de la misma compañía que no pueden decirse que pertenezcan o que con ellas se esté sustituyendo al contratante de sus servicios, el transporte es una actividad privada y no constituye un servicio de transporte.

Del primer caso, es un ejemplo el transporte realizado por los proveedores de la industria de hidrocarburos para la prestación del servicio de mantenimiento de pozos; cualquier desplazamiento allí implicado configura la prestación de un servicio de transporte proporcionado por el contratista de la industria y deberá ser realizado con vehículos propios o adquiridos mediante leasing financiero.

Del segundo caso, es un ejemplo el transporte que se realiza para la prestación de los servicios de vigilancia por las empresas de vigilancia privada. Este último es un transporte privado y no un servicio de transporte, al igual que el transporte in itinere.

¿Qué hace que el transporte desplegado para el desarrollo de mi objeto social sea un transporte privado o un servicio privado de transporte?

El transporte que viene exigido materialmente para la ejecución de las actividades que componen el objeto social, será transporte privado siempre que no se trate de la única obligación contractual o del desarrollo de actividades en las que se sustituye a un contratante, es decir, siempre que mi

actividad no sea la de operar como contratista, desarrollando actividades que corresponden originalmente al contratante.

En este último caso, el transporte, al igual que las actividades que requieren el mismo, son del contratante y ambas necesidades, la ejecución de la actividad y la movilización para su realización, son servicios proporcionados por el contratista, siendo allí donde el transporte ejecutado, aun siendo de su propio personal, configura un servicio de transporte proporcionado al contratante.

No es este el caso de las labores comerciales, pues no puede decirse que en ellas se esté sustituyendo a un tercero y, por lo tanto, en éstas nos encontramos frente a un transporte privado y no un servicio privado de transporte.

¿Si el vehículo es de servicio público, pero de propiedad del contratista, puede ser usado para la prestación por él directamente en la ejecución de los contratos con la industria?

No. Los vehículos de servicio público solo pueden ser usados en el servicio público y el servicio público solo puede ser prestado por empresas debidamente habilitadas.

En estos casos, el servicio deberá ser contratado con la empresa a la cual se encuentra vinculado el automotor y esta deberá expedir los documentos que sustentan la operación, así como contratar el conductor que lo operará.

¿Quién designa al conductor del vehículo en el transporte privado?

No existe una regulación especial ni diferente de la civil o laboral que defina obligaciones para la designación del conductor en el servicio privado. En este sentido, sin perjuicio de la relación laboral o civil que se establezca, el conductor del vehículo en el servicio privado de transporte será cualquier persona designada por el prestador del servicio, que cuente con la licencia de conducción exigida según el tipo de vehículo y la clase de matrícula, esto es, para el servicio particular.

¿Cuáles son los documentos exigidos para realizar operaciones de servicio privado y de transporte privado?

Para el servicio privado se requiere de licencia de conducción apropiada, seguro obligatorio de accidentes de tránsito, certificado de revisión técnico mecánica y los que den cuenta de que efectivamente se trata de un servicio privado, esto es: contrato debidamente suscrito, certificado de existencia y representación legal y certificado de vinculación de personal. El propietario o locatario del vehículo, según lo consignado en la licencia de tránsito, deberá

corresponder a la persona jurídica o natural que se lea contratista en el contrato de bienes o servicios, diferente al transporte, que da lugar a la operación de transporte.

En el transporte privado se requiere de licencia de conducción apropiada, seguro obligatorio de accidentes de tránsito y del certificado de revisión técnico mecánica.

¿El servicio público de transporte puede contratarse directamente con el propietario del vehículo de servicio público, placa blanca?

No. El servicio de transporte público solo puede ser contratado con la empresa de transporte legalmente habilitada a la que se encuentra vinculado el vehículo, condición que se acredita con la tarjeta de operación en el transporte de pasajeros.

Si una empresa subcontratista tiene un vehículo placa amarilla de su propiedad o en leasing financiero.

¿Puede transportar a su personal en este vehículo, en el entendido que sería un transporte privado?

Si el vehículo es de su propiedad o en leasing financiero, no rentado, puede utilizarlo para cualquier actividad asociada al desarrollo de su objeto social y a la ejecución de los contratos suscritos para la prestación de sus servicios, siempre que dicha operación de transporte resulte o se configure como una condición material para la ejecución de otras prestaciones principales que constituyen el objeto del contrato que así ejecuta.

¿El transporte de personal es un servicio privado o un servicio público de transporte?

El transporte de personal es una de tres cosas:

1. **Transporte privado:** cuando es desplegado o proporcionado directamente por el empleador en los desplazamientos in itinere, o en ejecución de funciones, siempre que éstas no representen el desarrollo de actividades en las que se sustituye al contratante y se obra como contratista.
2. **Servicio privado:** cuando es desplegado o proporcionado directamente por el empleador a sus empleados para el desarrollo de labores en las que estos sustituyen al contratante y obrando como contratistas, realizan labores que al contratante inicialmente le correspondían en atención a su objeto social.
3. **Servicio público:** cuando es proporcionado por un tercero al que se le contrata para el efecto o sin ningún otro vínculo u obligación para con las otras partes.

El transporte **privado** puede desarrollarse en vehículos arrendados, el servicio privado exige vehículos propios o tomados en leasing financiero y el servicio público solo puede desarrollarlo empresas debidamente habilitadas en la modalidad y con vehículos matriculados en el servicio público, operados por conductores contratados directamente por ellas.

¿Los empleados pueden desplazarse en vehículos de su propiedad para la realización de sus funciones?

Sí, siempre que el vehículo sea de su propiedad; en estos casos se podrá acordar, entre el empleado y su empleador, el uso del vehículo para el desarrollo de sus funciones.

¿Puede asignarse a un empleado como conductor del vehículo en el transporte privado o en el servicio privado de transporte?

Sí. Siempre que se trate de un transporte privado o un servicio privado de transporte, el conductor podrá ser cualquiera designando por la propia empresa que desarrolla la actividad y nada impide que, al mismo, junto con esta labor, le pueden corresponder otras actividades adicionales entre sus funciones.

¿Las empresas contratistas pueden tener como uno de sus objetos el renting de vehículos?

Sí. El renting no excluye otras actividades, es decir, no existe restricción a la concurrencia de diferentes objetos sociales en una misma empresa en estas materias. Sin embargo, los vehículos que ésta entregue en arrendamiento no pueden ser operados por ella misma; en estos casos no estaríamos frente a un arrendamiento sino frente a un servicio privado de transporte, pues es esta quien usa el vehículo para la ejecución de su contrato.

¿Las empresas que alquilan vehículos a terceros y para el transporte de maquinaria, deben contar con plan de movilización?

Estas empresas deberán elaborar planes estratégicos de seguridad vial, siempre que en su operación se contrate o se administre personal de conductores o siempre que el número de vehículos que involucren en su operación sea superior a diez (10).

¿Una empresa de transporte puede emplear vehículos y conductores de otras empresas de transporte?

Sí, siempre que se encuentre debidamente suscrito el respectivo convenio de colaboración empresarial y no se supere el porcentaje de flota permitido para el efecto.

¿Existe un período de transición para el cumplimiento de la regulación?

No. La regulación no es de reciente expedición y la práctica surgió como una transgresión posterior consistente en el desmonte de la operación de transporte público, buscando ahorros en los costos.

Es decir, la regulación no sobreviene a una práctica, es la práctica la que sobrevinientemente se apartó de la regulación. Para estos casos no se plantea la transición sino las medidas de inspección, vigilancia y control.

¿La Superintendencia de Transporte puede modificar la regulación o dictar normas especiales para superar la crisis de la región?

No. A la Superintendencia de Transporte le corresponde la supervisión del cumplimiento de la regulación. Su modificación y la política nacional de transporte corresponde al Ministerio de Transporte.

49 TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJERO POR CARRETERA DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL DECRETO 1079 DEL 2015.

ARTÍCULO 2.2.1.4.3. Servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada.
Comentario: las autoridades de tránsito y transporte tienen la imperiosa obligación de vigilar, controlar e intervenir la prestación de este servicio en el origen y destino por donde dichos vehículos hacen sus recorridos revisando las condiciones técnico mecánicas del vehículo, sin importar que tengan la revisión técnico mecánica, revisar el estado anímico y físico del conductor en aras de prever siniestros viales por agotamiento físico del conductor (cansancio y micro sueño).

ARTÍCULO 2.2.1.4.4. Definiciones. Para la interpretación y aplicación del presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:

- **Despacho:** es la salida de un vehículo de una terminal de transporte, en un horario autorizado y/o registrado.

- **Horarios disponibles:** son los horarios establecidos en los estudios de demanda que no han sido autorizados.

- **Nivel de servicio:** son las condiciones de calidad bajo las cuales la empresa presta el servicio de transporte, teniendo en cuenta las especificaciones y características técnicas, capacidad, disponibilidad y comodidad de los equipos, la accesibilidad de los usuarios al servicio, régimen tarifario y demás servicios que se presten dentro y fuera de los vehículos.

- **Planilla única de viaje ocasional:** es el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional.

- **Radio de acción:** es el ámbito de operación autorizado a una empresa dentro del perímetro de los servicios asignados.

- **Ruta:** es el trayecto comprendido entre un origen y un destino, unidos entre sí por una vía, con un recorrido determinado.

- **Terminal de transporte terrestre de pasajeros:** es aquella instalación que presta servicios conexos al sistema de transporte como una unidad de operación permanente en la que se concentran la oferta y demanda de transporte, para que los usuarios en condiciones de seguridad y de comodidad accedan a los vehículos que prestan el servicio público de transporte legalmente autorizado a las sociedades transportadoras.

- **Viaje ocasional:** es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a empresas de transporte habilitadas en esta modalidad para transportar, dentro o fuera de sus rutas autorizadas, un grupo homogéneo de pasajeros, por el precio que libremente determinen, sin sujeción a tiempo o al cumplimiento de horarios específicos.

ARTÍCULO 2.2.1.4.2.1. Autoridad de transporte. Para todos los efectos a que haya lugar, el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera será regulado por el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO. Las autoridades locales no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

ARTÍCULO 2.2.1.4.2.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación de este servicio público estará a cargo de la Superintendencia de

Puertos y Transporte.
Comentario: independientemente que la inspección, vigilancia y control de este servicio está a cargo de la superintendencia las autoridades de tránsito y transporte tienen la obligación de ejercer los mismos controles en armonía con la superintendencia de transporte en aras de proteger la vida y los bienes de las personas que utilizan esta modalidad de transporte.

ARTÍCULO 2.2.1.4.3.2. Empresas nuevas. Ninguna empresa nueva podrá entrar a operar hasta tanto el Ministerio de Transporte le otorgue la habilitación correspondiente, previa asignación o adjudicación de las rutas y horarios a servir.

Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, tanto la habilitación como los servicios se negarán y la empresa solicitante no podrá presentar nueva solicitud antes de doce (12) meses.
Comentario: las empresas nuevas en esta modalidad que sean sorprendidas prestando el servicio sin haber adjudicado rutas y frecuencia a servir serán penalizadas por doce (12) meses para volverse a presentar.

ARTÍCULO 2.2.1.4.3.3. Requisitos. Para obtener habilitación en la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 2.2.1.4.1 del presente Decreto:

1. Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte, suscrita por el representante legal.

2. Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.

4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

5. Certificación firmada por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor que no sea de propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.

6. Relación del equipo de transporte propio, de los socios o de terceros con el

cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y número de la cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes.

7. Descripción y diseño de los colores y distintivos de la empresa.

8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa y del fondo de reposición del parque automotor.

9. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y de mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.

10. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas. Las empresas nuevas sólo requerirán el balance general inicial.

11. Declaración de renta de la empresa solicitante, correspondientes a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.

12. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con el valor resultante del cálculo que se haga en función de la clase de vehículo y el número de unidades fijadas en la capacidad transportadora máxima para cada uno de ellos, el cual no será inferior a trescientos (300) SMMLV.

Comentario: las autoridades de tránsito y transporte deben de verificar trimestralmente que las empresas estén cumpliendo con las condiciones que dieron origen a la habilitación

ARTÍCULO 2.2.1.4.3.6. Suministro de información. Las empresas mantendrán a disposición del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.
Comentario: las empresas deben mantener actualizada sus libros contables y demás documentación que son sujetas por revisión por parte de las autoridades competentes que pueden ser exigidas en cualquier momento.

ARTÍCULO 2.2.1.4.5.5. Autorización de nuevos servicios. Las rutas y horarios a servirse adjudicarán por un término no mayor de cinco (5) años. En los términos de referencia del concurso se establecerán objetivos de calidad y excelencia en el servicio, que en caso de ser cumplidos por la empresa le permitan prorrogar de manera automática y por una sola vez el permiso hasta por el término

inicialmente adjudicado.

Los objetivos de calidad y excelencia estarán determinados por parámetros como la disminución de la edad del parque automotor, la optimización de los equipos de acuerdo con la demanda, la utilización de tecnologías limpias y otros parámetros que contribuyan a una mejora sustancial en la calidad y nivel de servicio inicialmente fijados.
Comentario: las autoridades competentes de tránsito y transporte llámese superintendencia, policía de tránsito y transporte y las autoridades de orden territorial deben verificar que las empresas no hayan superado los cinco (5) años de operación que tiene de la ruta y la prolongación de los 5 años más siempre y cuando cumpla con los requisitos que dieron origen a la habilitación.

ARTÍCULO 2.2.1.4.6.1. Prolongación de rutas. Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta en origen-destino, podrán solicitar conjuntamente la prolongación de la misma, hasta en un 10% de su longitud inicial, sin exceder los 50 kilómetros, siempre y cuando el tramo a prolongarse no disponga de transporte autorizado o lo disponga en un nivel de servicio de inferiores condiciones al solicitado o corresponda a la construcción de una nueva vía.

Para tal efecto deberán registrar ante el Ministerio de Transporte el acta de acuerdo sobre la prolongación, indicando el nuevo destino de la ruta, debiendo empezar a servirla dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del Acto Administrativo mediante la cual se autorizó la prolongación.

ARTÍCULO 2.2.1.4.6.2. Modificación de rutas. Las empresas de transporte que tengan autorizada una ruta en origen-destino, podrán solicitar conjuntamente la modificación de su recorrido, siempre que las circunstancias lo hagan recomendable por la construcción de una variante o de un nuevo tramo de vía que permita mejorar la prestación del servicio.

Para lo anterior suscribirán un acta de acuerdo entre todas ellas, distribuyendo los horarios que le corresponderá a cada empresa servir, tanto en la nueva como en la antigua vía.

Para tal efecto deberán registrar ante el Ministerio de Transporte el acta de acuerdo sobre la modificación, debiendo empezar a servirla dentro de los quince (15) días siguientes a la ejecutoria del Acto Administrativo mediante la cual se autorizó.

ARTÍCULO 2.2.1.4.6.5. Viajes ocasionales. Para la realización de viajes ocasionales las empresas acreditarán el cumplimiento de los requisitos que para este efecto señale el Ministerio de Transporte, quien igualmente establecerá la ficha técnica para la elaboración del formato de la planilla única

de viaje ocasional y los mecanismos de control correspondientes.
Comentario: las autoridades de orden territorial y la policía de tránsito deben de verificar las planillas que se utiliza de viaje ocasional que cumplan con los requisitos de Ley no deben borrones, tachones y enmendaduras firmado por el gerente de la empresa, y el incumplimiento se sancionara de acuerdo a la Ley 336 de 1996 articulo 49 literal (c) y sanciones establecidas en la misma Ley en su artículo 46 parágrafo único literal (a).

ARTÍCULO 2.2.1.4.6.6. Empalme de rutas. Previa reglamentación del Ministerio de Transporte, las empresas que tengan autorizadas rutas cuyo origen y destino permitan empalmar recorridos, podrán solicitar el registro de la nueva ruta y horarios a servir.

ARTÍCULO 2.2.1.4.6.7. Ruta de influencia. Es aquella que comunica municipios contiguos sujetos a una influencia recíproca del orden poblacional, social y económico, que no hacen parte de un área metropolitana definida por la ley, requiriendo que las características de prestación del servicio, los equipos y las tarifas sean semejantes a los del servicio urbano.

Su determinación estará a cargo del Ministerio de Transporte, previa solicitud conjunta de las autoridades locales en materia de transporte de los municipios involucrados, quienes propondrán una decisión integral de transporte en cuanto a las características de prestación del servicio, de los equipos y el esquema para la fijación de tarifas.

ARTÍCULO 2.2.1.4.6.10. Abandono de rutas. Se considera abandonada una ruta cuando se disminuye injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% o cuando la empresa no inicia la prestación del servicio, una vez se encuentre ejecutoriado el acto que adjudicó la ruta.

Cuando se compruebe que una empresa abandonó una ruta autorizada durante treinta (30) días consecutivos, el Ministerio de Transporte revocará el permiso, reducirá la capacidad transportadora autorizada y procederá a la apertura del concurso correspondiente.

ARTÍCULO 2.2.1.4.9.3. Vigencia de la tarjeta de operación. La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación.

ARTÍCULO 2.2.1.4.9.7. Obligación de portarla. El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarlo a la autoridad competente que lo solicite.

ARTÍCULO 2.2.1.4.9.8. Retención. Las autoridades de tránsito y transporte sólo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió, para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

50 SERVICIO PULICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO DE ACUERDO AL DECRETO 1079 DEL 2015.

ARTÍCULO 2.2.1.5.1. Objeto y Principios. El presente Capítulo tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Mixto y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como son la libre competencia y la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.

ARTÍCULO 2.2.1.5.3. Servicio público de transporte terrestre automotor mixto. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en una zona de operación autorizada.

ARTÍCULO 2.2.1.5.4. Definiciones. Para la interpretación y aplicación del presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones específicas:

- **Bus abierto:** vehículo con carrocería de madera, desprovisto de puertas y cuya silletería est á compuesta por bancas transversales, también denominado Chiva o Bus escalera.

- **Centros de abastecimiento o mercadeo:** sitios de acopio de bienes que provienen de diferentes zonas de producción, para ser distribuidos en el sitio establecido por la autoridad competente.

- **Demanda existente de transporte:** es el número de pasajeros que necesitan movilizarse con su carga, en un recorrido y en un período determinado de tiempo.

- **Demanda insatisfecha de transporte:** es el número de pasajeros que no cuentan con servicio para satisfacer sus necesidades de movilización

simultáneamente con su carga, dentro de un sector geográfico determinado y corresponde a la diferencia entre la demanda total existente y la oferta total autorizada y/o registrada.

- **Oferta de transporte:** es el número total de sillas autorizadas a las empresas para ser ofrecidas a los usuarios, en un período de tiempo y en un recorrido determinado.

- **Recorrido:** es el trayecto comprendido entre centros de abastecimiento y/o mercadeo y las zonas de parqueo, con características propias en cuanto a frecuencias y demás aspectos operativos.

- **Zonas de parqueo:** sitios fijos establecidos y debidamente demarcados de donde parten y regresan los vehículos mixtos una vez cumplido el recorrido.

ARTÍCULO 2.2.1.5.1.1. Zona de operación. Es una región geográfica que requiere del servicio público de transporte terrestre automotor mixto para garantizar el intercambio comercial y el desplazamiento de la población entre áreas de producción y centros de consumo o mercadeo unidos entre sí por vías carreteables.

ARTÍCULO 2.2.1.5.1.2. Clasificación de zonas de operación. Las zonas de operación según el perímetro territorial se clasifican en:

- **Zonas de operación metropolitana, distrital o municipal.** Cuando los servicios de transporte mixto se prestan entre las veredas y su cabecera municipal o entre veredas de la misma jurisdicción.

- **Zonas de Operación Regional.** Cuando los servicios de transporte mixto se prestan dentro de una zona geográficamente definida, integrada por varios municipios de una misma región o corredor, para satisfacer las necesidades de movilización hacia la zona de mercado, centro de acopio o abastecimiento ubicado en uno de los municipios, y desde las veredas y cabeceras municipales de los demás municipios que la integran.

- **Las Zonas de Operación Regional deberán** ser definidas por el Ministerio de Transporte de oficio o a solicitud de los alcaldes municipales o gobernadores, según el caso.

ARTÍCULO 2.2.1.5.2.1. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

- En la Jurisdicción Nacional o Intermunicipal: el Ministerio de Transporte.

- En la Jurisdicción Distrital y/o Municipal: los alcaldes municipales o distritales o las entidades en las que ellos deleguen tal atribución.

- En la Jurisdicción de una Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley: la autoridad única de transporte metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.

PARÁGRAFO. Las autoridades locales no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

ARTÍCULO 2.2.1.5.3.1. Disposición general. Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Mixto deberán solicitar y obtener habilitación para operar.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad los requisitos de habilitación exigidos.

ARTÍCULO 2.2.1.5.3.2. Empresas nuevas. Ninguna empresa nueva podrá entrar a operar hasta tanto la autoridad competente le otorgue la habilitación correspondiente y le asigne o registre los recorridos y frecuencias a servir.

Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, tanto la habilitación como los servicios se negarán y la empresa solicitante no podrá presentar nueva solicitud antes de doce (12) meses.

ARTÍCULO 2.2.1.5.3.3. Requisitos. Para obtener habilitación en la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor Mixto, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 2.2.1 .5.1 del presente Decreto:

1. Solicitud dirigida a la autoridad competente, suscrita por el representante legal.

2. Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.

4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la

preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

5. Certificación firmada por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor que no sea de propiedad de la empresa. De los vehículos propios, se indicará este hecho.

6. Relación del equipo de transporte propio, de los socios o de terceros con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y número de la cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes.

7. Descripción y diseño de los colores y distintivos de la empresa.

8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa y fondo de reposición del parque automotor.

9. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y de mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.

10. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas.Las empresas nuevas sólo requerirán el balance general inicial.

11. Declaración de Renta de la empresa solicitante, correspondientes a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.

12. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con el valor resultante del cálculo que se haga en función de la clase de vehículo y el número de unidades fijadas en la capacidad transportadora máxima para cada uno de ellos, el cual no será inferior a doscientos (200) SMMLV.

13. Copia de las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual establecidas en el presente Capítulo.

ARTÍCULO 2.2.1.5.3.5. Vigencia de la habilitación. Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

PARÁGRAFO. En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará de este hecho a la autoridad competente de transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal con el objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

ARTÍCULO 2.2.1.5.3.6. Suministro de información. Las empresas mantendrán a disposición de la autoridad competente de transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

ARTÍCULO 2.2.1.5.5.2. Equipo. El servicio público de transporte terrestre automotor mixto que se autorice a partir del 29 de octubre de 2007, solo se hará en buses escalera (chivas), camionetas doble cabina y campero. Para tales efectos se entiende por:

- **Bus abierto, chiva o bus escalera:** vehículo automotor destinado al transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y silletería compuesta por bancas transversales.

- **Camioneta doble cabina:** vehículo automotor de cuatro puertas, destinado al transporte simultáneo de personas y de carga de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos.

- **Campero:** vehículo automotor con tracción en todas sus ruedas, con capacidad hasta de nueve (9) pasajeros o tres cuartos (%) de tonelada.

ARTÍCULO 2.2.1.5.5.3. Concurso. El permiso para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto tanto de carácter metropolitano, distrital o municipal como regional, en zonas de operación, se efectuará mediante concurso en el que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada, con arreglo a lo dispuesto en esta disposición.

El permiso otorgado es revocable e intransferible, obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que lo concedió y está condicionado a la obtención de la habilitación por parte de la empresa en esta modalidad de servicio en los términos establecidos en este Capítulo.

PARÁGRAFO 1. Cuando se trate de empresas nuevas para esta modalidad de servicio, primero deben concursar y obtener la adjudicación del servicio y posteriormente habilitarse.

ARTÍCULO 2.2.1.5.5.4. Término. Los permisos para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en zonas de operación, se

otorgarán por un término de diez (10) años, prorrogables por un término máximo de seis (6) años, previa demostración y evaluación de la calidad del servicio.

La evaluación de la calidad del servicio estará enfocada a determinar el grado de satisfacción del usuario en términos de oportunidad, seguridad, comodidad, accesibilidad, atención de quejas y reclamos, adopción de tarifas acordes con el servicio, condiciones de operación de los vehículos, renovación o reposición del parque automotor y optimización de los equipos de acuerdo con la demanda, entre otros.

ARTÍCULO 2.2.1.5.5.5. Condiciones del concurso. Para participar en el concurso no es condición previa estar habilitado como empresa de transporte mixto. Si la empresa resulta favorecida con la adjudicación del servicio, deberá solicitar y obtener la habilitación en esta modalidad de acuerdo con los requisitos y condiciones señalados en este Capítulo.

ARTÍCULO 2.2.1.5.5.6. Procedimiento. Para el otorgamiento del permiso de prestación del servicio mixto en las zonas de operación, se atenderá el siguiente procedimiento:

1. Determinación por parte de la autoridad competente de las necesidades y demanda insatisfecha de movilización.

2. Apertura del concurso público mediante acto administrativo debidamente motivado.

3. Evaluación de las propuestas.

4. Adjudicación de servicios.

ARTÍCULO 2.2.1.5.5.7. Determinación de las necesidades y demanda insatisfecha de movilización. Le corresponde a la autoridad de transporte competente determinar las necesidades y demanda insatisfecha de movilización de oficio o a petición de parte y desarrollar las medidas conducentes a su satisfacción.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte establecerá la metodología para determinar las necesidades y demanda insatisfecha de movilización.

ARTÍCULO 2.2.1.5.5.8. Apertura del concurso público. Determinadas las necesidades y demanda insatisfecha de movilización, la autoridad competente ordenará iniciar el concurso público, el cual deberá estar precedido de los términos de referencia correspondientes.

ARTÍCULO 2.2.1.5.5.12. Iniciación de prestación del servicio. Dentro de un plazo no superior a seis (6) meses, contados a partir de la fecha de expedición del permiso, la empresa adjudicataria tiene la obligación de servir la zona de operación con las características del servicio ofrecido, por el término de diez (10) años, previa acreditación ante la autoridad competente de la existencia de los vehículos ofrecidos en la cantidad y condiciones técnicas señaladas en la propuesta.

Con un término de seis (6) meses antes del vencimiento de los diez (10) años iniciales, la empresa deberá informar a la autoridad competente su interés en continuar con la prestación de este servicio. Dentro de los cinco días siguientes a dicha información, el interesado hará pública su manifestación a través de un medio de comunicación escrito de amplia circulación en la zona de operación, de la cual deberá allegar copia a la autoridad competente. Vencido este término la administración procederá a evaluar la calidad de la prestación del servicio, para lo cual deberá implementar mecanismos de participación ciudadana y con esta tomará la decisión administrativa correspondiente. Cuando se niega la continuación en la prestación del servicio, la administración oficiosamente iniciará la apertura del concurso público.

PARÁGRAFO. Si el adjudicatario no entra a prestar el servicio dentro del plazo señalado en el presente artículo y en las condiciones indicadas en el acto administrativo que otorga el permiso, se hará efectivo el valor de la garantía constituida para responder por la seriedad de la propuesta.

En este evento la entidad, mediante acto administrativo debidamente motivado, podrá otorgar el permiso dentro de los quince (15) días siguientes al proponente calificado en segundo lugar, siempre y cuando su propuesta sea igualmente favorable para la prestación del servicio.

ARTÍCULO 2.2.1.5.5.13. Transporte ocasional. Los vehículos clase campero y bus escalera vinculados a las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio mixto, podrán excepcionalmente efectuar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado, con el porte de una planilla de viaje ocasional expedida por el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO. Para dar cumplimiento a lo señalado en el presente artículo, el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones en que se prestará el servicio.

ARTÍCULO 2.2.1.5.6.1. Convenios de colaboración empresarial. La autoridad competente autorizará convenios de colaboración empresarial bajo las figuras del consorcio, unión temporal o asociación entre empresas habilitadas, encaminados a la racionalización del uso del equipo automotor, procurando

una mejor, eficiente, cómoda y segura prestación del servicio.

Los convenios se efectuarán exclusivamente sobre servicios previamente registrados o autorizados a alguna de las empresas involucradas, quien para todos los efectos continuará con la responsabilidad acerca de su adecuada prestación.

PARÁGRAFO. En caso de terminación del convenio, cada empresa continuará prestando los servicios que tenía autorizados o registrados antes de su celebración.

ARTÍCULO 2.2.1.5.6.3. Abandono de recorridos. Se considera abandonado un recorrido cuando se disminuye injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% durante treinta (30) días consecutivos o cuando transcurre este término sin que la empresa inicie la prestación del servicio una vez se encuentre ejecutoriado el acto administrativo que registró el recorrido.

Cuando se compruebe que una empresa dejó de servir una ruta autorizada, la autoridad competente revocará el permiso, reducirá la capacidad transportadora autorizada o registrada y procederá a hacer efectiva la garantía contemplada en el artículo 2.2.1.5.5.12 del presente Decreto.

ARTÍCULO 2.2.1.5.7.1. Definición. La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados y/o registrados.

Las empresas deberán acreditar como mínimo el 3% de capacidad transportadora mínima de su propiedad y/o de sus socios, que en ningún caso podrá ser inferior a un (1) vehículo, incluyéndose dentro de este porcentaje los vehículos adquiridos bajo arrendamiento financiero.

Para las empresas de economía solidaria, este porcentaje podrá demostrarse con vehículos de propiedad de sus cooperados.

Si la capacidad transportadora autorizada a la empresa se encuentra utilizada a su máximo, solamente será exigible el cumplimiento del porcentaje de propiedad de la misma, cuando a la empresa le autoricen o registren nuevos servicios.

ARTÍCULO 2.2.1.5.7.2. Fijación. La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados y/o registrados.

Para la fijación de nueva capacidad transportadora mínima a la empresa, por el

otorgamiento o registro de nuevos servicios, se requerirá la revisión integral del plan de rodamiento a fin de determinar la necesidad real de un incremento.

La capacidad transportadora máxima no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un veinte por ciento (20%).

El parque automotor no podrá estar por fuera de los límites de la capacidad transportadora mínima y máxima fijada a la empresa.

ARTÍCULO 2.2.1.5.7.3. Cambio de clase de vehículo. Cuando las condiciones de la vía, la preferencia vehicular del usuario y las condiciones socioeconómicas de la región señalen la necesidad de modificar la clase de vehículo de los servicios autorizados o registrados a una empresa de transporte mixto, esta podrá solicitar a la autoridad competente el cambio o unificación transportadora bajo las siguientes premisas:

1. Cambio de bus o buseta abierta por bus o buseta cerrada, por camioneta doble cabina con platón o por campero, en equivalencia uno (1) a uno (1).

2. Cambio de campero por camioneta doble cabina con platón, homologadas para el servicio mixto, en equivalencia uno (1) a uno (1).

3. Cambio de campero por microbús, en equivalencia dos (2) a uno (1).

ARTÍCULO 2.2.1.5.8.2. Vinculación. La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de este al parque automotor de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

ARTÍCULO 2.2.1.5.8.3. Contrato de vinculación. El contrato de vinculación del equipo se regirá por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que se sujetarán las partes.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener en forma detallada los ítems que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con esta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada los rubros y montos, cobrados y pagados, por cada concepto.

Cuando el vehículo haya sido adquirido mediante arrendamiento financiero-leasing, el contrato de vinculación lo suscribirá el poseedor del vehículo o locatario, previa autorización expresa del represente legal de la sociedad de leasing.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma sin que para ello sea necesario la celebración del contrato de vinculación.

ARTÍCULO 2.2.1.5.8.4. Desvinculación de común acuerdo. Cuando exista acuerdo para la desvinculación del vehículo, la empresa y el propietario de manera conjunta, informarán por escrito de esta decisión a la autoridad competente, quien procederá a efectuar el trámite correspondiente, cancelando la respectiva tarjeta de operación.

ARTÍCULO 2.2.1.5.8.5. Desvinculación administrativa por solicitud del propietario. Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el propietario del vehículo podrá solicitar a la autoridad competente su desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales imputables a la empresa:

1. Trato discriminatorio en el plan de rodamiento señalado por la empresa.

2. El cobro de sumas de dinero por conceptos no pactados en el contrato de vinculación.

3. No gestionar oportunamente los documentos de transporte, a pesar de haber reunido la totalidad de requisitos exigidos en la presente Sección o en los reglamentos.

PARÁGRAFO. El propietario interesado en la desvinculación del vehículo no podrá prestar sus servicios en otra empresa hasta tanto no se haya autorizado la desvinculación.

ARTÍCULO 2.2.1.5.8.6. Desvinculación administrativa por solicitud de la empresa. Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el representante legal de la empresa podrá solicitar a la autoridad competente su desvinculación, invocando alguna de las siguientes causales imputables al propietario del vehículo:

1. No cumplir con el plan de rodamiento registrado por la empresa ante la autoridad competente.

2. No acreditar oportunamente ante la empresa la totalidad de los requisitos

exigidos en la presente Sección o en los reglamentos para el trámite de los documentos de transporte.

3. No cancelar oportunamente a la empresa las sumas pactadas en el contrato de vinculación.

4. Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo, de acuerdo con el programa señalado por la empresa.

5. No efectuar los aportes obligatorios al Fondo de Reposición de la empresa.

PARÁGRAFO 1. La empresa a la cual está vinculado el vehículo, tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma como lo venía haciendo hasta que se decida sobre la desvinculación.

PARÁGRAFO 2. Si con la desvinculación que autorice la autoridad competente se afecta la capacidad transportadora mínima exigida a la empresa, esta tendrá un plazo de seis (6) meses improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución correspondiente, para suplir esta deficiencia en su parque automotor.

Si en ese plazo no sustituye el vehículo, se procederá a ajustar la capacidad transportadora de la empresa, reduciéndola en esta unidad.

ARTÍCULO 2.2.1.5.8.7. Procedimiento para la desvinculación administrativa. Para efecto de la desvinculación administrativa establecida en los artículos anteriores se observará el siguiente procedimiento:

1. Petición elevada ante la autoridad competente, indicando las razones por las cuales solicita la desvinculación, adjuntando copia del contrato de vinculación y las pruebas respectivas.

2. Traslado de la solicitud de desvinculación al propietario del vehículo o al representante legal de la empresa, según el caso, por el término de cinco (5) días para que presente por escrito sus descargos y las pruebas que pretende hacer valer.

3. Decisión dentro de los quince (15) días siguientes, mediante resolución motivada.

La resolución que ordena la desvinculación del vehículo, proferida por la autoridad competente remplazará el paz y salvo que debe expedir la empresa, sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprenden del contrato de vinculación suscrito entre las partes.

ARTÍCULO 2.2.1.5.8.8. Pérdida, hurto o destrucción total. En el evento de pérdida, hurto o destrucción total del vehículo, su propietario tendrá derecho a reemplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación, dentro del término de un (1) año contado a partir de la fecha en que ocurrió el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de este término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento del año.

ARTÍCULO 2.2.1.5.8.9. Cambio de empresa. La empresa a la cual se vinculará el vehículo debe acreditar ante la autoridad competente los requisitos establecidos en el artículo 2.2.1.5.9.5 del presente Decreto, adicionando el paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula o el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente.

La autoridad competente verificará la existencia de disponibilidad de la capacidad transportadora de la empresa a la cual se pretende vincular el vehículo y expedirá la respectiva tarjeta de operación.

ARTÍCULO 2.2.1.5.9.1. Definición. La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público de transporte mixto bajo la responsabilidad de una empresa, de acuerdo con los servicios a estar autorizados y/o registrados.

ARTÍCULO 2.2.1.5.9.2. Expedición. La autoridad competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas.

ARTÍCULO 2.2.1.5.9.3. Vigencia de la tarjeta de operación. La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación.

ARTÍCULO 2.2.1.5.9.7. Obligación de portarla. El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

ARTÍCULO 2.2.1.5.9.8. Retención. Las autoridades de tránsito y transporte sólo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió, para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

51 SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO EN MOTOCARRO

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1. Objeto. La presente Sección tiene por objeto reglamentar la habilitación de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto en vehículos clase motocarro y el procedimiento para otorgar el permiso para la prestación de dicho servicio público de forma eficiente, segura, oportuna y económica, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores de transporte tales como la libre competencia y la iniciativa privada.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.2. Servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada y autorizada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga del sector veredal al centro urbano de acopio dentro de la jurisdicción de un municipio.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.1. Población. En los municipios del territorio nacional con población total inferior a 50.000 habitantes, el servicio público de transporte mixto veredal podrá prestarse en motocarros a través de empresas o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas en el municipio correspondiente que tengan por objeto único el transporte, en las cuales los propietarios del parque automotor de motocarros sean dueños del ciento por ciento (100%) de la empresa.

PARÁGRAFO. El servicio público de transporte en motocarro se autorizará para el radio de acción municipal. Excepcionalmente, cuando la prestación del servicio de transporte sea insuficiente o precaria en zonas de operación conformadas por varios municipios del territorio nacional con población total inferior a 50.000 habitantes, el Ministerio de Transporte podrá autorizar la prestación del servicio público de transporte en motocarro, en las condiciones y mediante el mismo procedimiento previsto en la presente Sección.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.2. Requisitos para la habilitación. Las personas jurídicas interesadas en obtener habilitación para la prestación del servicio público de transporte mixto en motocarro a las que se refiere el artículo anterior, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el

representante legal.

2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles.

3. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo profesional, técnico y tecnológico contratado por la empresa.

4. Relación del equipo de transporte con indicación del nombre y número de cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.

5. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.

6. Certificación suscrita por el representante legal sobre la implantación de programas de revisión y mantenimiento de los equipos, sistemas de abastecimiento de combustible y los mecanismos de protección de pasajeros y carga.

7. Balance general a la fecha de solicitud firmado por el representante legal certificado por contador público y revisor fiscal si de conformidad con la ley está obligado a tenerlo.

8. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido, de un (1) salario mínimo mensual legal vigente por cada motocarro que haga parte de la capacidad transportadora de la empresa.

9. Comprobante de la consignación a favor de la autoridad de transporte competente por el pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.3. Trámite de habilitación. La autoridad competente dispondrá de un término no superior a 90 días para decidir sobre la solicitud de habilitación. La habilitación se concederá mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio personal, capital pagado, patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de la empresa.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.5. Acceso al servicio. El permiso para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro se otorgará mediante concurso público en el que se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada, con arreglo a lo dispuesto en la presente

Sección.

El permiso es revocable e intransferible y obliga a su beneficiario a cumplir las condiciones establecidas en el acto que lo concedió.

Para participar en el concurso no es condición previa estar habilitado como empresa de transporte mixto en motocarro. En todo caso, si la empresa resulta favorecida con la adjudicación del servicio, deberá solicitar y obtener habilitación en esta modalidad de acuerdo con los requisitos y condiciones señalados en esta Sección.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.6. Estudios previos de oferta y demanda. La autoridad municipal de transporte competente deberá elaborar los estudios de oferta y demanda de necesidades del servicio, de acuerdo con la metodología establecida por el Ministerio de Transporte para tales efectos.

Cuando los estudios determinen que existe demanda insatisfecha del servicio, la autoridad competente elaborará los términos de referencia correspondientes los cuales establecerán los aspectos relativos al objeto del concurso, fecha y hora de apertura y cierre, requisitos que deben llenar los proponentes, plazo del concurso, clase y número de vehículos, condiciones de la póliza de seriedad de la propuesta, reglas y criterios para la evaluación de las propuestas y el otorgamiento del permiso, la determinación y ponderación de los factores objetivos de selección, derechos y obligaciones de los adjudicatarios y todas las demás circunstancias de tiempo, modo y lugar que se consideren necesarias para garantizar reglas objetivas y claras.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.10. Prestación del servicio. Las empresas adjudicatarias que cuenten con habilitación vigente dentro de un plazo no superior a tres (3) meses, contados a partir de la fecha de expedición del permiso, deberán iniciar la prestación del servicio por el término de tres (3) años, previa acreditación ante la autoridad competente de la existencia de los vehículos en la cantidad y las demás condiciones de la propuesta.

Las empresas adjudicatarias que no cuenten con habilitación, tendrán un plazo máximo de cuatro (4) meses para obtener habilitación e iniciar la prestación del servicio, contados a partir de la ejecutoria del acto de autorización del permiso.

Si el adjudicatario no entra a prestar el servicio dentro del plazo señalado en el presente artículo, se hará efectivo el valor de la garantía constituida para responder por la seriedad de la propuesta.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.11. Renovación del permiso. La empresa deberá informar a la autoridad competente su interés en continuar con la prestación de este

servicio, dentro de los seis (6) meses anteriores al vencimiento del permiso. Dentro de los cinco días siguientes a que se radique el documento en que el operador manifieste su interés, este hará pública su manifestación a través de un medio de comunicación escrito de amplia circulación local, de lo cual deberá allegar copia a la autoridad competente. Surtido el trámite anterior, la autoridad competente evaluará la calidad de la prestación del servicio para lo cual deberá implementar mecanismos de participación ciudadana para efectos de adoptar la decisión administrativa correspondiente. En caso de negarse la renovación del permiso, la autoridad competente iniciará de oficio la apertura del concurso público.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.12. Propiedad de los equipos. La prestación del servicio público de transporte en motocarro sólo podrá realizarse por la empresa a través del propietario del equipo para lo cual deberá acreditar los siguientes requisitos dentro de los términos previstos para iniciar la prestación del servicio, según el caso:

1. Relación del equipo automotor con el que se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.

2. Copia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en la presente Sección.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.13. Color de los equipos y tarjeta de operación. Los vehículos motocarro autorizados para la prestación del servicio público de transporte mixto deberán ser en su totalidad pintados en color blanco sin propaganda o publicidad alguna y para la operación de los mismos se requerirá la obtención de la tarjeta de operación.

Para efectos del otorgamiento de la tarjeta de operación para esta modalidad de servicio se tendrán en cuenta los requisitos previstos en los artículos 2.2.1.5.9.1 a 2.2.1.5.9.8 del presente Decreto.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.1.14. Capacidad transportadora. La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados.

La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados.

La capacidad transportadora máxima no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un veinte por ciento (20%). El parque automotor no

podrá exceder los límites de la capacidad transportadora.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.2.4. Graduación de la sanción. Para efectos de la graduación de la sanción se tendrá en cuenta el grado de perturbación del servicio público de transporte y las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se cometió la infracción. Para este efecto, se tendrá en consideración los daños ocasionados a la infraestructura de transporte, el riesgo a la integridad y vida de las personas, a los bienes que se transportan y los perjuicios causados a los mismos.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.2.5. Inmovilización. La inmovilización o retención de los vehículos de que trata la presente Sección, se hará con arreglo a lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el trámite previsto en los artículos 2.2.1.8.2.1 al 2.2.1.8.2.4 del Capítulo 8, Título1, Parte 2 del Libro 2 del presente Decreto.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.2.6. Suspensión. La suspensión de los permisos de operación o la habilitación y el procedimiento para imponer las sanciones de transporte, se efectuará de acuerdo con lo previsto en los artículos 44 a 50 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el trámite previsto en los artículos 2.2.1.8.1.13.1, 2.2.1.8.1.13.2, 2.2.1.8.2.4, 2.2.1.8.2.5 del Capítulo 8, Título 1, Parte 2, Libro 2 del presente Decreto.

ARTÍCULO 2.2.1.5.10.3.1. Tarifas. Compete a las autoridades locales la fijación de las tarifas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro, las cuales se establecerán con sujeción a la realización de los estudios de costos a la canasta del transporte, como mínimo en cada año y de conformidad con las políticas y los criterios fijados por el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO. En aquellos municipios donde no se efectúen los estudios de costos de que trata el presente artículo, el incremento de las tarifas no podrá ser superior a la meta de inflación definida por el Banco de la República, para el respectivo año.

52 SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL

DE ACUERDO AL DECRETO 1079 DEL 2015

ARTÍCULO 2.2.1.6.4. Servicio público de transporte terrestre automotor especial. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas que tengan una característica común y homogénea en su origen y destino, como estudiantes, turistas, empleados, personas con discapacidad y/o movilidad reducida, pacientes no crónicos y particulares que requieren de un servicio expreso, siempre que hagan parte de un grupo determinable y de acuerdo con las condiciones y características que se definen en el presente Capítulo.

ARTÍCULO 2.2.1.6.1.1. Autoridad de transporte. Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será regulado y autorizado por el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 2.2.1.6.1.2. Inspección, vigilancia y control. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte terrestre Automotor Especial estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte o la entidad que la sustituya o haga sus veces.

PARÁGRAFO 1. El control operativo de los vehículos estará a cargo de las autoridades de tránsito competentes, a través de su personal especializado.
La Superintendencia de Puertos y Transporte o la entidad que la sustituya o ejerza sus funciones, por medio de personal debidamente identificado, podrá participar en los operativos que realicen las autoridades de tránsito.

PARÁGRAFO 2. Cuando los municipios no cuenten con personal operativo de control propio o por convenio, la Policía Nacional, a través de su personal especializado, deberá realizar los correspondientes operativos de control, en ejercicio de la competencia a prevención, de conformidad con lo dispuesto en el artículo parágrafo 4, de la Ley 769 de 2002.

ARTÍCULO 2.2.1.6.2.2. Tiempo de uso de los vehículos. El tiempo de uso de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de veinte (20) años contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo.

El parque automotor que cumpla el tiempo de uso debe ser sometido a desintegración física total y podrá ser objeto de reposición por uno nuevo de la

misma clase o por uno nuevo de diferente clase, evento en el cual se deberán garantizar las equivalencias entre el número de sillas del vehículo desintegrado y el vehículo nuevo a ingresar, de conformidad con lo que para tal efecto disponga el Ministerio de Transporte.

Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, registrados a partir del 14 de marzo de 2017, solo podrán prestar el servicio escolar por dieciséis (16) años, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo. Vencido el tiempo de uso antes establecido, podrán continuar prestando el servicio en los otros grupos de usuarios de la modalidad tales como turismo, empleados, servicios de salud y grupo específicos de usuarios, hasta alcanzar los veinte (20) años de uso, momento en el cual deberán ser objeto de desintegración física total.

ARTÍCULO 2.2.1.6.2.3. Desintegración física total. Los vehículos automotores que cumplan su tiempo de uso en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán ser objeto de desintegración física total y no podrán movilizarse por las vías públicas o privadas abiertas al público. En caso de incumplimiento, las autoridades de control deberán proceder de conformidad con las normas sancionatorias que rigen la materia.

PARÁGRAFO. Para la entrega del vehículo, la autoridad de tránsito competente exigirá la suscripción de un acta en la cual el propietario o locatario se compromete a desplazarlo de manera inmediata a la entidad desintegradora, con el fin de iniciar el proceso de desintegración y cancelación del registro.

Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en el parágrafo del artículo 2.2.1.6.14.4 del presente Decreto.

ARTÍCULO 2.2.1.6.2.4. Colores y distintivos. A partir del 14 de marzo de 2017, los vehículos que ingresen al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán ser de color blanco.

Además, en sus costados laterales y en la parte trasera del vehículo, con caracteres destacados y legibles, llevarán la razón social o sigla comercial de la empresa a la cual están vinculados, acompañada de la expresión "Servicio Especial" en caracteres de color verde y de no menos de 15 centímetros de alto, así como el número del vehículo asignado por la empresa, con caracteres numéricos de 10 centímetros de alto.

Los logos, su distribución y tamaño serán potestativos de cada empresa.

PARÁGRAFO 1. En caso de que el contratante del servicio exija la fijación de su logotipo en el vehículo, este no podrá impedir la visibilidad de la placa que

deberá llevar en los costados, conforme a la exigencia del artículo 28 de la Ley 769 de 2002. El tamaño de dicho logotipo no podrá ser mayor al 50% del escogido para la razón social o sigla comercial de la empresa a la cual está vinculado el vehículo.

PARÁGRAFO 2. En el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial Escolar, sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo, la empresa de transporte habilitada podrá optar por utilizar en todo el vehículo los colores señalados en los estándares internacionales (amarillo y negro).

De optar por esta alternativa, la destinación de estos automotores será exclusivamente al servicio escolar.

PARÁGRAFO 3. Cuando se trate de vehículos acondicionados para el transporte de personas con requerimientos en servicio de salud o en situación de discapacidad, adicionalmente deberá aplicarse lo establecido por las normas que regulan el particular.

PARÁGRAFO 4. Las empresas que antes del 14 de marzo de 2017 adoptaron el verde o verde y blanco como colores de su flota y lo fijaron así en su manual de imagen podrán conservarlo, siempre que todos los vehículos que vinculen utilicen los mismos colores.

Contratación del Servicio de Transporte Especial.

ARTÍCULO 2.2.1.6.3.1. Contratación. El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial solo podrá contratarse con empresas de transporte legalmente constituidas y debidamente habilitadas para esta modalidad; en ningún caso se podrá prestar sin la celebración del respectivo contrato de transporte suscrito entre la empresa de transporte habilitada para esta modalidad y la persona natural o jurídica contratante que requiera el servicio.

Los contratos suscritos para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial deberán estar numerados consecutivamente por la empresa de transporte y contener como mínimo:

1. Condiciones

2. Obligaciones

3. Valor de los servicios contratados

4. Número de pasajeros a movilizar

5. Horarios de las movilizaciones

6. Áreas de operación

7. Tiempos estimados de disponibilidad de los vehículos

8. Así como toda la información necesaria para desarrollar un plan de rodamiento que permita al Ministerio de Transporte determinar los factores de ocupación y las necesidades de incremento de la capacidad transportadora global.

Lo anterior, de conformidad con las formalidades previstas por el Ministerio de Transporte y lo señalado en el presente Capítulo.

PARÁGRAFO 1. Ninguna empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial podrá vincular o prestar el servicio con vehículos que hayan cumplido su tiempo de uso.

PARÁGRAFO 2. Ninguna persona natural o jurídica podrá contratar el servicio de transporte con empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que ofrezcan vehículos que hayan cumplido su tiempo de uso, ni contratar directamente vehículos sin acudir a la empresa debidamente habilitada.

PARÁGRAFO 3. Los contratos suscritos para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial estarán sometidos a la Ley 2024 del 23 de julio de 2020, a lo reglado al respecto en el Código de Comercio o las normas que las adicionen, modifiquen o sustituyan.

ARTÍCULO 2.2.1.6.3.2. Contratos de Transporte. Para la celebración de los contratos de servicio público de transporte terrestre automotor especial con cada uno de los grupos de usuarios señalados en el presente capítulo, se deben tener en cuenta las siguientes definiciones y condiciones:

1. **Contrato para transporte de estudiantes.** Es el que se suscribe entre la entidad territorial, un grupo de padres de familia, el representante legal, rector o director rural del centro educativo o la asociación de padres de familia, o el representante de un grupo de estudiantes universitarios mayores de edad, con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad , cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte de sus estudiantes entre el lugar de residencia y el establecimiento educativo u otros destinos que se requieran en razón de las actividades programadas por el plantel educativo.

2. **Contrato para transporte empresarial.** Es el que se celebra entre el representante legal de una empresa o entidad, para el desplazamiento de sus funcionarios, empleados o contratistas, y una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto es la prestación del servicio de transporte de los funcionarios , empleados o contratistas de la contratante, desde la residencia o lugar de habitación hasta el lugar en el cual deban realizar la labor, incluyendo traslados a lugares no previstos en los recorridos diarios, de acuerdo con los términos y la remuneración pactada entre las partes.

3. **Contrato para transporte de turistas.** Es el suscrito entre el prestador de servicios turísticos con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea el traslado de turistas.

4. **Contrato para un grupo específico de usuarios (transporte de particulares).** Es el que celebra el representante de un grupo específico de usuarios con una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad, cuyo objeto sea la realización de un servicio de transporte expreso para trasladar a todas las personas que hacen parte del grupo desde un origen común hasta un destino común. El traslado puede tener origen y destino en un mismo municipio, siempre y cuando se realice en vehículos de más de nueve (9) pasajeros. Quien suscribe el contrato de transporte paga la totalidad del valor del servicio.

   Este tipo de contrato no podrá ser celebrado bajo ninguna circunstancia para el transporte de estudiantes.

5. **Contrato para transporte de usuarios del servicio de salud.** Es el suscrito entre una empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitada para esta modalidad y las entidades de salud o las personas naturales o jurídicas que demandan la necesidad de transporte para atender un servicio de salud que por su condición o estado no requieran de una ambulancia de traslado asistencial básico o medicalizado.

PARÁGRAFO 1. Bajo ninguna circunstancia se podrá contratar directamente el servicio de transporte terrestre automotor especial con el propietario, tenedor o conductor de un vehículo.

PARÁGRAFO 2. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial debidamente habilitadas no podrán celebrar contratos de transporte en esta modalidad, con juntas de acción comunal, administradores o consejos de administración de conjuntos residenciales.

ARTÍCULO 2.2.1.6.3.3. Extracto del contrato. Durante toda la prestación del servicio, el conductor del vehículo deberá portar el extracto del contrato, el cual deberá expedirse conforme la regulación que expida el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de transporte reglamentará la expedición del extracto del contrato, de manera que este pueda ser consultado y verificado a través de un sistema información que permita y garantice el control en línea y en tiempo real.

PARÁGRAFO 2. La inexistencia o alteración del extracto del contrato, advertida por la autoridad de control de tránsito en vía, dará lugar a la inmovilización del vehículo, de conformidad con lo dispuesto en el literal c del artículo 49 de la Ley 336 de 1996. Los errores mecanográficos que no presenten enmendaduras ni tachones, no constituyen inexistencia o alteración del documento.

ARTÍCULO 2.2.1.6.3.4. Convenios de colaboración empresarial. Con el objeto de posibilitar una eficiente racionalización en el uso del equipo automotor y la mejor prestación del servicio, las empresas de esta modalidad podrán realizar convenios de colaboración empresarial, según la reglamentación que establezca el Ministerio de Transporte, y previo consentimiento de quien solicita y contrata el servicio.

PARÁGRAFO 1. El transportador contractual y el transportador de hecho deberán estar habilitados para la prestación del servicio en esta modalidad.

PARÁGRAFO 2. Los convenios de colaboración empresarial deberán ser reportados por el transportador contractual a la Superintendencia de Puertos y Transporte y al Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 2.2.1.6.3.5. Contratos con empresas de transporte de pasajeros por carretera. Las empresas de transporte público terrestre automotor especial debidamente habilitadas podrán suplir las necesidades de parque automotor de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera en períodos de alta demanda, previo contrato suscrito con la empresa de transporte de pasajeros por carretera, bajo la exclusiva responsabilidad de esta última.

La empresa de servicio público de transporte especial que realice el contrato con la empresa de transporte de pasajeros por carretera deberá reportar a la Superintendencia de Puertos y Transporte y al Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte la información que esta Entidad determine. Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 984 y 991 del Código de Comercio.

PARÁGRAFO 1. Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera que tengan a su vez habilitada la modalidad de transporte especial podrán suplir la necesidad de parque automotor, en períodos de alta demanda que defina el Ministerio de Transporte, con los vehículos que hagan parte de la capacidad transportadora autorizada para la prestación del servicio público de transporte especial. Para esto deberán reportar previamente a los correspondientes terminales y a la Superintendencia de Puertos y Transporte la intención de utilizar dichos vehículos.

ARTÍCULO 2.2.1.6.3.6. Habilitación. Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, deberán solicitar y obtener habilitación para operar este tipo de servicio. Si la empresa, pretende prestar el servicio de transporte en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente los requisitos de habilitación exigidos.

La habilitación por sí sola no implica la autorización para la prestación del Servicio Público de Transporte en esta modalidad. Además, se requiere el cumplimiento de las obligaciones contenidas en el presente Capítulo, especialmente las relacionadas con la capacidad transportadora, la propiedad del parque automotor y las tarjetas de operación de los vehículos.

La habilitación es intransferible a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar actos que impliquen que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la empresa que inicialmente fue habilitada.

ARTÍCULO 2.2.1.6.4.4. Vigencia de la habilitación. Sin perjuicio del régimen sancionatorio contenido en la Ley 336 de 1996 o la que la modifique, adicione o sustituya, la habilitación de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será indefinida, mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas al momento de su otorgamiento.

El Ministerio de Transporte podrá verificar en cualquier momento que se mantengan las condiciones que dieron lugar a la habilitación y en caso que no se cumplan, adelantar el procedimiento sancionatorio determinado en la normatividad vigente.

ARTÍCULO 2.2.1.6.4.6. Suministro de información. Las empresas deberán actualizar permanentemente las estadísticas y documentos en el Sistema de Información que para el efecto establezca el Ministerio de Transporte. Esta información estará a disposición de las autoridades de transporte y tránsito, la Superintendencia de Puertos y Transporte y las demás autoridades de control que requieran verificarla para determinar el cumplimiento de la normativa

vigente.

ARTÍCULO 2.2.1.6.8.1. Contrato de vinculación de flota. El contrato de vinculación de flota es un contrato de naturaleza privada, por medio del cual la empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial incorpora a su parque automotor los vehículos de propiedad de socios o de terceros y se compromete a utilizarlos en su operación en términos de rotación y remuneración equitativos. El contrato se perfecciona con su suscripción y la expedición de la tarjeta de operación por parte del Ministerio de Transporte y se termina con la autorización de desvinculación.

El contrato de vinculación de flota se regirá por las normas del derecho privado y las reglas mínimas establecidas en el presente Capítulo. Este contrato debe contener, como mínimo, las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término de duración, que no podrá ser superior a dos años, y las causales de terminación, dentro de las cuales se deberá encontrar la autorización de desvinculación expedida por el Ministerio de Transporte, sin necesidad de su inclusión en el documento contractual.

ARTÍCULO 2.2.1.6.8.2. Responsabilidad de la empresa. En el contrato de vinculación de flota con administración integral o por afiliación, la empresa debidamente habilitada para prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial se obliga a:

1. Ejercer el control efectivo durante la operación de todos los vehículos que están incorporados en su capacidad transportadora.

2. Prestar el servicio público de transporte y no celebrar o ejecutar acto alguno que implique, de cualquiera manera, que el servicio es prestado por una persona no autorizada.

3. Garantizar la utilización de todos los vehículos en su operación y facilitar los cambios de empresa cuando los contratos de transporte vigentes no resulten suficientes para mantener los mismos en el servicio de manera sustentable.

   La empresa deberá llevar permanentemente actualizado su plan de rodamiento, el cual deberá estar acompañado del plan de rodamiento diseñado para el correspondiente mes y el realmente ejecutado en el mes anterior. Ambos planes deberán ser remitidos a los propietarios de los vehículos por periodos mensuales, en la primera semana del mes.

4. Realizar la capacitación de su personal.

5. Realizar el mantenimiento preventivo y las revisiones técnico-mecánicas de todos los vehículos vinculados a su capacidad transportadora con administración integral y garantizar que el mantenimiento preventivo se efectúe en talleres que cumplan con las condiciones establecidas en el plan estratégico de seguridad vial.

   En los casos de vinculación de flota por afiliación, la empresa se responsabiliza de designar suficientes centros de mantenimiento para que el propietario se acerque a ellos, con el propósito de que se cumpla con el programa de mantenimiento preventivo de la empresa.

6. Abstenerse de incluir en su plan de rodamiento vehículos que no se encuentren en óptimas condiciones o que no hayan dado estricto cumplimiento al programa de mantenimiento preventivo de la empresa.

ARTÍCULO 2.2.1.6.8.5. Desvinculación administrativa del vehículo en vigencia del contrato de vinculación. Son causales para la desvinculación administrativa del vehículo:

a. La desvinculación administrativa del vehículo y el consecuente cambio de empresa podrán ser solicitados por el propietario en los siguientes eventos:

   1. Cuando el vehículo haya dejado de ser utilizado en la operación de la empresa de transporte por más de 60 días consecutivos.

      En este evento, el Ministerio de Transporte, previa autorización de desvinculación, deberá verificar y corroborar que no han sido expedidos Formatos Únicos de Extracto del Contrato (FUEC) por el periodo informado.

   2. Cuando el propietario manifieste y demuestre que los términos de operación financieramente no resultan sostenibles.

   Una vez el Ministerio de Transporte verifique el cumplimiento de alguna de las causales antes mencionadas, procederá a disminuir la capacidad transportadora operacional de la empresa de la cual se desvincula el vehículo y a incrementarla en aquella a la que se traslada, expidiendo la nueva tarjeta de operación que incorpora el vehículo a la capacidad transportadora operacional de la empresa a la que se traslada.

b. La desvinculación administrativa del vehículo podrá ser igualmente solicitada por la empresa de transporte en los siguientes eventos:

   1. Por el incumplimiento del plan de rodamiento por un periodo de 60 días consecutivos.

2. Por el incumplimiento del programa de mantenimiento.

   Una vez el Ministerio de Transporte verifique el cumplimiento de alguna de las causas antes mencionadas, procederá a realizar la desvinculación administrativa. En los eventos antes mencionados no se requerirá la presentación de la tarjeta de operación, ni se disminuirá la capacidad transportadora de la empresa solicitante.

3. Cuando el vehículo haya cumplido el tiempo de uso.

ARTÍCULO 2.2.1.6.8.9. Prohibición de cambio de modalidad. De ninguna manera se permitirá el ingreso de vehículos de otra modalidad al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

No se podrá realizar el cambio de modalidad de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, exceptuando el cambio a la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Mixto, siempre y cuando cuenten con la homologación para esta última modalidad y que el modelo no sea de una antigüedad superior a diez (10) años.

ARTÍCULO 2.2.1.6.9.1. Definición. La tarjeta de operación es el documento único que autoriza la operación de transporte que se realiza a través de un vehículo automotor, convirtiéndose en el permiso para operar en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, bajo la responsabilidad de una empresa debidamente habilitada, de acuerdo con los servicios contratados.

ARTÍCULO 2.2.1.6.9.3. Vigencia de la tarjeta de operación. La tarjeta de operación se expedirá a solicitud de la empresa por el término de dos (2) años.

La tarjeta de operación podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para la habilitación y fijación o incremento de su capacidad transportadora.

PARÁGRAFO. Cuando se expida la tarjeta de operación a vehículos que se encuentren próximos a cumplir el tiempo de uso determinado en el presente Capítulo, la vigencia de este documento no podrá en ningún caso exceder el tiempo de uso del vehículo.

ARTÍCULO 2.2.1.6.9.10. Obligación de portarla. El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.
Cuando se implemente la expedición de la tarjeta de operación a través del sistema RUNT, el control por parte de las autoridades en vía se hará mediante el

uso de herramientas tecnológicas. En tal caso desaparece la obligación de portar el original.

ARTÍCULO 2.2.1.6.9.11. Retención de la tarjeta de operación. Las autoridades de tránsito y transporte solo podrán retener preventivamente la tarjeta de operación cuando detecten que la misma está vencida, adulterada o no repose en el RNET - una vez el mismo entre en operación-, debiendo remitirla a la autoridad de transporte que la expidió para efectos de iniciar la respectiva investigación. De la misma manera se procederá cuando, a través del uso de medios técnicos o tecnológicos, se pueda establecer que el vehículo no tiene tarjeta de operación o que está vencida, eventos en el cuales las autoridades de tránsito deberán inmovilizar el vehículo, solo por el tiempo requerido para clarificar los hechos.

Si se establece que se porta un documento público presuntamente falso, la autoridad en vía deberá, además, poner en conocimiento de las autoridades judiciales el hecho, para lo de su competencia.

En ningún caso las empresas podrán retener la tarjeta de operación por pagos pendientes de los propietarios. En caso de incurrirse en esta práctica, la Superintendencia de Puertos y Transporte deberá adelantar las acciones administrativas a que haya lugar.

Transporte escolar público y privado.

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.1. Identificación de los vehículos utilizados para el transporte de estudiantes. Los vehículos de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial que se dediquen al transporte de estudiantes, además de los colores y distintivos señalados en el presente Capítulo, deberán tener pintadas en la parte posterior de la carrocería, franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo pantone 109 y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros.

Igualmente, en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberán llevar la leyenda "Escolar".

Los vehículos de propiedad de los Establecimientos Educativos que presten el transporte escolar portarán además los colores y distintivos definidos por dichas instituciones.

PARÁGRAFO. Los colores y distintivos deberán portarse durante todo el tiempo en que los vehículos se encuentren prestando el servicio público o privado de transporte escolar.

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.2. Estudiantes con discapacidad. Los vehículos que transporten estudiantes con discapacidad, tanto de centros educativos o centros de educación especial, deben contar con asientos y cinturones de seguridad adecuados, que garanticen el transporte seguro. De igual forma, deben contar con espacio en los sectores adyacentes a las puertas de ingreso y deberán prever un lugar para el acceso y transporte de sillas de ruedas, muletas u otros equipos que faciliten la movilidad de los pasajeros y adultos acompañantes.

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.3. Verificación técnica y operativa aplicable al transporte escolar. Las condiciones técnicas y operativas que se establecen en el presente artículo tienen como propósito establecer condiciones de seguridad para los vehículos dedicados al transporte escolar.

1. Aspectos relativos a la organización en la prestación del transporte escolar:

   Protección a los estudiantes. Con el fin de garantizar la protección de los estudiantes durante todo el recorrido en la prestación del servicio de transporte, los vehículos dedicados a este servicio deberán llevar un adulto acompañante, quien deberá tener experiencia o formación relacionada, debidamente acreditada, en el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, tránsito, seguridad vial y primeros auxilios.

   No será necesario el adulto acompañante cuando se trate de educación superior.

   El adulto acompañante se encargará del cuidado de los estudiantes durante su transporte y de su ascenso y descenso del vehículo. Siempre que se transporten alumnos en situación de discapacidad, el adulto acompañante debe contar con la cualificación laboral necesaria para la adecuada atención a este alumnado.

   El adulto acompañante deberá ocupar la silla en las inmediaciones de la puerta y el transporte no se podrá realizar sin que este se encuentre a bordo del vehículo.

   Recorridos y paradas. Los recorridos y paradas del servicio del transporte escolar estarán sujetos a lo establecido previamente en el contrato de prestación del servicio.

   La parada final deberá situarse en el interior del establecimiento educativo. Si no es posible, se fijará de modo que las condiciones de acceso desde dicha parada al centro educativo resulten lo más seguras, situándose siempre a la derecha en el sentido de la marcha.

Cuando no resulte posible que la parada esté situada en el mismo lado de la vía en que se encuentra el establecimiento educativo, se impondrán señalizaciones temporales o se requerirá la presencia de los agentes de la policía. En todo caso, el alumno siempre deberá estar guiado por el adulto acompañante que está en representación de la empresa o del establecimiento educativo.

El ascenso y descenso de los estudiantes deberá realizarse por la puerta más cercana al adulto acompañante o al conductor, en caso de estudiantes de educación superior.

Este deberá efectuarse bajo la vigilancia de una persona mayor de edad, quien deberá asegurarse de que se efectúe de manera ordenada.

Una vez finalizado cada recorrido, el adulto acompañante deberá verificar que al interior del vehículo no se quede ningún estudiante.

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.4. Contenido mínimo de los contratos. El contrato celebrado entre la empresa habilitada y los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarias de Educación certificadas, asociaciones de padres de familia o grupo de padres de familia, para la prestación del servicio público de transporte escotar deberá contener como mínimo **las obligaciones y derechos de cada una de las partes, plazo, valor, indicando expresamente la tipología vehicular, la capacidad del vehículo y su identificación.**

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.5. Obligaciones de los establecimientos educativos. Son obligaciones mínimas de los establecimientos educativos frente a la prestación del servicio de transporte escolar:

1. Disponer en los vehículos, con el fin de asegurar la protección de los estudiantes menores, la presencia de un adulto que monitoree el recorrido.

2. Realizar la supervisión respecto de las condiciones de ejecución y cumplimiento de los contratos celebrados con las empresas de transporte especial.

3. Observar probidad y diligencia en la selección de la empresa de transporte que desarrollará la actividad.

4. Destinar los espacios internos del establecimiento con acceso vehicular, al ascenso y descenso de los vehículos de transporte escolar.

5. Contar con un Plan Estratégico de Seguridad Vial durante la prestación del servicio y verificar que la empresa contratada para tal fin cuente y aplique lo

establecido en la Ley 1503 de 2011 y las normas que la reglamenten, modifiquen o sustituyan.

6. Entregar a cada padre de familia una copia de la resolución de habilitación de la empresa de transporte contratada, una copia del contrato celebrado para la prestación del servicio y una copia de la póliza de seguros de responsabilidad civil que ampare los riesgos inherentes al transporte escolar.

   La institución educativa deberá entregar semestralmente a los padres de familia las constancias de los pagos realizados al transportador por concepto del desplazamiento de sus hijos, estableciendo, según el total pagado, el número de usuarios movilizados, el número de viajes realizados (pagados y de cortesía comercial) y el costo promedio del desplazamiento de cada uno de ellos.

7. Las demás aplicables en virtud de las disposiciones legales y/o reglamentarias para el servicio de transporte escolar.

PARÁGRAFO 1. Los establecimientos educativos no podrán percibir ninguna remuneración o ingreso por intermediación en la contratación del servicio de transporte escolar. En caso de contravención de lo aquí dispuesto, se entenderá que se efectuó un pago de lo no debido y el establecimiento educativo estará obligado a la restitución de las sumas debidamente indexadas a los padres de familia o responsables de los estudiantes.

PARÁGRAFO 2. El adulto que monitoree el recorrido podrá ser directamente contratado por el transportador, si le es remunerado como costo adicional al servicio de transporte y en tal evento, el establecimiento educativo, Entidad Territorial, secretaria de Educación certificada, asociación de padres de familia o grupo de padres de familia, según el caso, fijará las condiciones y protocolos para el desarrollo de la labor del monitor.

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.7. Capacitación a conductores. Todos los establecimientos educativos incluyendo los que cuentan con servicio de transporte escolar privado deberán desarrollar cursos de educación en seguridad vial, planes estratégicos de seguridad vial y formación en el adecuado uso de los vehículos escolares dirigidos a los estudiantes y conductores, siguiendo los protocolos y exigencias emitidos por el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.8. Requisitos para conducir. Los conductores de transporte escolar deberán contar con la licencia que les acredite la conducción de la respectiva clase de vehículo.

Adicionalmente, deberán ser capacitados periódicamente por las empresas de transporte en seguridad vial, comportamiento de los estudiantes y en primeros auxilios.

PARÁGRAFO. El conductor será contratado directamente por la empresa operadora de transporte especial, cuando se trate de transporte público, o por el Establecimiento Educativo, si este presta el servicio por cuenta propia. En todo caso, el conductor deberá estar debidamente formado en competencias laborales en la modalidad de servicio especial por el SENA o las instituciones habilitadas.

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.9. Servicio Privado de Transporte Escolar. En cumplimiento del artículo 5 de la Ley 336 de 1996, dentro del ámbito del Servicio Privado de Transporte, los establecimientos educativos podrán continuar prestando el servicio de transporte exclusivamente a sus alumnos, siempre que los equipos sean de su propiedad.

En todo caso, es obligación del establecimiento educativo mantener el vehículo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad y cumplir con los distintivos y requisitos especiales establecidos en este Capítulo, en especial con lo dispuesto en el artículo 2.2.1.6.10.3 del presente Decreto.

Igualmente, el establecimiento educativo deberá registrar los vehículos ante la autoridad (es) de tránsito de la jurisdicción (es) donde preste el servicio, indicando expresamente el o los municipios en los que circularán los vehículos, horarios y días de servicio, número de pasajeros, tipología vehicular, capacidad y placas del (los) vehículos.

Prestación del servicio escolar en municipios con población inferior a 30.000 habitantes.

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.1.1. Requisitos para prestar el servicio. En los municipios con población total hasta de treinta mil (30.000) habitantes, donde no existan empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, el transporte escolar podrá ser prestado por empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto o colectivo municipal legalmente constituidas y habilitadas, cumpliendo todas las condiciones exigidas en el presente Capítulo para el transporte escolar.

En caso de no existir empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto o Colectivo Municipal, las personas naturales que destinaron sus vehículos de servicio particular al transporte escolar rural y que hubieren obtenido permiso de la autoridad municipal para operar dentro de su jurisdicción en vigencia del artículo 3 del Decreto 805 de 2008, modificado por el

artículo 1 del Decreto 4817 de 2010, del Decreto 048 de 2013 o del Decreto 348 de 2015, podrán ofrecer y prestar dicho servicio, presentando solicitud dirigida por el propietario o locatario del vehículo, a la autoridad de transporte municipal, quien autorizará la prestación del mismo. A la solicitud se anexarán los siguientes documentos:

1. Copia del contrato de prestación del servicio celebrado entre el propietario o locatario del vehículo y establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarias de Educación certificadas.

2. Licencia de tránsito del automotor.

3. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- y certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigentes.

4. Certificación del sistema de comunicación bidireccional entre el contratante del servicio y el conductor del vehículo.

5. Licencia de conducción de categoría C1 o C2, según la clase de vehículo.

6. Copia de las pólizas vigentes de responsabilidad civil contractual y extracontractual establecidas en el presente Capítulo.

PARÁGRAFO 1. El permiso para prestar el servicio de transporte escolar se entiende expedido únicamente al propietario o locatario del vehículo automotor.

PARÁGRAFO 2. En caso que el vehículo no sea conducido por el propietario, para que éste obtenga el permiso deberá presentar ante la autoridad de transporte municipal el documento de identificación del conductor y la licencia de conducción de categoría C1 o C2, según la clase de vehículo. En el evento que se cambie el conductor, se deberá actualizar la información con sus respectivos soportes.

PARÁGRAFO 3. Los alcaldes municipales deberán establecer mecanismos de control para garantizar que los equipos se mantengan en perfectas condiciones técnicas.

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.1.2. Prestación del servicio con vehículos particulares. Los vehículos particulares autorizados para prestar el servicio escolar en virtud del presente Capítulo podrán operar exclusivamente en la jurisdicción del municipio para el cual fueron autorizados. Cuando la residencia del escolar o la sede del establecimiento educativo se encuentren situadas en jurisdicción de un municipio contiguo se podrá extender su operación únicamente en el recorrido

entre la sede del establecimiento y la residencia del escolar.

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.1.3. Renovación del permiso. El permiso otorgado por las autoridades competentes tendrá una vigencia de un año, renovable hasta por el mismo término, siempre y cuando en el respectivo municipio subsistan las condiciones que dieron origen a su expedición. Para los efectos pertinentes se deberán acreditar los requisitos establecidos en el presente Capítulo y que los vehículos cumplen con la edad prevista en el siguiente artículo.

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.1.4. Equipos. El servicio escolar en vehículos particulares podrá prestarse en automóvil, microbús, campero, camioneta, buseta y bus, cuya antigüedad no podrá superar los diez (10) años de edad; edad máxima de la que se exceptúan los camperos destinados al transporte escolar rural. En el evento en que se cumpla la edad del vehículo, el propietario o locatario podrá renovarlo por uno de menor edad. En todo caso, el término se contará a partir de la fecha del registro inicial.

PARÁGRAFO. Los equipos destinados al servicio escolar en vehículos particulares, deberán efectuar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, de acuerdo con las normas vigentes para el servicio público.

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.1.5. Condiciones de operación. Para la prestación del servicio escolar, los vehículos particulares autorizados por la autoridad local deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. El conductor del vehículo debe portar el permiso expedido por la autoridad competente.

2. En ningún caso se admitirán pasajeros de pie.

3. Cada pasajero ocupará un (1) puesto.

4. El número de ocupantes del vehículo no debe superar la capacidad establecida en la licencia de tránsito.

5. Los estudiantes deberán ir acompañados de un adulto durante la prestación del servicio.

6. El conductor debe disponer de un sistema de comunicación bidireccional, el cual debe ser conocido por los padres de familia y el establecimiento educativo, que deberá cumplir con las condiciones que para el efecto determine el Ministerio de Transporte.

7. Mantener vigente las pólizas de seguros contemplados en el presente

Capítulo.

8. En ningún caso los vehículos de transporte escolar podrán transitar a velocidades superiores a 60 kilómetros por hora, durante la prestación de este servicio.

9. Por ningún motivo se deben transportar simultáneamente estudiantes y carga.

10. En el platón de las camionetas doble cabina bajo ninguna circunstancia se podrán transportar escolares.

11. La parte posterior de la carrocería del vehículo deberá pintarse con franjas alternas de 10 centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros.

    Adicionalmente, en la parte superior delantera y trasera de la carrocería, en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberá llevar la leyenda "Escolar"

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.1.6. Procedimiento para la contratación. Para la contratación del Servicio de Transporte Escolar por parte de los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarias de Educación certificadas de los municipios con población hasta de treinta mil (30.000) habitantes a que se refiere el presente Capítulo, se deberá previamente comunicar las necesidades de este servicio a por lo menos tres (3) empresas de transporte habilitadas en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte brindarán la colaboración necesaria a dichas entidades.

PARÁGRAFO 1. Si alguna de las empresas a las cuales se les comunique las necesidades de prestación del servicio de transporte escolar se presenta y se ajusta a las condiciones establecidas por los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarias de Educación certificadas, según sea el caso, no se podrá contratar el servicio con vehículos de servicio mixto o colectivo municipal, ni particulares.

PARÁGRAFO 2. Reporte de Información. Dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la expedición de la autorización para la prestación del servicio escolar con vehículos de otras modalidades o del permiso para atenderlo con vehículos particulares señalado en el presente Capítulo, la autoridad de transporte municipal deberá remitir informe a la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte, en el que se incluyan las características de cada vehículo (clase, marca, línea, modelo, placa, capacidad, color y tipo de

combustible), propietario, empresa de transporte habilitada, si es el caso, número, vigencia y compañía expedidora de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, fecha de expedición de la autorización o permiso y vencimiento de los mismos.

PARÁGRAFO 3. Control y vigilancia. Las autoridades de transporte municipal serán las encargadas de velar por el estricto cumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Capítulo para la prestación del servicio escolar con vehículos de otras modalidades y particulares. De igual manera de aplicar las sanciones correspondientes, conforme a los criterios y procedimientos establecidos en la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.1.7. Inexistencia de Servicio. Los establecimientos educativos, Entidades Territoriales, Secretarias de Educación certificadas deberán informar a la Superintendencia de Puertos y Transporte que en su jurisdicción no hay empresas de servicio público de transporte terrestre automotor especial, a pesar de existir empresas habilitadas con fundamento en el concepto de viabilidad expedido por la Dirección de Transporte y Tránsito de conformidad con la **Resolución 3097 de 2009**, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, así como las circunstancias que les permitieron evidenciar la inexistencia de las mismas.

De no subsistir las condiciones que dieron lugar a la habilitación la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial, la Superintendencia de Puertos y Transporte informará al Ministerio de Transporte para que éste proceda a dejar sin efecto los actos administrativos de habilitación y permiso de la empresa de transporte y tarjetas de operación de los vehículos a ella, previa observancia del debido proceso.

Prestación del servicio escolar en municipios con población superior a 30.000 habitantes.

ARTÍCULO 2.2.1.6.10.2.1. Prestación del servicio. En los municipios con población superior a treinta mil (30.000) habitantes que por condiciones topográficas y de difícil acceso, no exista oferta para la movilización de los estudiantes de la jurisdicción, el transporte podrá ser prestado por empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto o colectivo municipal legalmente constituidas y habilitadas y en caso que no existan, con vehículos particulares, conforme a lo establecido en el presente Capítulo.

Para autorizar la prestación del servicio, la autoridad municipal competente deberá solicitar concepto previo a la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, remitiendo el análisis de las necesidades del servicio y la justificación correspondiente.

En el evento que sea autorizado, la autoridad de transporte municipal deberá reportar la información correspondiente a la Subdirección de Transporte del Ministerio de Transporte, conforme a lo establecido en el presente Capítulo e igualmente **ejercer el control de acuerdo a lo previsto en el mismo.**

Condiciones para el transporte de usuarios de servicios de salud y turistas.

ARTÍCULO 2.2.1.6.11.1. Medidas especiales para el transporte de usuarios del sistema de salud. Los vehículos de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial que presten servicios de transporte especial para los usuarios de los servicios de salud, deben cumplir con las condiciones que para estos efectos definan el Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 2.2.1.6.11.2. Servicio de Transporte Turístico. Las empresas habilitadas para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial interesadas en prestar el servicio a turistas se constituirán como prestadores de servicios turísticos, de acuerdo con la reglamentación vigente expedida por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. En el mismo sentido, los prestadores de servicios turísticos interesados en ofrecer el servicio de transporte público terrestre automotor a turistas, deberán habilitarse como empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial ante el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 2.2.1.6.11.3. Servicio de Transporte Turístico. De acuerdo con lo establecido en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, los prestadores de servicios turísticos, debidamente inscritos en el Registro Nacional de Turismo, conforme a lo previsto en la Ley 1101 de 2006, modificada por la Ley 1558 de 2012, podrán satisfacer las necesidades de movilización de los turistas dentro del ámbito exclusivo de su actividad, siempre y cuando los vehículos sean de su propiedad o se encuentren bajo la figura de arrendamiento financiero o leasing a su nombre.

PARÁGRAFO 1. Los prestadores de servicios turísticos adoptarán sus propios distintivos para los vehículos, los cuales llevarán en la parte delantera y trasera superior la leyenda "Turismo" en forma destacada con una altura mínima de 15 centímetros. Además, el vehículo deberá llevar en la parte delantera el número del registro nacional de turismo.

PARÁGRAFO 2. No se podrá prestar el servicio público ni privado de transporte turístico de pasajeros en vehículos clase motocarro.

ARTÍCULO 2.2.1.6.11.4. Prestadores de servicio turístico con vehículos de propiedad de terceros. Si los Prestadores de Servicios Turísticos no cuentan con

vehículos de su propiedad, el transporte sólo podrá efectuarse previo contrato, celebrado entre el Prestador de Servicios Turísticos y las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial habilitadas o en su defecto habilitarse como Empresa de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, cumpliendo lo establecido en el presente Capítulo.

Controles y condiciones de seguridad en la operación

ARTÍCULO 2.2.1.6.12.1. Responsabilidad de la revisión y mantenimiento preventivo. La revisión periódica y el mantenimiento preventivo de los equipos con los cuales se prestará el servicio es responsabilidad de las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial legalmente habilitadas.

Para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones en esta materia, dichas empresas deberán realizar por su cuenta y riesgo el mantenimiento preventivo del vehículo, para prever fallas que puedan surgir o que surjan durante la vigencia del contrato de administración de flota y que puedan poner en peligro la seguridad de los usuarios o la integridad y funcionamiento del vehículo.

ARTÍCULO 2.2.1.6.12.2. Reporte de información. Dentro de los últimos quince (15) días calendario de los meses de enero y julio de cada año, las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial legalmente habilitadas deberán presentar al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte, los estados financieros firmados y certificados por el Representante Legal, el Contador y/o el Revisor Fiscal, con corte a diciembre del año anterior y a junio del respectivo año, en los cuales se refleje la propiedad de los vehículos de la empresa, los ingresos y gastos, tanto de los vehículos propios como de terceros, los giros realizados a los propietarios y locatarios de los automotores en virtud de lo pactado en los contratos de administración de flota y los pagos de los salarios, prestaciones sociales y seguridad social de los conductores.

ARTÍCULO 2.2.1.6.12.3. Control de la contratación del servicio. Con el objeto de mejorar el control operativo en todo el territorio nacional, facúltese a las autoridades de tránsito y transporte municipales, distritales, departamentales y metropolitanas, para verificar la veracidad de la información contenida en el contrato suscrito por las partes y que la operación de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial corresponda con lo señalado en el mismo. Si la autoridad de tránsito y transporte correspondiente encuentra diferencias entre el contenido del documento suscrito entre las partes, el extracto de contrato y la operación de transporte que se realiza, deberá informarlo a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.

ARTÍCULO 2.2.1.6.13.1. Registro Nacional de Conductores de Servicio de Transporte Especial. Desde el 25 de febrero de 2015, créase el Registro Nacional de Conductores de Transporte Especial, en el cual se registrarán los datos que identifiquen a la empresa transportadora, al propietario o locatario del vehículo y al conductor. Cuando el servicio se trate de escolar, también se registrarán los datos que identifiquen al establecimiento educativo, al adulto acompañante y las características del vehículo, así como otros datos que el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte consideren necesarios para el control del servicio escolar y de sus vehículos. Esta información será de carácter público y obligatorio. La obligación de la inscripción en este registro será requisito para la prestación del servicio.

El certificado de inscripción en el Registro Nacional de Conductores de Transporte Especial, deberá portarse en los vehículos autorizados cuando se encuentren prestando el servicio. A este registro tendrá acceso el establecimiento educativo y los padres de familia.

ARTÍCULO 2.2.1.6.14.5. Suspensión de ingreso. A partir del 25 de febrero de 2015, queda suspendido en todo el territorio nacional el ingreso por incremento de vehículos clase automóvil, campero, camioneta y microbús, destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, por un período de un (1) año o hasta tanto el Ministerio de Transporte adelante un estudio de oferta y demanda que determine las necesidades de incremento de esta clase de vehículos.

ARTÍCULO 2.2.1.6.15.4. Cambio de servicio. Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial clase automóvil, campero o camioneta de no más de nueve (9) pasajeros, incluido el conductor, podrán cambiarse al servicio particular, siempre que hayan permanecido mínimo cinco (5) años en la modalidad, contados a partir de la matrícula del vehículo.

ARTÍCULO 2.2.1.6.15.5. Registro Nacional de Empresas de Transporte (RNET). Con la finalidad de consolidar el Registro Nacional de Empresas de Transporte (RNET) y conciliar las capacidades transportadoras autorizadas y las tarjetas de operación vigentes de los vehículos vinculados, las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte modificarán la clase de vehículos asignada en la capacidad transportadora de cada una de las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, de manera que coincida en cada una de ellas con las clases y número de vehículos vinculados con tarjetas de operación vigentes al 14 de marzo de 2017.

53 SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA

DE ACUERDO AL DECRETO 1079 DEL 2015

ARTÍCULO 2.2.1.7.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Capítulo se aplicarán integralmente a la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

ARTÍCULO 2.2.1.7.3. Servicio público de transporte terrestre automotor de carga. Es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, excepto el servicio de transporte de que trata el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988.

ARTÍCULO 2.2.1.7.4. Definiciones. Para la interpretación y aplicación del presente Capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- Manifiesto de carga: es el documento que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades, por lo tanto, debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido. Se utilizará para llevar las estadísticas del transporte público de carga por carretera dentro del territorio nacional.

- Registro Nacional de Transporte de Carga: es el conjunto de datos relacionados con los vehículos de transporte de carga, con fines estadísticos para determinar la oferta de transporte de carga a nivel nacional; que contiene las siguientes especificaciones técnicas del vehículo automotor: placa, modelo, marca, línea, clase de vehículo, combustible, tipo de carrocería, peso bruto vehicular, número de ejes, número de llantas, alto, ancho, largo, voladizo anterior y voladizo posterior.

- Usuario del servicio de transporte terrestre automotor de carga: es la persona natural o jurídica que celebra contratos de transporte terrestre de carga directamente con el operador o empresa de transporte debidamente constituida y habilitada.

- Vehículo de carga: vehículo autopropulsado o no, destinado al transporte de mercancías por carretera. Puede contar con equipos adicionales para la

prestación de servicios especializados.

- Flete: Es el precio establecido entre el remitente o destinatario de la carga con la empresa de transporte por concepto del contrato de transporte terrestre automotor de carga.

- Generador de la Carga: es el remitente, o el destinatario de la carga cuando acepte el contrato en los términos de los artículos 1008 y 1009 del Código de Comercio.

- Valor a Pagar: es el valor establecido entre la empresa de transporte y el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, teniendo en cuenta los costos eficientes de operación establecidos en el sistema de información de costos de referencia adoptado por el Ministerio de Transporte.

- Costos Eficientes de Operación: son los costos de operación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga que se obtienen en una ruta origen - destino, considerando los parámetros de operación más eficientes, atendiendo criterios técnicos, logísticos y de eficiencia, con base en la información de costos reportada y contenida en el SICE-TAC.

- Titular del manifiesto electrónico de carga: es el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga a quien se le debe el Valor a Pagar. El manifiesto electrónico de carga prestará mérito ejecutivo, en los términos de los Códigos de Comercio y de Procedimiento Civil o las leyes y decretos que los modifiquen o sustituyan. La empresa de carga expedirá dos originales del mismo tenor, uno con destino al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga y otro para esta.

ARTÍCULO 2.2.1.7.1.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

ARTÍCULO 2.2.1.7.2.1. Habilitación. Las empresas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada. Si la empresa pretende prestar el servicio en una modalidad diferente, debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad los requisitos de habilitación exigidos.

ARTÍCULO 2.2.1.7.2.2. Empresas nuevas. Ninguna empresa nueva podrá entrar a prestar el servicio hasta tanto el Ministerio de Transporte le otorgue la habilitación correspondiente. Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, ésta se le negará y no podrá presentar una nueva solicitud de habilitación antes de doce (12) meses.

ARTÍCULO 2.2.1.7.2.3. Requisitos. Para obtener la habilitación y la autorización para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos, que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 2.2.1.7.1 del presente Decreto:

1. Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte suscrita por el representante.

2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación 1 máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando su dirección.

4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo, profesional, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

5. Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.

6. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos propios con los cuales prestará el servicio.

7. Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.

8. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.

9. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido, no inferior a 1.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV).

El salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia corresponde al vigente al momento de cumplir el requisito.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria, será el precisado en la Legislación Cooperativa, Ley 79 de 1998 y demás normas concordantes vigentes.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

10. Comprobante de la consignación por pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

PARÁGRAFO 1. Las empresas que cuenten con revisor fiscal, podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 7, 8 y 9 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste la existencia de las declaraciones de renta y de los estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias, en los últimos dos (2) años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido. Con esta certificación deberá adjuntar copia de los Dictámenes e Informes y de las notas a los estados financieros presentados a la respectiva asamblea o junta de socios, durante los mismos años.

PARÁGRAFO 2. Las empresas nuevas deberán acreditar el requisito establecido en el numeral 5 dentro de un término no superior a seis (6) meses, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la correspondiente habilitación, de lo contrario esta será revocada.

ARTÍCULO 2.2.1.7.2.5. Vigencia de la habilitación. Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

La autoridad de transporte competente podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar las condiciones que dieron origen a la habilitación.

ARTÍCULO 2.2.1.7.2.6. Suministro de información. Las empresas, deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte, las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

ARTÍCULO 2.2.1.7.3.1. Obligatoriedad. De conformidad con el artículo 994 del Código de Comercio, las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor

de Carga deberán tomar por cuenta propia o por cuenta del propietario de la carga, un seguro que cubra a las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, a través de una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia.

ARTÍCULO 2.2.1.7.4.1. Radio de acción. El radio de acción de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga será de carácter nacional.

ARTÍCULO 2.2.1.7.4.3. Contratación de vehículos. Cuando una empresa no sea propietaria de los vehículos, para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, podrá celebrar el respectivo contrato de vinculación conforme al artículo 983 del Código de Comercio.

ARTÍCULO 2.2.1.7.4.4. Contrato de vinculación. El contrato de vinculación del equipo se regirá por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que sujetarán las partes.

ARTÍCULO 2.2.1.7.4.6. Sucursales. Las empresas que establezcan sucursales serán solidariamente responsables por todas las obligaciones que adquieran en desarrollo de la operación del transporte de carga.

ARTÍCULO 2.2.1.7.5.1. Manifiesto de carga. La empresa de transporte habilitada, persona natural o jurídica, expedirá directamente el manifiesto de carga para todo transporte terrestre automotor de carga que se preste como servicio público de radio de acción intermunicipal o nacional.

ARTÍCULO 2.2.1.7.5.2. Expedición del Manifiesto de Carga. El manifiesto de carga se expedirá en original y dos (2) copias, firmados por la empresa de transporte habilitada y por el propietario o conductor del vehículo. El original deberá ser portado por el conductor durante todo el recorrido; la primera copia será conservada por la empresa de transporte, y la segunda copia deberá ser conservada por el propietario y/o conductor del vehículo.

PARÁGRAFO 1. El original del manifiesto de Carga enviado por medios electrónicos, ópticos o similares, tales como Intercambio Electrónico de Datos, EDI, Internet, correo electrónico, télex o telefax, podrá ser portado por el conductor durante el recorrido y surte los efectos del original.

ARTÍCULO 2.2.1.7.5.3. Manifiesto electrónico de carga. La empresa de transporte deberá expedir y remitir al Ministerio de Transporte, en los términos y

condiciones que establezca este, el manifiesto electrónico de carga, elaborado de manera completa y fidedigna.

ARTÍCULO 2.2.1.7.5.4. Formato de manifiesto electrónico de carga. El formato de manifiesto electrónico de carga debe contener, como mínimo, la siguiente información:

1. La identificación de la empresa de transporte que lo expide.

2. Tipo de manifiesto.

3. Nombre e identificación del propietario, remitente y destinatario de las mercancías.

4. Descripción del vehículo en que se transporta la mercancía.

5. Nombre, identificación y dirección del propietario, poseedor o tenedor del vehículo.

6. Nombre e identificación del conductor del vehículo.

7. Descripción de la mercancía transportada, indicando su peso o volumen, según el caso.

8. Lugar y dirección de origen y destino de las mercancías.

9. El Valor a Pagar en letras y números.

10. Fecha y lugar del pago del Valor a Pagar.

11. La manifestación de la empresa de transporte de adeudar al Titular del manifiesto electrónico de carga, el saldo no pagado del Valor a Pagar. Esta manifestación se presumirá por el simple hecho de la expedición del manifiesto electrónico de carga, siempre que conste el recibo de las mercancías en el cumplido del viaje.

12. Los plazos y tiempos para el cargue y descargue de la mercancía, y la fecha y hora de llegada y salida de los vehículos para los correspondientes cargues y descargues de la mercancía.

13. Seguros: Compañía de seguros y número de póliza.

ARTÍCULO 2.2.1.7.5.5. Remesa terrestre de carga. Además del manifiesto de carga, el transportador autorizado está obligado a expedir una remesa terrestre

de carga de acuerdo con lo señalado en los artículos 1018 y 1019 del Código de Comercio, en la cual constarán las especificaciones establecidas en el artículo 1010 del mismo código, proporcionadas por el remitente, así como las condiciones generales del contrato de transporte.

ARTÍCULO 2.2.1.7.5.6. Otros documentos. Además del manifiesto de carga, debe portar durante la conducción, los demás documentos que los reglamentos establezcan para el transporte de mercancías de carácter peligroso, restringido o especial.

ARTÍCULO 2.2.1.7.5.7. Titularidad. Cuando se realice el servicio particular o privado de transporte terrestre automotor de carga, el conductor del vehículo deberá exhibir a la autoridad de tránsito y transporte que se lo solicite, la correspondiente factura de compraventa de la mercancía y/o remisión, que demuestre que su titularidad corresponde a quien hace este transporte, o la prueba de que la carga se generó dentro del ámbito de las actividades de este particular y que además se es propietario o poseedor del respectivo vehículo.

ARTÍCULO 2.2.1.7.6.5. Suministro de información por parte de los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga. El Generador de Carga, la empresa de transporte, los propietarios, poseedores o tenedores de un vehículo deberán remitir al Ministerio de Transporte, cuando este lo requiera, la información referente a las relaciones económicas derivadas de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, en los términos y condiciones que este establezca.

ARTÍCULO 2.2.1.7.6.6. Pago del flete. Salvo pacto en contrario, el Generador de la Carga pagará a la empresa de transporte el Flete dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al recibo de la cosa transportada.

ARTÍCULO 2.2.1.7.6.9. Obligaciones del Generador de la Carga y de la empresa de transporte. En virtud del presente Capítulo, el Generador de la Carga y la empresa de transporte tendrán las siguientes obligaciones:

1. La empresa de transporte:

   a. Diligenciar el manifiesto electrónico de carga con información exacta y fidedigna, en los términos previstos por el Ministerio de Transporte.

   b. Expedir el manifiesto electrónico de carga, de manera completa en los términos previstos por el Ministerio de Transporte.

   c. Remitir al Ministerio de Transporte el manifiesto electrónico de carga, en los términos y por los medios que este defina.

d. Mantener en sus archivos el manifiesto electrónico de carga de conformidad con lo establecido en el Código de Comercio.

e. Cancelar el Valor a Pagar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo, oportuna y completamente.

f. Efectuar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo, única y exclusivamente los descuentos estipulados en la presente Sección.

g. Reconocer al propietario, poseedor o tenedor el Valor a Pagar estipulado por las partes, en desarrollo de lo previsto en el presente Sección.

h. Expedir y entregar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo, la Liquidación del viaje realizado.

i. Expedir y entregar un original del Manifiesto Electrónico de Carga, al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga.

2. Generador de la carga:

a. Pagar el flete a la empresa de transporte, completo y en la oportunidad prevista en el contrato, o a falta de estipulación en este, en la oportunidad prevista en el artículo 2.2.1.7.6.6 de este Decreto. En los términos del artículo 1009 del Código de Comercio, el remitente o el destinatario son solidariamente responsables del pago del flete y de los demás gastos que se ocasionen con motivo de su conducción o hasta el momento de su entrega.

b. Pagar los valores correspondientes por el cargue, descargue y trasbordo de la mercancía, los cuales, podrán quedar contemplados dentro del respectivo flete.

c. Cargar o descargar la mercancía dentro de los tiempos pactados.

d. Adecuar la logística para la ubicación de los vehículos de transporte de carga para cargue y descargue en los lugares de origen o destino.

e. Diligenciar el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) con información exacta y fidedigna de acuerdo con los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte. Para el efecto deberá reportar como mínimo la siguiente información:

1. La identificación del generador de la carga que la reporta.

2. Nombre de la empresa de transporte de carga que prestará el servicio público de transporte de carga.

3. Descripción de la mercancía transportada, indicando su peso o volumen y procedencia, según el caso.

4. Lugar y dirección de origen y destino de las mercancías.

5. El valor del flete en letras y números.

6. Consignar en el contrato de transporte el valor del flete, teniendo en cuenta las previsiones contempladas en la presente Sección.

ARTÍCULO 2.2.1.7.6.10. Sanciones. La violación a las obligaciones establecidas en el presente Capítulo y las resoluciones que lo desarrollen, se sancionará de conformidad con lo previsto en la Ley 336 de 1996 y las normas que la modifiquen, sustituyan o reformen.

ARTÍCULO 2.2.1.7.7.2. Registro Inicial. El registro inicial de los vehículos de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga, se podrá realizar ante cualquier organismo de tránsito por registro de vehículo nuevo o por reposición. Será por reposición cuando el vehículo entra en reemplazo de un vehículo del servicio de transporte de carga que haya sido sometido al proceso de desintegración física total o por pérdida o destrucción total o hurto.

En el evento que se trate del registro inicial de vehículo nuevo nacional o importado de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga, quien solicite el registro inicial deberá pagar un valor correspondiente al quince por ciento (15%) del valor comercial del vehículo sin incluir el IVA, destinado a la financiación del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga o de cualquier programa que se adopte con a la Subcuenta - Modernización de transporte de carga pesada del FOPAT.

Cuando se trate del registro inicial de vehículos nuevos nacionales o importados de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga que ingresen en reposición de un vehículo sometido al proceso de desintegración física total o por pérdida total o destrucción total o por hurto, se deberá cumplir con los requisitos que establezca el Ministerio de Transporte, en un tiempo no mayor a dos (2) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación, y no se deberá cancelar el valor del quince por ciento (15%) indicado en el inciso anterior.

PARÁGRAFO 1. En todos los casos en los que se solicite el registro inicial de vehículos rígidos, de las carrocerías que a continuación se relacionan, estarán

exentos del pago del porcentaje señalado de 15% y no podrán ser objeto de cambio de sus condiciones iniciales de ingreso:

i. Volqueta

ii. Mezcladoras (mixer)

iii. Compactadores o recolectores de residuos sólidos

iv. Blindados para el transporte de valores

v. Grúas aéreas y de sostenimiento de redes

vi. Equipos de succión limpieza alcantarillas

vii. Equipos irrigadores de agua y de asfaltos

viii. Equipos de lavado y succión

ix. Equipos de saneamiento ambiental

x. Carro taller

xi. Equipos de riego

xii. Equipos de minería

xiii. Equipos de bomberos

xiv. Equipos especiales del sector petrolero

xv. Equipos autobombas de concreto.

PARÁGRAFO 2. En el evento que se requiera efectuar el trámite de traspaso y cambio de servicio de un vehículo de transporte de carga de servicio oficial a servicio particular, el adquirente del vehículo deberá acreditar ante el organismo de tránsito donde se solicite el trámite, el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo para el registro inicial de vehículos nuevos de servicio particular de carga y a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte para el efecto, en un tiempo no mayor a dos (2) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.3.1. Inspección, vigilancia y control. La Superintendencia de Puertos y Transporte ejercerá la función de inspección, vigilancia y control en

materia de tránsito, transporte y su infraestructura de acuerdo con lo estipulado en el Decreto 101 de 2000, con las excepciones contempladas en el numeral 2 artículo 3 del Decreto 2741 de 2001. La Policía Nacional y las Autoridades de Tránsito colaborarán en las funciones de control y vigilancia que les han sido asignadas por el artículo 8 de la Ley 105 de1993.

Medidas preventivas de seguridad, procedimientos y sanciones

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.4.1. Sujetos de sanciones. Serán sujetos de sanciones de acuerdo con lo establecido por el artículo 9 de la Ley 105 de1993, los siguientes:

A. Los remitentes y/o dueño de la mercancía (personas que utilicen la infraestructura del transporte).

B. Los destinatarios (personas que utilicen la infraestructura del transporte)

C. Las empresas de transporte terrestre automotor de carga que transporten mercancías peligrosas (empresas de servicio público).

D. Los conductores (personas que conduzcan vehículos).

E. Los propietarios o tenedores de vehículos (personas propietarias de vehículos o equipos de transporte).

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.4.2. Sanciones. Las sanciones consisten en:

A. Multas.

B. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.

C. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora.

D. Inmovilización o retención del vehículo.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.4.3. Sanciones al remitente y/o propietario de la mercancía peligrosa.

A. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por la infracción a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.1 literales F, G, J, U y V del presente Decreto.

B. Serán sancionados con multa equivalente a cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el

artículo 2.2.1. 7.8.2.1 literales C y P del presente Decreto.

C. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1. 7.8.2.1 literales D y W del presente Decreto.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.4.4. Sanciones al destinatario de la mercancía peligrosa. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1. 7.8.2.2. literal G del presente Decreto.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.4.5. Sanciones a la empresa de carga que transporte mercancías peligrosas.

A. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1. 7.8.2.3 literales A, C, D, E, F, H y T del presente Decreto.

B. Serán sancionados con multa equivalente a sesenta (60) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1. 7.8.2.3 literal P del presente Decreto.

C. Serán sancionados con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1. 7.8.2.3 literales J y N del presente Decreto.

D. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1. 7.8.2.3 literales B, I, M y O del presente Decreto.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.4.6. Sanciones al conductor del vehículo que transporte mercancías peligrosas.

A. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1. 7.8.2.4 literales A, F, G, N y O del presente Decreto.

B. Serán sancionados con multa equivalente a cinco (5) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1. 7.8.2.4 literales E, J, K y L del presente Decreto.

C. Serán sancionados con multa equivalente a tres (3) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1. 7.8.2.4 literales H e I del presente Decreto.

D. Serán sancionados con multa equivalente a un (1) Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.4 literal C del presente Decreto.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.4.7. Sanciones a los propietarios o tenedores de vehículo que transporte mercancías peligrosas.

A. Serán sancionados con multa equivalente a doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.5 literales B, C y E del presente Decreto.

B. Serán sancionados con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.8.2.5 literal D del presente Decreto.

C. Serán sancionados con multa equivalente a veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), por infracciones a lo dispuesto en el artículo 2.2.1. 7.8.2.5 literales F y J del Decreto.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.4.8. Responsabilidad en el Manejo de la Carga. Son responsables del cumplimiento de lo establecido en el Literal F numeral 3 del artículo 2.2.1.7.8.1.1 del presente Decreto, quienes lleven a cabo la operación de cargue, movilización y descargue de productos, ya sea el remitente, empresa de transporte, propietario o tenedor del vehículo dedicado al transporte de mercancías peligrosas, y su incumplimiento será sancionado con multa equivalente a cincuenta (50) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV).

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.4.9. Procedimiento Para Aplicar las Sanciones Para la aplicación de las sanciones previstas en la presente Sección se acoge el procedimiento establecido en el Título I Capítulo IX de la Ley 336 de 1996 y, de acuerdo con lo estipulado en los artículos 41 y 44 del Decreto 101 de 2000, le corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte la función de inspección, vigilancia y control en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, con las excepciones contempladas en el numeral 2 artículo 3 del Decreto 2741 de 2001. En consecuencia, es la entidad encargada de sancionar las infracciones a lo establecido en esta Sección. Esto no exime al infractor de las responsabilidades civiles y penales que correspondan.

PARÁGRAFO. Para las demás sanciones que no corresponden a transporte, se seguirá de acuerdo con los procedimientos que para el efecto establezcan las autoridades que dentro de sus funciones tienen el control del manejo de mercancías peligrosas.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.4.10. Inmovilización de vehículos. Serán inmovilizados los vehículos que no cumplan con lo establecido en los artículos 2.2.1. 7.8.1.2 y 2.2.1. 7.8.6.6 del presente Decreto.
PARÁGRAFO 1. La inmovilización o retención de los equipos de transporte de carga procederá además de los previstos en este artículo, los señalados en el artículo 49 de la Ley 336 de 1996.

PARÁGRAFO 2. La inmovilización de vehículos que transporten materiales radiactivos por incumplimiento de las normas y requisitos establecidos para tal fin, deberá notificarse de manera inmediata a la autoridad nuclear competente.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.4.11. Suspensión de la habilitación. La suspensión de la habilitación de las empresas se establecerá por él término de tres (3) meses y procederá en los casos previstos en el artículo 47 de la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.4.12. Cancelación de la habilitación. La cancelación de la habilitación de las empresas se procederá en los casos determinados en el artículo 48 de la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.4.15. Precauciones para las operaciones de transbordo en condiciones de emergencia. En condiciones de emergencia las operaciones de transbordo deben ser ejecutadas de conformidad con las instrucciones del remitente o destinatario de la mercancía, y sí es posible con la presencia de la autoridad pública y personal calificado, y además mantener las siguientes precauciones:

A. Cuando el transbordo fuere ejecutado en la vía pública, deben adoptarse las medidas de seguridad necesarias en el tránsito y protección de las personas y el medio ambiente.

B. Quienes actúen en estas operaciones deben utilizar los equipos de maniobra y de protección individual descritos en la Tarjeta de Emergencia, dada por el remitente.

C. En caso de transbordo de mercancías peligrosas, el responsable por la operación debe haber recibido capacitación específica sobre el tipo de material y su manipulación.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.4.17. Sanciones a los Servidores Públicos Se hará acreedor a las acciones previstas en la ley, sin perjuicio de las acciones civiles, penales y administrativas correspondientes, el servidor público que por acción u omisión en forma dolosa o por culpa grave incurra en alguna de las siguientes conductas:

A. Omita sus deberes de vigilancia y control y permita que se cometa alguna de las infracciones previstas en esta Sección, pudiendo evitarlas.

B. Omita por negligencia, venalidad o lenidad, imponer las sanciones por la comisión de infracciones a la presente Sección, de las que tuvo conocimiento en ejercicio de sus funciones.

C. Otorgue permisos o autorizaciones contra la ley y los reglamentos, o para el ejercicio de actividades prohibidas o ilegales.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.6.6. Prohibición de transportar mercancías peligrosas en vehículos destinados al transporte de pasajeros. Está prohibido el transporte de mercancías peligrosas en vehículos destinados al transporte de pasajeros. En los vehículos de transporte de pasajeros, los equipajes sólo pueden contener mercancías peligrosas de uso personal (medicinal o de tocador), en una cantidad no mayor a un kilogramo (1 kg.) o un litro (1 L), por pasajero. Así mismo, está totalmente prohibido el transporte de mercancías de la Clase 1 (Explosivos), Clase 7 (Radiactivos) y Clase 8 (Corrosivos).

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.6.7. Medidas de seguridad para mercancías peligrosas almacenadas en depósitos. Las mercancías peligrosas que sean almacenadas en depósitos de transferencia de carga deben continuar conservando las normas y medidas de seguridad específicas, adecuadas a la naturaleza de los riesgos de acuerdo con la clasificación dada en el literal F, numeral 3 del artículo 2.2.1.7.8.1.1 de la presente Sección.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.6.8. Obligación de apoyo en caso de emergencia, accidente, derrame, incidente, fuga o avería En caso de emergencia, accidente, derrame, incidente, fuga o avería, el remitente, el destinatario y empresa transportadora darán apoyo y prestarán toda la información necesaria que les fuere solicitada por las autoridades públicas y organismos de socorro, de acuerdo con los lineamientos establecidos en su plan de contingencia.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.6.9. Prohibición de apertura de los envases, embalajes y contenedores. Sin el previo conocimiento del contenido de la Tarjeta de Emergencia, está prohibida la apertura de los envases y embalajes que contengan mercancías peligrosas por parte de las autoridades competentes.

PARÁGRAFO. Durante el transporte de materiales radiactivos, queda totalmente prohibida la apertura de envases, embalajes y contenedores.

ARTÍCULO 2.2.1.7.8.7.2. Tarjeta de registro nacional. La Tarjeta de Registro Nacional para el Transporte de Mercancías Peligrosas será exigida por las autoridades y los integrantes de la cadena, como documento de transporte,

una vez el Ministerio de Transporte lo reglamente.

PARÁGRAFO. El literal O del artículo 2.2.1.7.8.2.1, el literal N del artículo 2.2.1.7.8.2.4, el literal J del artículo 2.2.1.7.8.2.5 entrarán a regir una vez se reglamente lo estipulado en el presente artículo.

54 **UNIFORME REGLAMENTARIO** PARA LOS AGENTES Y CONTRATISTA DE TRANSITO Y TRANSPORTE.

Los uniformes para los agentes y contratista de tránsito y transporte deben cumplir con los lineamientos de acuerdo al Decreto 2885 de 2013 articulo 2 en la cual establece lo siguiente:

Artículo 2º. En todo el territorio nacional, el uniforme del agente de tránsito y transporte vinculado de forma legal y reglamentaria al organismo de tránsito, estará integrado por las siguientes prendas y con las siguientes características, las cuales deberán acondicionarse a las necesidades del servicio y características climáticas:

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

2. **Corbata.** Color azul turquí del mismo color del pantalón.

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

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

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

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

7. **Escudo de los agentes de tránsito.** Fondo azul con letras que dicen agente de

tránsito y transporte y debajo el nombre del organismo de tránsito, letras en color plata y en el centro la imagen del ente territorial. Va en el hombro derecho de la camisa.

8. **Escudo de Colombia.** Puesto en el hombro izquierdo de la camisa.

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

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

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

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

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

14. **Chaqueta** manga larga en color azul turquí para el trabajo nocturno y temporada de invierno, con dos bandas laterales a la altura de las muñecas con reflectivo color azul de 1500 candelas, en la parte delantera el logo y nombre del organismo de tránsito, en la parte posterior el código del agente con la palabra agente de tránsito, con dos bandas laterales incluye el dorso con reflectivo color azul de 1.500 candelas, cuello alto, con cierre y adhesivo.

15. **Equipos de comunicación.** Equipo de comunicación bidireccional que permita la comunicación con la central respectiva.

16. **Comprenderá.** Negra en cuero que permita el porte de manos libre e impermeable de la comprenderá.

17. **Tapa oídos.** Elemento de protección auditiva de manos libres, que se encargue de bloquear ruido.

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

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

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

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

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

Comentario: este es el único uniforme que deben usar y los elementos que deben portar los agentes y contratistas de tránsito y transporte, bajo ninguna circunstancia le está permitido usar otro tipo de uniforme.

55 MEDIDAS DE SEGUIMIENTO Y CONTROL OPERATIVO DEL TRÁNSITO A TRAVÉS CON AYUDAS TECNOLÓGICA

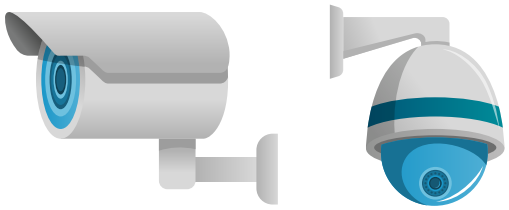
Se entienden como las medidas de pacificación del tránsito basadas principalmente tanto en el uso de medios tecnológicos para el seguimiento de las condiciones de tránsito, la alerta de velocidad de operación y la detección de infracciones de tránsito, como en la disposición de personal para control en vía; todo ello como apoyo al cumplimiento de las normas de tránsito.

Algunas de las medidas que se pueden ubicar en este tipo son las siguientes:

- Implementación de sistemas de video-vigilancia para monitoreo de tránsito.

- Implementación de sistemas de detección de presuntas infracciones de tránsito (luz roja, exceso de velocidad, etc.).

- Implementación de control de acceso vehicular a determinadas zonas.
- Implementación de restricción de tráfico de paso.
- Implementación de radares informativos de velocidad.
- Implementación de operativos de control en vía.



Tecnología - Fotomultas, cámara de monitoreo

Agentes de tránsito

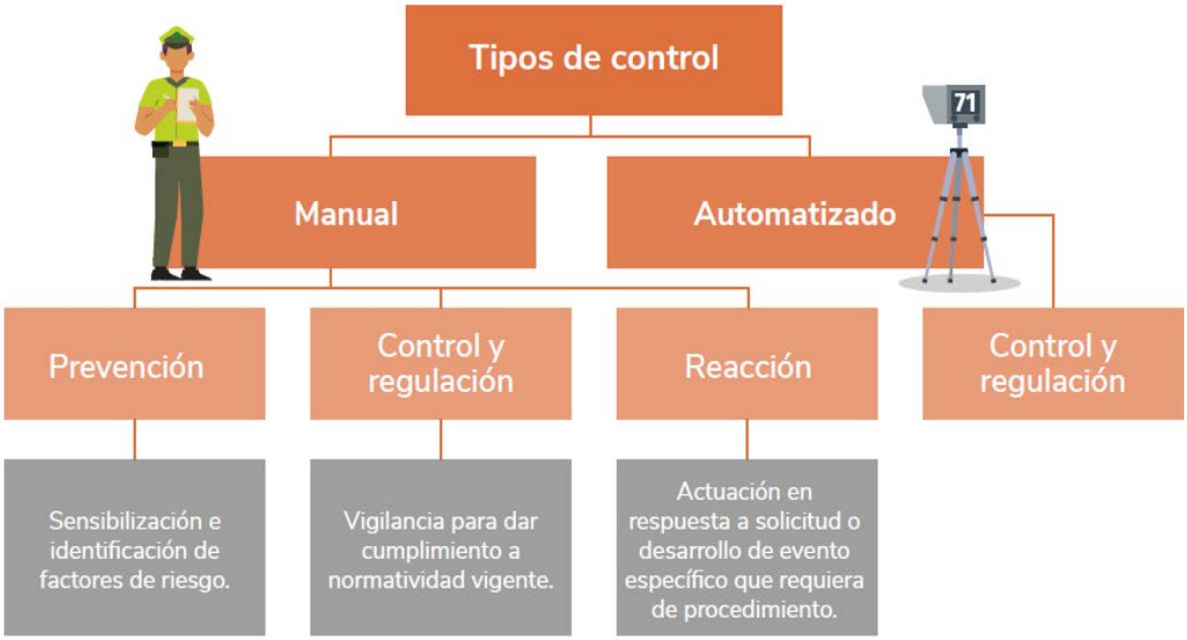
56 CONTROL DE VELOCIDAD: MEDIDAS OPTIMAS PARA DISMINUIR LOS ÍNDICES DE SINIESTRALIDAD VIAL

El establecimiento o modificación de límites de velocidad debe acompañarse de medidas complementarias que contribuyan a su cumplimiento, siendo el control una de las medidas más efectivas para tal fin (OPS, 2017). La OMS define como control a una variedad de medidas cuyo objetivo es alcanzar un equilibrio entre la seguridad y la eficiencia de las velocidades de los vehículos y una reducción de la cantidad de siniestros viales. En tal sentido, el control de velocidad busca persuadir a los conductores para que no excedan los límites establecidos y ajusten sus comportamientos respecto a la velocidad de desplazamiento, pues transmite el mensaje de que el exceso de velocidad "es un comportamiento ilegal e inaceptable, y opuesto a los intereses de la comunidad" (OMS, 2008).

Se debe considerar que, la vigilancia y control en Colombia se enfrenta a retos relacionados con la estructura organizacional y la disposición de recursos tecnológicos y equipos de trabajo, más de 900 entidades municipales no cuentan con una estructura especializada para ejercer un control robusto (ANSV, 2022); por esta razón, es recomendable optar por que estos controles se realicen de manera efectiva, teniendo en cuenta los tramos, días y horarios críticos por siniestralidad, acompañado de una intensa publicidad, y así generar

la percepción de una vigilancia efectiva "en cualquier lugar y en cualquier momento". El cambio en el comportamiento es más factible cuando la población considere la probabilidad de ser "descubierto" irrespetando los límites de velocidad y que, la consecuencia de esto es la aplicación de una sanción (OMS, 2008).

Siendo así, dependiendo del contexto, el control se puede realizar de manera automatizada o manual (OPS, 2017), el método automatizado es realizado mediante dispositivos SAST (Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito), y el método manual se realiza mediante la disposición de puestos de control; a su vez, el método manual puede diferenciarse en tres categorías dependiendo de las capacidades y objetivos de las estrategias a realizar, estas tres categorías son: Prevención, Control y Regulación, y Reacción (SIGMA, 2016). En la Figura 5 se ilustra la categorización del control:



Fuente: Elaboración propia con base en (OPS, 2017) y (SIGMA, 2016).

Teniendo en cuenta que, conducir un vehículo a velocidades superiores a las permitidas es la infracción más frecuente en las vías colombianas, esta guía pretende ser un instrumento para que las autoridades de control operativo logren el objetivo de reducir la problemática actual asociada a las cifras de siniestralidad vial, brindando herramientas basadas en la evidencia con el fin de establecer estrategias de control eficientes mediante medios manuales o automatizados.

Aproximación al control automatizado

El control automatizado se realiza en Colombia mediante dispositivos SAST

(Sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito). También conocidos como cámaras Salva Vidas o de fotodetección, son dispositivos electrónicos que capturan evidencias ante la ocurrencia de una presunta infracción de tránsito y pueden ser usadas como prueba en un eventual proceso contravencional.

Los SAST tienen como propósito prevenir comportamientos inapropiados por parte de conductores, estos dispositivos son recomendables para intervenir sectores con un alto nivel de riesgo o potencial conflicto, pues por su señalización y alta visibilidad transmiten el mensaje de que las conductas temerarias en estos tramos son inadmisibles y la consecuencia del incumplimiento de las leyes es la aplicación de las sanciones correspondientes. Dentro de las infracciones identificadas por estas cámaras están:

- C29. Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.

- C35. No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo establecido.

- D2. Conducir un vehículo sin portar los seguros ordenados por la ley.

- D4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo.
- D6. 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.

Etapas para desarrollar un control manual efectivo: El control manual se realiza mediante la disposición de puestos de control, los cuales son definidos por la Policía Nacional de Colombia como “actividad que tiene por objeto realizar

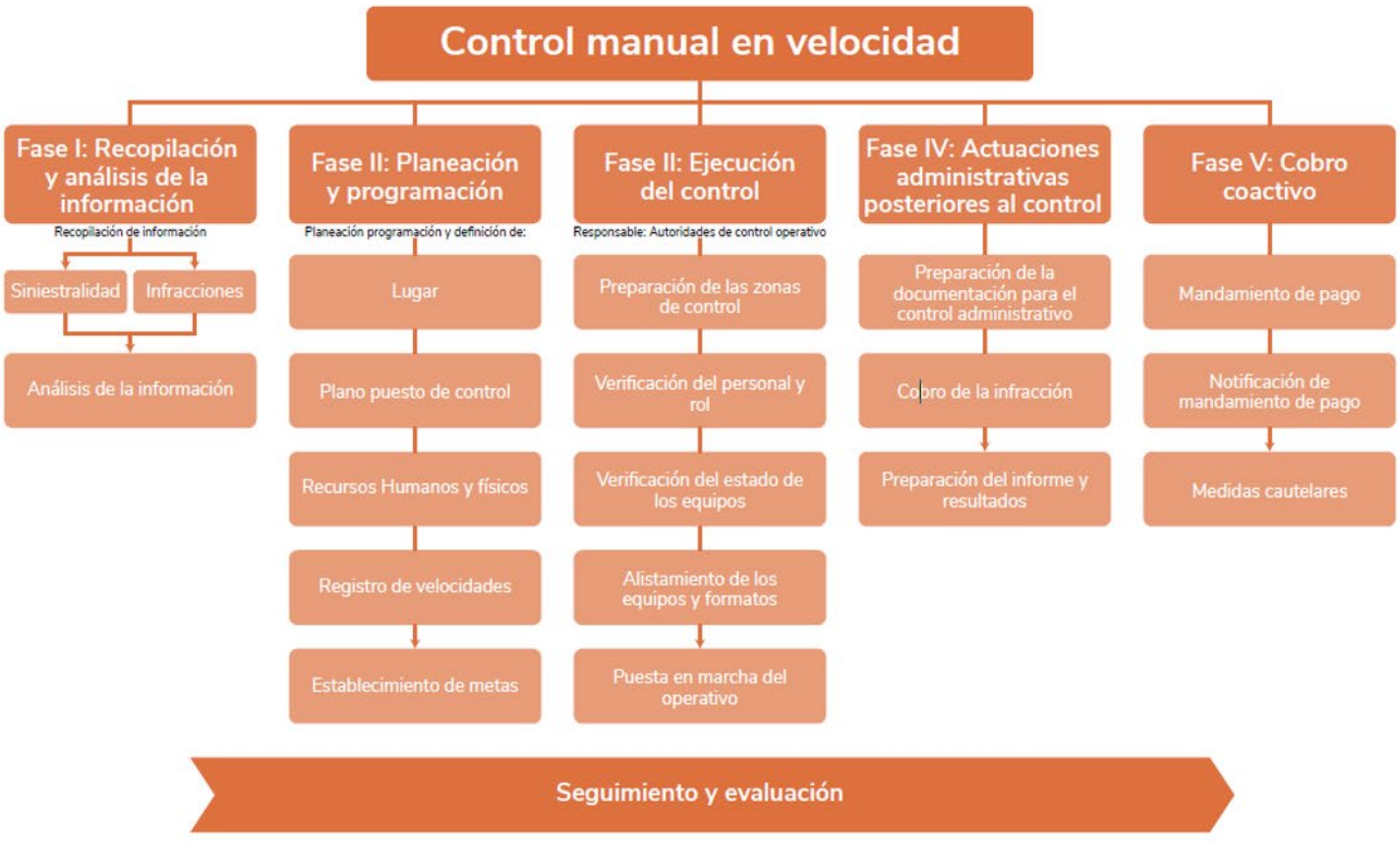
registros, requisas y efectuar la solicitud de antecedentes con el propósito de disuadir acciones delincuenciales para el logro de una convivencia segura, pacífica, tranquila y solidaria; soportado en funciones específicas otorgadas al personal y con material logístico adecuado para cumplir el objeto mencionado" (Policía Nacional de Colombia, 2016).

Este tipo de control es gestionado a partir de tres categorías:

1. Prevención
2. Control y regulación
3. Reacción

Teniendo en cuenta que una de las herramientas básicas de las políticas de seguridad vial son los procesos sancionatorios, en la presente guía se profundizará en el procedimiento para la realización de la categoría 2) Control y regulación, pues, la posibilidad de recibir un comparendo determina el efecto disuasorio del control vial.

Es importante que el control y la regulación se lleven a cabo en cinco fases, iniciando por el análisis de datos, continuando con la planeación del control para dar paso a su ejecución, finalizando con los procesos administrativos pertinentes e implementando un proceso de seguimiento y evaluación a lo largo de todo el ciclo.



Fase I: Recopilación y análisis de información: Una gestión de control eficiente parte del análisis de datos, con una adecuada identificación de tramos, días y horarios críticos por nivel de siniestralidad vial y cometimiento de infracciones, de esta manera, es posible determinar los lugares y momentos en los que resulta más eficiente la instalación de un puesto de control.

Es necesario contar con la base de datos de siniestros viales e infracciones referenciados de la manera más precisa, lo que puede permitir una correcta identificación de patrones de comportamiento y circunstancias estadísticas, así mismo determinar las zonas donde se presenta mayor siniestralidad y se cometen la mayor cantidad de infracciones y así aplicar estrategias de control y vigilancia.

La velocidad es el factor de riesgo que determina la consecuencia de un siniestro vial, por lo que los datos geográficos deben contener un atributo con la gravedad del siniestro como, víctimas fatales, heridos o solo daños materiales; a su vez, si el análisis se requiere más específico pueden generar mayor segmentación de los datos ya sea por tipo de usuario, sexo, edad, entre otros; para así determinar las zonas en las que es necesario establecer controles de velocidad.

La tabla 2 enuncia los dos tipos de información sobre los cuales se pueden basar para hacer el análisis de los tramos estratégicos para el control operativo en vía.

Tabla 1. Caracterizacón para el análisis de cómo disponer los puestos de control.

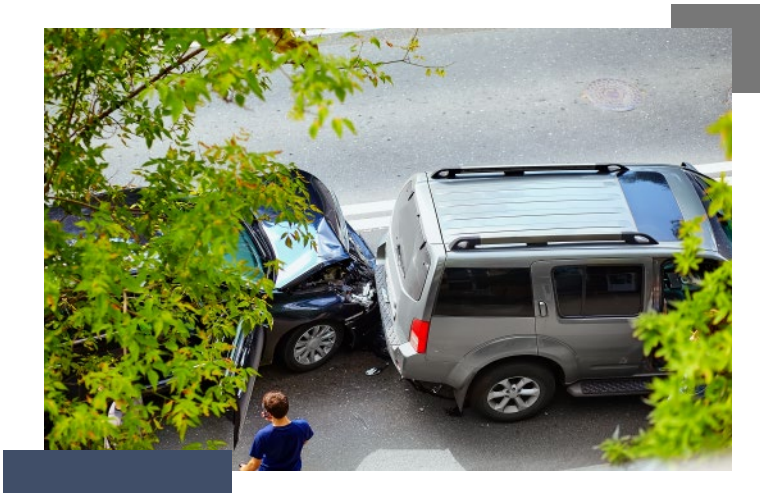
Análisis de información con datos de siniestralidad	Análisis de información con datos de Infracciones
• Establecer el comportamiento o variación de la cantidad de siniestros con víctimas fatales y no fatales de forma periódica mensual y anual. • Mediante una gráfica establecer la participación porcentual según la condición de la víctima en los siniestros con víctimas fatales y no fatales. • Calcular el porcentaje de participación por actor vial y gravedad del siniestro en el municipio o tramo vial de por lo menos 3 años. • De acuerdo con el registro de siniestros diarios de la base de las Autoridades de control operativo o ente controlador de la siniestralidad del municipio o tramo vial, se debe generar un gráfico de líneas que permita determinar los tramos, periodos, días y horas con mayor cantidad de siniestros con víctimas fatales y no fatales. • Identificar los sitios o corredores con mayor siniestralidad en el municipio o tramo vial, generando un mapa que permita de manera visual determinar los sectores críticos de accidentalidad. • Determinar las posibles causas de la siniestralidad identificada.	• Establecer la caracterización de las infracciones que se regulan en el municipio a nivel urbano y rural o tramo vial de por lo menos 3 años. • Establecer mediante un gráfico las principales causas asociadas a las infracciones más impartidas en el municipio o tramo vial de por lo menos 3 años. • Identificar los sectores con mayor cantidad de infracciones impuestas en un mapa del municipio o tramo vial.

En la anterior tabla se enuncia la manera en la que se puede hacer el análisis estadístico de la información por medio de datos de siniestralidad y de infracciones; ahora bien, puede que algunos municipios no cuenten con la totalidad de la información mencionada en la Tabla 1, y si bien estos datos brindan mayores herramientas de causalidad y temporalidad, analizar la información disponible del municipio es un aporte valioso que optimiza las actividades de control.

A partir de estos datos se pueden orientar los operativos de control que se requieran. Como se mencionó al principio de esta fase, es importante contar con una base de datos de siniestros viales referenciados en tiempo y ubicación que se pueda consultar para hacer los respectivos análisis y recopilación de datos; la Tabla 2 presenta algunas de las fuentes de información de las cuales apoyarse.

Tabla 2. Fuentes de consulta asociadas a siniestralidad vial

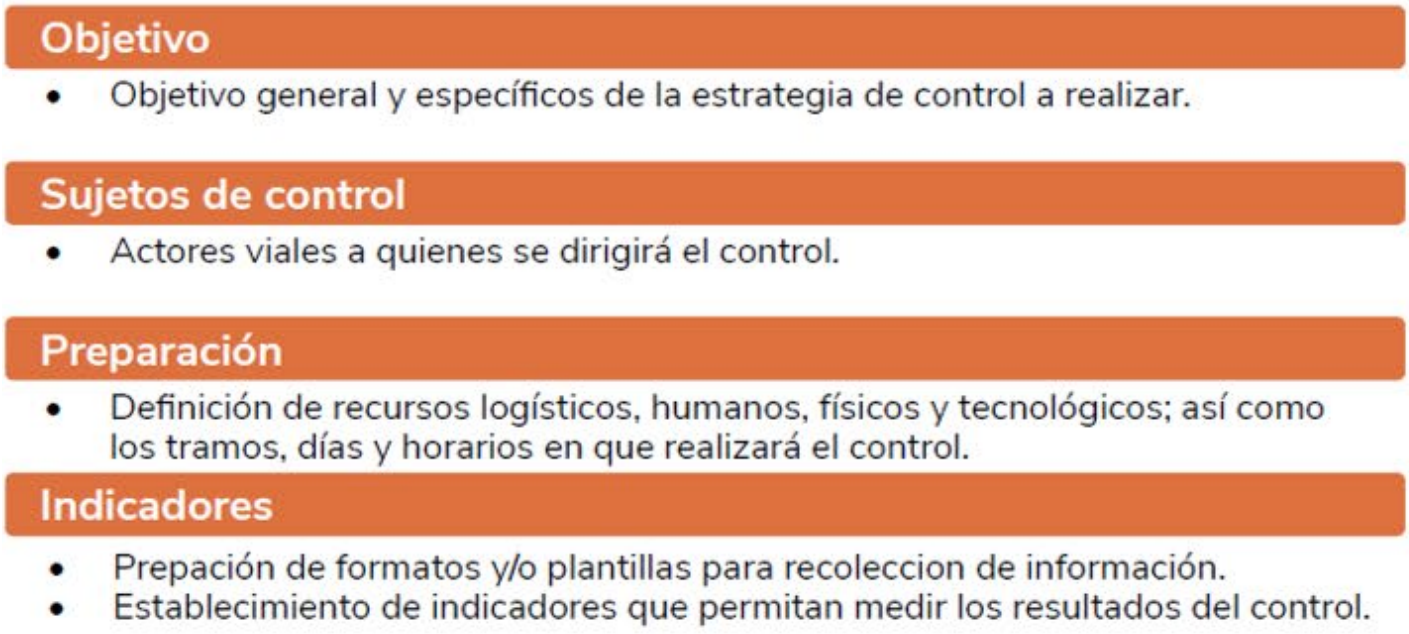
Fuentes de consulta	
Consulta de información asociada a siniestralidad vial	• Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV). • Observatorio Territorial de Seguridad Vial. • Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (IN-MLCF). • Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT). • Informes policiales de Accidentes de Tránsito (IPAT). • Secretaría de movilidad del municipio o departamento.
Consulta de información asociada a infracciones de tránsito	• Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT). • Secretaría de movilidad del municipio o departamento.



Con lo anterior, es posible tener un punto de partida para generar un plan de control consecuente en el que se determinen objetivos, cronogramas y recursos de forma sustentada, dando paso así a la Fase II: Planeación y programación del control.

Fase II: Planeación y programación del control: Para llevar a cabo un adecuado control de velocidad, se debe recopilar y analizar la información que corresponde a la etapa anterior y continuar con la planificación y programación. Los resultados de la fase anterior permiten determinar en esta fase los tramos, días y horarios en que realizará el control, así como los recursos físicos, tecnológicos y equipos humanos requeridos. Los aspectos fundamentales asociados a la fase de planeación y programación se muestran en la siguiente figura:

Figura 8. Aspectos abordar en planeación y programación de control



Fuente: Elaboración propia a partir de (SIGMA, 2016).

Abordando los anteriores aspectos, es posible realizar una planeación y programación del control que permita obtener resultados satisfactorios para las metas esperadas por las autoridades de control operativo, se da paso así a la fase III: Ejecución del control.

Fase III: Ejecución del control: La ejecución del control se da en tres momentos principales que van desde la identificación de los recursos hasta la implementación del puesto de control, estos momentos son:

a. Definición de recursos.
b. Preparación de puesto de control.
c. Desarrollo del control.

a. **Definición de recursos:** Es necesario definir los recursos que se requieren para llevar a cabo el control, la Tabla 3 expone los recursos necesarios para que la estrategia sea ejecutada de manera ordenada, luego de esto, se ahondará en los requerimientos mínimos para zonas tanto urbanas, como rurales.

Tabla 3. Recursos para el control de velocidad

Recursos para el control de velocidades	
Equipo humano	• De acuerdo con el rol establecido, se define la cantidad de personal.
Recursos físicos	• Altoparlantes. • Barreras de contención vial. • Bastones luminosos. • Cámara de grabación. • Cámara fotográfica. • Chalecos reflectivos reglamentarios. • Comparenderas electrónicas y/o físicas. • Conos. • Grúa. • Linternas con caperuzas. • Motocicleta. • Paletas reflectivas de "PARE" y "SIGA". • Panales informativos. • Patrulla. • Radar de velocidad. • Radios de comunicación. • Valla plástica puesto de control.

Fuente: Elaboración propia con base en (SIGMA, 2016).

Equipo humano: El equipo humano se refiere al personal calificado5 al que se le encomienda las labores de control y vigilancia y las acciones, actividades, labores y tareas que se le encomiendan relacionadas con esta labor (SIGMA, 2016). Por lo tanto, se debe tener claridad de la cantidad y función de cada una de las personas involucradas, para la ejecución del operativo, la Tabla 4 hace mención de los roles y las funciones que dependen de esto para realizar el control de manera efectiva.

Tabla 4. Roles y funciones de las autoridades de control operativo de tránsito para llevar un control efectivo.

Rol	Función
Responsable del puesto de control.	Debe distribuir los roles, coordinar y observar cómo se desarrolla el control.
Responsable de requerir a los ciudadanos.	Es la persona encargada de indicar a los ciudadanos el ingreso al puesto de control. En un puesto de control debe haber mínimo una persona realizando esta actividad, es deseable que sean 2 personas.
Responsable del registro de la operación.	Es la persona que se encarga de tomar nota de la manera en que se lleva el control y el registro de los requeridos. A su vez es el responsable de tomar registro fotográfico de la operación.
Responsable de la ejecución de la operación.	Es la persona que se encarga de recibir al ciudadano, saludarlo formalmente, presentarse e indicar el objetivo del control. Es deseable que haya entre 3 y 5 personas realizando esta actividad.
Responsable de la zona de fuga.	Es una persona que se encuentra al final de la línea, que debe recibir información del responsable de requerir a los ciudadanos.

Fuente: Elaboración propia con base en (SIGMA, 2016).

Teniendo claridad del rol y la funciones que desempeña, se procede a determinar la cantidad mínima de personal; allí, debe tener en cuenta el tipo de suelo (zona urbana o rural) en la que se va a ejercer el operativo. La Tabla 5 muestra las cantidades mínimas de personal necesario para el control en zonas urbanas, determinadas por la categoría y los habitantes, así mismo, la Tabla 6 presenta las cantidades para las zonas rurales, las cuales se determinan con el Tránsito Promedio Diario (TPD), estas últimas son calculadas por cada 25 km.

Tabla 5. Cantidad de personal mínimo para zonas urbanas.

Categoría.	Habitantes.	Zona de control mínimo.	Cantidad Mínima.	Cantidad Máxima.
Bogotá D.C.	≥7.000.000	10	1.000	1.655
Medellín y Cali.	2.000.000< x <3.000.000	5	450	630
Cartagena y Barranquilla.	1.000.000< x ≤2.000.000	5	210	285
Bucaramanga.	500.000< x ≤1.000.000	5	50	111
1	100.000< x ≤500.000	4	11	137
2	50.000< x ≤100.000	2	7	129
3	30.000< x ≤50.000	1	5	21
4	20.000< x ≤30.000	1	5	21
5	10.000< x ≤20.000	1	3	21
6	≤10.000	1	3	21

Fuente: Elaboración propia con base en (SIGMA, 2016).

Tabla 6. Cantidad de personal mínimo y máximo para zonas rurales.

TPD	Cantidad Mínima	Cantidad Máxima
> 10.000	11	16
5.000< x ≤10.000	11	16
2.500< x ≤5.000	9	14
1.000< x ≤2.500	8	12
500< x ≤1.000	6	9
≤ 500	2	3

Fuente: Elaboración propia con base en (SIGMA, 2016).

Recursos físicos: Los recursos físicos permiten una mayor visibilidad de las autoridades de control operativo en los puestos de control instalados, alertando a la comunidad de que se está llevando a cabo un operativo y aumentando la percepción de vigilancia; estos recursos comprenden las instalaciones, equipos, material de oficina, entre otros.

Si bien la Tabla 4 muestra la totalidad de recursos físicos para ejecutar controles, la Tabla 7 los mínimos requeridos por operativo, adicionales a los radares de velocidad, por lo que la autoridad debe contar con estas cantidades tantas veces como operativos simultáneos.

Tabla 7. Otros recursos físicos necesesarios para el control.

Elemento	Cantidad
Chalecos reflectivos	5
Conos de señalización	5
Valla plástica puesto de control	1
Radar de comunicación	2
Motocicleta	1

Fuente: Elaboración propia con base en (SIGMA, 2016).

Los recursos tecnológicos hacen parte de los físicos y pueden ser de dos tipos; los tangibles, como radares de velocidad, cámaras de foto detección, entre otros; y los intangibles, como aplicaciones y sistemas de internet. El principal recurso tecnológico para la ejecución del control manual en vía es el radar de velocidad (Cinemómetro), este dispositivo determina directamente la velocidad de un vehículo observando la cantidad cambiante de tiempo que necesita para "ver" los pulsos reflejados de luz a lo largo de una cantidad de tiempo definida (Veil Corporation,2004). Para definir la cantidad de radares se debe tener en cuenta el tipo de suelo (zona urbana o rural) en la que se va a ejercer el operativo.

La Tabla 8 muestra la cantidad de radares mínimos para zona urbana y la Tabla 9 cantidad mínima para zonas rurales. En zonas urbanas para poder determinar esta cantidad se debe tener en cuenta el número de

habitantes, ya que este determina la cantidad deseable de zonas de control y el número de radares (Ver tabla 5), como mínimo, para cada zona de control se deben garantizar dos radares. Así mismo, en las zonas rurales la cantidad mínima de radares se determina con el TPD y de acuerdo con el tipo de vía (Ver Tabla 6).

Tabla 8. Cantidad de radares mínimos zona urbana.

Elemento	Cantidad
Chalecos reflectivos	5
Conos de señalización	5
Valla plástica puesto de control	1
Radar de comunicación	2
Motocicleta	1

Tabla 9. Cantidad de radares mínimo zona rural.

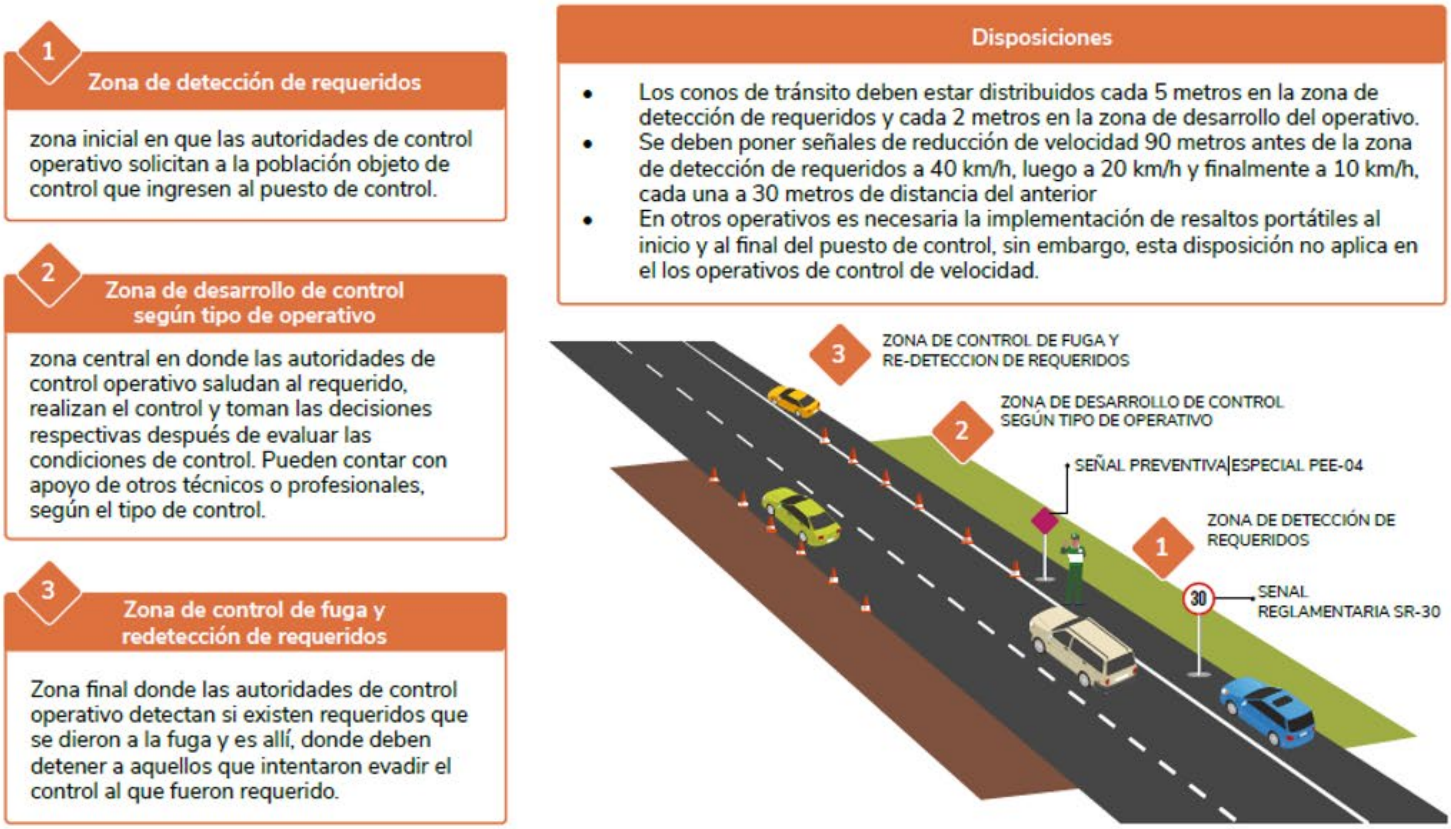
Tipo de vía.				
TPD.	Plano.	Ondulado.	Montañoso.	Escarpado.
≤ 500	-	-	-	-
500< x ≤1.000	-	-	-	-
1.000< x ≤2.500	1	0	-	-
2.500< x ≤5.000	3	1	-	-
5.000< x ≤10.000	5	5	1	-
> 10.000	10	10	2	1

Fuente: (SIGMA, 2016).

Como lo menciona (SIGMA, 2016), en vías con topografía montañosa o escarpada no es posible desarrollar altas velocidades, por lo que estos elementos no son indispensables bajo estas condiciones, es por ello por lo que en estas zonas se disponen de menos radares y por ende los controles de velocidad son reducidos.

b. **Preparación de puesto de control:** Al definir el lugar donde se va a realizar el operativo (De acuerdo con lo presentado en la fase I) y ya contando con los recursos necesarios para la ejecución, se debe preparar el puesto de control; en la Figura 8, se muestran las tres zonas recomendables para esta preparación, considerando la zona de detección de requeridos, la zona de desarrollo de control y la zona de control de fuga y re-detección.

Figura 9. Zonas de control.



Fuente: Elaboración propia con base en (SIGMA, 2016).

c. **Desarrollo del control:** El desarrollo es la fase más importante de un operativo en vía, ya que en esta es donde se evalúa y aplica lo encontrando en las anteriores fases. La Tabla 10 abarca a profundidad lo que las autoridades de control operativo deben tener en cuenta antes, durante y después de ejecutar el control

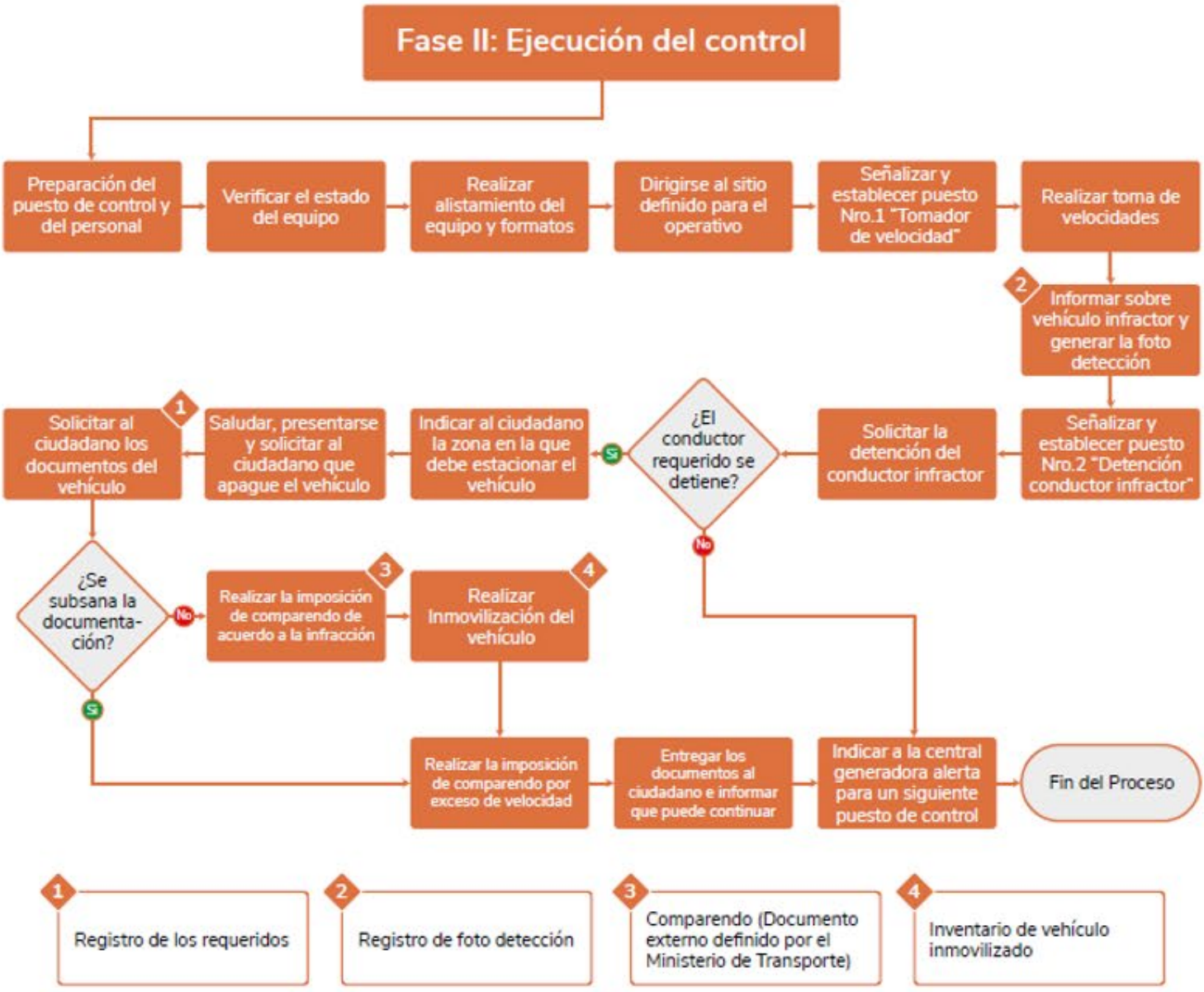
Tabla 10. Ejecución del control.

Antes	Se debe iniciar con la preparación del puesto de control, para ello, debe tener en cuenta la información que se presenta en la Fase II, dicha preparación consiste en: • Preparación de las zonas de control (zona de detección de requeridos, zona de desarrollo de control, zona de fuga y re-detección de requeridos). • Verificación del personal y rol que deberá cumplir cada autoridad de control operativo. • Verificación del estado de los equipos, especialmente de los radares, ya que estos son los que le permitirán llevar un control adecuado. • Alistamiento de los equipos. • Alistamiento de los formatos: » Registro de requeridos. » Comparendera. » Informe del médico perito. » Inventario del vehículo inmovilizado. Las autoridades de control operativo necesarias para la ejecución de control deben dirigirse al sitio donde se definió el operativo.
Durante	Durante la ejecución de control, debe realizar los siguientes pasos: • Señalizar y establecer puesto No.1 "Tomador de velocidades", este corresponde a la zona 1 (zona de detección de requeridos, ver Figura 9). • Realizar toma de velocidades: Tome el radar, (después de haber verificado el estado del equipo) apunte al vehículo al que desea tomar la velocidad y verifique si dicho vehículo está excediendo el límite de velocidad establecido en la vía donde se realiza el control. • Informar sobre vehículo infractor y generar fotodetección (se debe llevar un registro de este). • Señalizar y establecer puesto Nro.2 "detención del conductor infractor", este corresponde a la zona 2 (zona de desarrollo de control), recuerde que al ser un puesto de control de velocidad en ninguna de las zonas se debe disponer de reductores de velocidad (ver Figura 9). • Solicitar la detención del conductor infractor, en caso tal de que el conductor no se detenga, se debe general una alerta en la central, para un siguiente puesto de control. • Si el conductor detiene el vehículo, se le debe indicar la zona en la que debe estacionar el vehículo. A partir de este punto la autoridad de control operativo debe comunicarse de manera asertiva con el ciudadano . • La autoridad de control operativo debe saludar, presentare y solicitar al ciudadano que apague el vehículo. • Solicitar al ciudadano la documentación del vehículo, estos son necesarios para el registro de requeridos. • Si la documentación se encuentra al día: » Informar al conductor porque fue detenido, en este caso por exceder la velocidad. » Informar al conductor que se le va a imponer un comparendo por exceso de velocidad.

Durante	» Realizar la imposición de comparendo por exceso de velocidad (Ver Tabla 11). » Entregar la documentación al ciudadano e informar que puede continuar con su desplazamiento. » Indicar a la central generadora alerta para un siguiente control. • Si la documentación no se encuentra al día, y se subsana la documentación se debe: » Informar al conductor porque fue detenido. » Informar al conductor que se le va a imponer un comparendo por exceso de velocidad. » Realizar la imposición de comparendo por exceso de velocidad (Ver Tabla 13). » Entregar la documentación al ciudadano e informar que puede continuar con su desplazamiento. » Indicar a la central generadora alerta para un siguiente control. • Si la documentación no se encuentra al día, y no se subsana la documentación se debe: » Informar al conductor porque fue detenido. » Informar al conductor que se le va a imponer un comparendo por no encontrarse con la documentación al día. » Realizar la imposición de comparendo por no contar con la documentación al día. » Inmovilizar el vehículo. » Informar al conductor que se le va a imponer un comparendo por exceso de velocidad. » Realizar la imposición de comparendo por exceso de velocidad. » Entregar la documentación al ciudadano e informar que puede continuar con su desplazamiento. » Indicar a la central generadora alerta para un siguiente control. • Agradezca al ciudadano y despídase.
Después	• Realizar el registro integral de datos antes del cierre del puesto de control. • Levantamiento de los elementos de seguridad, y de los equipos utilizados durante el control. • Traslado a la respectiva estación o traslado a un nuevo sitio de control. Se recomienda que, una vez realizado el control, el personal se traslade a otra zona para realizar el siguiente control, de tal manera que se genera la percepción de mayor cobertura y dinamismo al respecto. • Evaluación del control y generación de memorias de lecciones aprendidas. • Continuar con la fase IV y V, que corresponden a las actuaciones administrativas y jurídicas posteriores al control.

Fuente: Elaboración propia a partir de (SIGMA, 2016)

Figura 10. Procedimiento para la ejecución del control.



Fuente: Elaboración propia a partir de (SIGMA, 2016)

Es importante mencionar en este punto, que los comparendos mencionados en la Figura 10, son las sanciones a las que se puede enfrentar un ciudadano cuando excede los límites de velocidad y están estipulados en el Artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre; a continuación, se realiza una discriminación de las mismas:

Tabla 11. Sanciones e infracciones - control de velocidad

Sanción	Infracción
A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:	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.

Sanción	Infracción
C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:	C.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. 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. 29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.
D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:	D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.

Fuente: Elaboración propia a partir de Ley 769 de 2002

Como se vio anteriormente las tres primeras fases corresponden al antes y durante la ejecución del control operativo, estás fases son las que dan apertura a las dos fases posteriores que se relacionan con procesos administrativos y jurídicos.

Fase IV: Actuaciones administrativas posteriores al control: Se plantea una visión general de esta fase, ya que cada Autoridad de Tránsito (organismos de tránsito, los inspectores de policía, de tránsito, corregidores o quien haga sus veces en cada Entidad Territorial y la Superintendencia de Puertos y Transportes) debe desarrollarla conforme a sus propias capacidades, procesos y procedimientos administrativos.

Generalmente esta fase se compone de tres actividades que son:

a. Preparación de la documentación para el control administrativo.

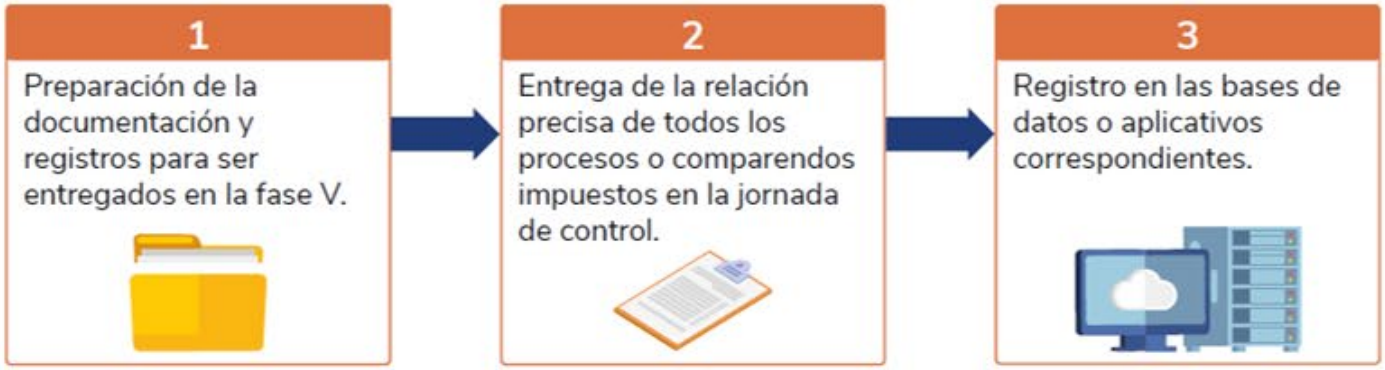
b. Cobro de infracción.

c. Preparación del informe con los resultados de control.

A continuación, se enuncia lo que se desarrolla en cada una de estas actividades:

a. **Preparación de la documentación para el control administrativo:** La actividad es desarrollada por las autoridades de control operativo, y consiste en 3 pasos como se muestra en la Figura 11:

Figura 11. Documentación requerida para desarrollo de fase IV



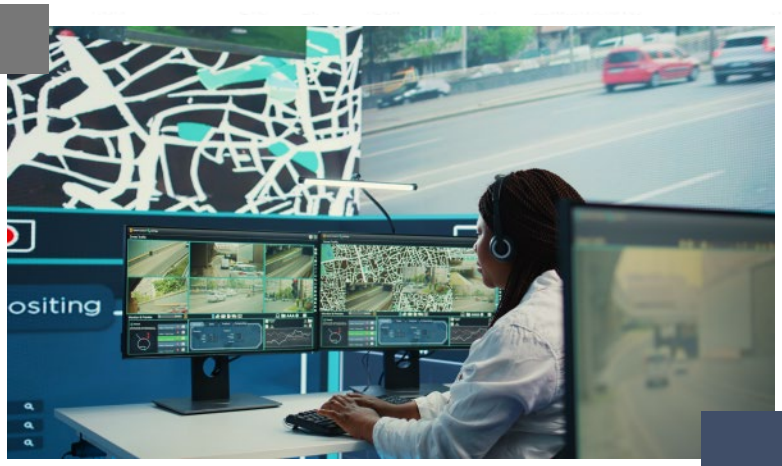
Fuente: (SIGMA, 2016)

b. **Cobro de infracción:** Se desarrolla por parte del personal de las Autoridades de Tránsito, los Inspectores de Policía de Tránsito, corregidores o quien haga sus veces en cada Entidad Territorial y la Superintendencia de Puertos y Transportes. Dentro de las actividades que se deben desarrollar son:

- Preparación de la información.
- Recepción del infractor.
- Ejecución del debido proceso (si aplica, tenga en cuenta lo mencionado en la fase de ejecución (durante), que se presenta en la Tabla 10).
- Recepción de la documentación.
- Cobro de la infracción: El Código Nacional de Tránsito Terrestre Ley 769 de 2002 contiene el Artículo 131. Multas, donde se generan las disposiciones para la generación de sanciones pecuniaria de acuerdo con el tipo de infracción (Ver Tabla 11).
- Desarrollo de los trámites relacionados con retiro del vehículo inmovilizado, si aplica.

Figura 12. Informe control operativo en velocidad

Fuente: (SIGMA, 2016)

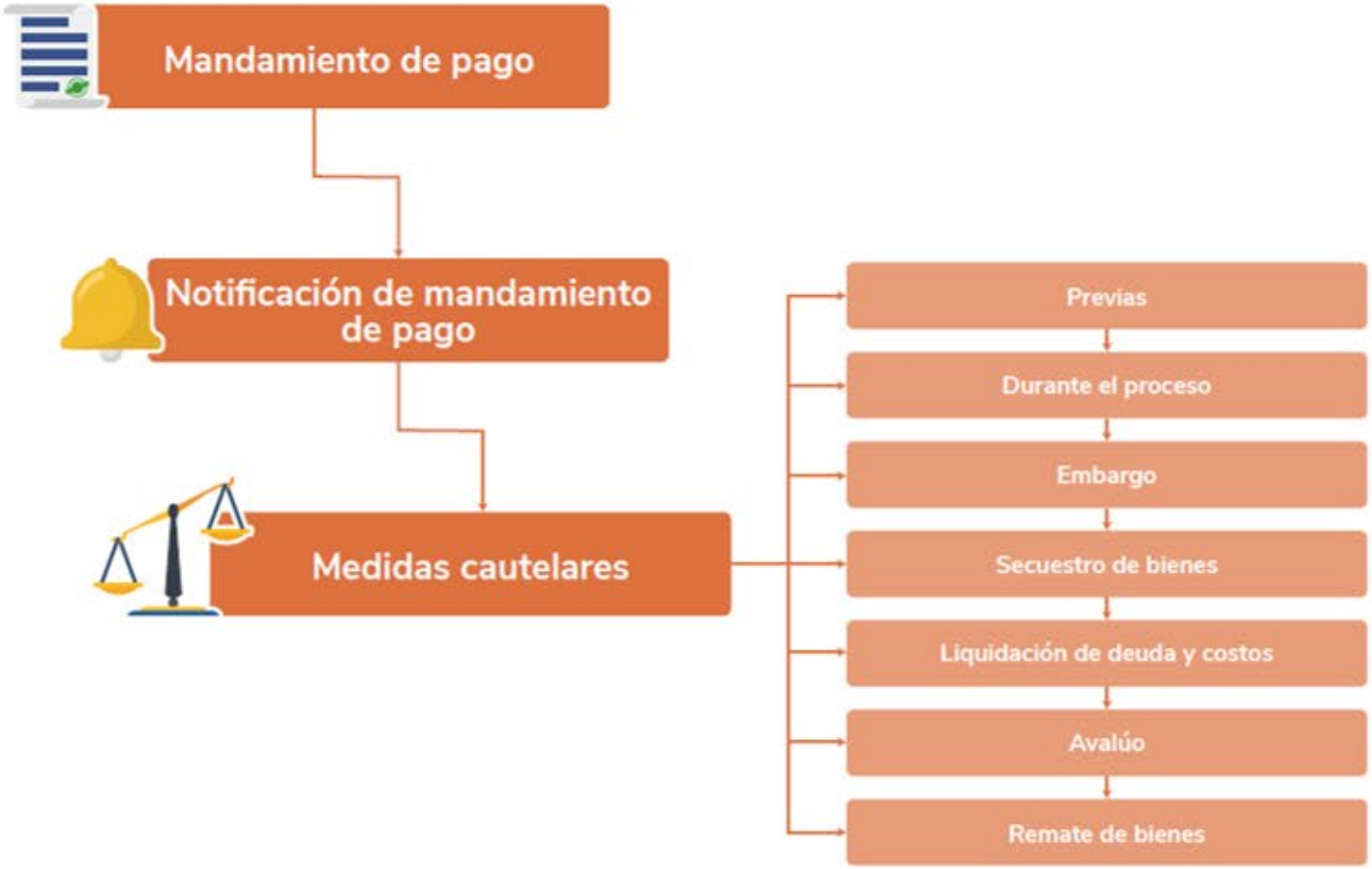


c. **Preparación del informe con los resultados de control:** El informe es desarrollado por parte de las autoridades de control operativo y este debe contener la siguiente información:

   La información consignada en los informes permite posteriormente hacer una evaluación del impacto que tiene el control para los tramos en los que se ejecutó, analizando los indicadores que se plantearon en la fase II y permitiendo verificar la efectividad de las acciones realizadas; así mismo, determinar las acciones que se deben tomar para complementar estos operativos y lograr el objetivo de reforzar el cumplimiento de los límites de velocidad, esperando de manera consecuente, disminuir las cifras de siniestralidad vial.

Fase V: Cobro coactivo Al igual que con la Fase IV en la fase V también se encuentran aspectos jurídico-administrativos que no se buscan profundizar, cada Autoridad de Tránsito debe desarrollarla conforme a sus propios procesos y procedimientos administrativos, las actividades generales que se recomienda realizar en esta fase se pueden observar en la Figura 13.

Figura 13. Cobro Activo.



Fuente: (SIGMA, 2016).

Es importante hacer énfasis en que, transversal a la ejecución de las anteriores etapas para realizar un control efectivo, se debe llevar a cabo un proceso de seguimiento y evaluación constante, el cual se amplía a continuación:

Seguimiento y evaluación: El seguimiento y la evaluación son actividades que se deben llevar a cabo a lo largo de todo el proceso de ejecución del control para saber con certeza cuales son los impactos y avances en materia de siniestralidad, lesiones graves, fatalidades y cambios en la velocidad que se están logrando con las intervenciones. El seguimiento y la evaluación son procesos continuos que deben ser integrados en todos los momentos de planificación y ejecución de las intervenciones. Estos deben ocurrir durante las siguientes fases:

- En la planeación (Fase 1 y fase 2), suministrando datos de línea de base que informan la definición de indicadores y metas para los indicadores.

- Durante la implementación (Fase 3, fase 4 y fase 5), para monitorear el nivel de avance de los puestos de control instalados, las actuaciones administrativas y el proceso de cobro coactivo; así como revisar el resultado de los indicadores.

- Después de la implementación, evaluando los cambios observados en los indicadores.

Cuando se evalúan los datos posteriores a una intervención, es importante revisar los indicadores planteados en la fase II: Planeación y programación, para determinar el impacto de la estrategia implementada, para así reforzar las actividades que están obteniendo resultados favorables y replantear aquellas que no están generando los efectos esperados.

Con lo anterior finalizan las indicaciones para realizar el ciclo de control operativo en la vía, este se debe repetir las veces que las autoridades de control operativo lo consideren pertinente de acuerdo con los tramos identificados y los resultados obtenidos tras estos operativos. Es muy importante que se realice el ciclo de manera completa, iniciando por un análisis de datos, finalizando con el proceso de cobro coactivo de manera exitosa y realizando un ejercicio de seguimiento y evaluación constante en todas las fases del proceso, solo de esta forma se puede lograr el efecto esperado frente al comportamiento adecuado de los ciudadanos en las vías y el respeto a los límites de velocidad.

57 LEY 1005 DEL 2006 ARTICULO 10 Y 12

Artículo 10. Sujetos obligados a inscribirse y a reportar información.

A. Es una obligación de inscribir ante el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, la información correspondiente a:

1. Todos los automotores legalmente matriculados. Serán responsables de su inscripción los organismos de tránsito.

2. Todos los conductores de vehículos de servicio particular o público, los conductores de motocicletas. Será responsable de su inscripción, el organismo de tránsito que expidió la licencia.

3. Todas las empresas de transporte público o privado. Serán responsables de su inscripción, los interesados.

4. Todos los titulares de una licencia de tránsito. Será responsable de su inscripción el organismo de tránsito que haya expedido la licencia.

5. Todos los centros de enseñanza automovilística, los centros de

reconocimiento, los centros integrales de atención, los centros de diagnóstico automotor. Serán responsables los interesados.

6. Todos los remolques y semirremolques legalmente matriculados. Será responsable de su inscripción, el Ministerio de Transporte o la autoridad en quien este delegue o autorice.

7. Modificado por el art. 207, Decreto Nacional 019 de 2012. Toda la maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada. Será responsable de su inscripción el organismo de tránsito que expida la respectiva licencia de tránsito.

8. Todas las personas naturales o jurídicas que presten algún tipo de servicio al tránsito, que presten apoyo o reciban delegación de los organismos de tránsito o las autoridades de tránsito.

9. Todos los importadores de vehículos, maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada y de motocicletas.

10. Todas las ensambladoras de: Vehículos, maquinaria agrícola, motocicletas, remolques y semirremolques que se produzcan en Colombia.

B. Modificado por el art. 207, Decreto Nacional 019 de 2012. Están obligados a reportar la información al Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en un plazo no mayor de 24 horas, después de ocurrido el hecho:

1. La Federación Colombiana de Municipios debe reportar todas las infracciones de tránsito en Colombia.

2. Los Organismos de Tránsito y la Policía de Carreteras para reportar todos los accidentes de tránsito que ocurran en Colombia.

3. Las Compañías aseguradoras deben reportar todas las pólizas de seguros obligatorios que se expidan en Colombia.

4. Los Organismos de Tránsito para reportar lo indicado en los numerales 2, 4 y 7 del literal a) de este artículo.

Quienes estén obligados a reportar información al RUNT, no pagarán suma alguna.

Parágrafo 1º. Los Organismos de tránsito directamente o a través de terceros, no podrán cobrar suma alguna por el ingreso de datos al Registro Único Nacional

de Tránsito.

Parágrafo 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.

Artículo 12. Sanciones. Quienes estando obligados a inscribirse o a reportar la información necesaria para mantener actualizado el Registro Único de Tránsito, RUNT, de que trata el artículo 8º de la Ley 769 de 2002, no cumplan con esta obligación dentro del término y condiciones establecidas en la ley o el reglamento expedido por el Ministerio de Transporte, serán sancionados con multa de treinta (30) salarios mínimos diarios legales vigentes.

58 LEY 1326 DE 2009
ARTICULO 1

ARTÍCULO 1. El artículo 110 del Código Penal quedará así:

Artículo 110. Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:

1. Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica y ello haya sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena.

2. Si el agente abandona sin justa causa el lugar de la comisión de la conducta, la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena.

3. Si al momento de cometer la conducta el agente no tiene licencia de conducción o le ha sido suspendida por autoridad de tránsito, la pena se aumentará de una sexta parte a la mitad.

4. Si al momento de los hechos el agente se encontraba transportando pasajeros o carga pesada sin el lleno de los requisitos legales, la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes.

5. Si al momento de los hechos el agente se encontraba transportando niños o ancianos sin el cumplimiento de los requisitos legales, la pena se aumentará de una cuarta parte a tres cuartas partes.

AUTOR: BELISARIO MOSQUERA QUINTO
CEL: 3007912054

PROYECTO: ANDRES FELIPE RODRIGUEZ

REVISO: SANDRA PATRICIA CALERO VALDEZ
CEL: 3164375713

JUAN FELIPE MOSQUERA CALERO
CEL: 3004680000

APOYO: OLGA MARIA CASTILLO RENDÓN
CEL: 3108290450

DISEÑO: LATITUD CREATIVA

PATROCINADO POR:

REFRILOGISTICA Logística en Frio
mototransportamos rodando hacia el futuro
MOTOSEGURIDAD Protección Sin Límites
LABOR HEALTH I.P.S
TRAMITAR Seguros
CIACAPRI DESCUENTOS EN MULTAS DE TRÁNSITO
CEFATRANS DESCUENTO EN MULTAS DE TRANSITO