



## Atribución-NoComercial 2.5 Colombia (CC BY-NC 2.5)

La presente obra está bajo una licencia:  
**Atribución-NoComercial 2.5 Colombia (CC BY-NC 2.5)**

Para leer el texto completo de la licencia, visita:  
<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.5/co/>

### Usted es libre de:



Compartir - copiar, distribuir, ejecutar y comunicar públicamente la obra

hacer obras derivadas

### Bajo las condiciones siguientes:



**Atribución** — Debe reconocer los créditos de la obra de la manera especificada por el autor o el licenciante (pero no de una manera que sugiera que tiene su apoyo o que apoyan el uso que hace de su obra).



**No Comercial** — No puede utilizar esta obra para fines comerciales.

## **El desarrollo del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT en los organismos de tránsito nacionales\*.**

Diana Cristina Herrera Rojas  
Universidad Católica de Colombia

### **Resumen**

El Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT fue creado como una herramienta con la finalidad de contrarrestar las prácticas fraudulentas en las actividades de registro, refrendación y trámites en general en materia de parte automotriz del país, y, también, generar una optimización en los procesos; además, presta servicio de apoyo a todas las diferentes fuentes que requieren información, entre ellas, autoridades judiciales, aseguradoras, etc., con confiabilidad y seguridad en el manejo de la información. Otro aspecto es determinar cuál es el desarrollo y el aporte al sistema jurídico dado a partir de la implementación del Registro único Nacional de Transporte.

**Palabras clave:** Plataforma, Trámites, Ciudadano, Eficiencia, Seguridad, Servicio.

### **Abstract**

The National Registry of Traffic, RUNT was created as a tool with the purpose of counteracting the fraudulent practices in the activities of registration, endorsement and procedures in general in the automotive part of the country, and, also, generate an optimization in the processes; In addition, it provides support services to all the different sources that require information, among them, judicial authorities, insurers, etc., with reliability and security in the handling of information.

**Key words:** Platform, formalities, citizen, efficiency, security, service

### **Sumario**

Introducción, i) Consideraciones previas, ii) Sistema de transporte en Colombia, iii) Runt, iv) Conclusiones finales, v) Bibliografía.

---

\* Artículo de investigación presentado como requisito para optar al título de Abogada de la Universidad Católica de Colombia, con la asesoría de la doctora Narly del Pilar Morales Morales, docente de la Facultad de Derecho.

## **Introducción**

El desarrollo de nuevas tecnologías ha permitido crear nuevas oportunidades, opciones y ocasiones para generar eficiencia en los procesos habituales de los humanos y de esta manera crear un valor agregado en bienes, servicios y experiencias cotidianas. Dichos cambios se evidencian en la actualidad en instituciones como bancos, aerolíneas, servicios de mensajerías, almacenes de cadena, entre otros; esto, gracias a la creación de aplicaciones móviles, servicios Web y un sin número de herramientas que permiten que adquirir bienes y servicios sea más accesibles para los usuarios, todo encaminado en pro de la comodidad y bienestar de la sociedad.

De acuerdo a los inconvenientes que se presentaba anteriormente en los organismos de tránsito frente a la ejecución de los procesos y/o trámites, se ha desarrollado una nueva herramienta como lo manifiesta Amado (2007) en su artículo, en donde la concesión se compromete a llevar y actualizar toda la información para mejorar y optimizar el servicio así mismo la ejecución de los trámites, además, brindar seguridad y confianza que esté acorde con la ley, cumpliendo con el objetivo común de establecer las tareas o procedimientos en función del beneficio para el ciudadano.

No obstante, entidades gubernamentales y privadas desarrollaron una plataforma con la finalidad de permitir el acceso a una nueva metodología para ejecutar los trámites y así implementar una regulación más eficiente para los ciudadanos y para el Estado. Es importante mencionar que anteriormente el nivel de regulación para la ejecución de los procesos no cumplía con los estándares necesarios para acatar la ley y cumplir con los reglamentos de la anterior concesión, puesto que se evidenciaron diferentes casos que dilataba la operación y el trabajo en buena fe del Organismo de Tránsito en hechos como suplantación, errores humanos, falsificación en los documentos aportados por los usuarios, entre otros. Estos afectaron el sistema de Tránsito y el desarrollo de algunos trámites que quedaron inconclusos o con problemas futuros. (Amado, 2007).

Antes del año 2009 (fecha de entrada en vigencia del RUNT), los procesos referidos con parte automotor en el país se hacían en forma dispersa y uno a uno según el tipo de actividad a ejecutarse, así por ejemplo Compañías de seguros, escuelas automovilísticas, etc.

Para el año 2009 se creó y se implementó el RUNT, el cual permitió la unificación y centralización de los registros independientes y la transversalidad tanto en la información como en los trámites mismos.

Así, la presente investigación se centró en resolver la pregunta: ¿cuál es el desarrollo y el aporte al sistema jurídico dado a partir de la implementación del RUNT?. Para dar respuesta a la misma, se hace necesario recurrir a la norma Ley 769 de 2002, artículo 8, que nos enseña que éste sistema tiene una finalidad de trazabilidad de los datos allí registrados y ser una fuente institucional fidedigna del manejo de cada actuación relacionada con el parque automotor en el territorio colombiano.

Según lo expresa el Ministerio de Transporte, es el RUNT quien en virtud de las Condiciones Técnicas, Tecnológicas y de Operación adoptadas por el Art. 1 de la Resolución 1552 de 2009 del Ministerio de Transporte, es la encargada de la realización de cualquier trámite de tránsito en Colombia, así como de validar la información de los registros nacionales de automotores o conductores, y en línea autoriza a los organismos de tránsito para aprobar o no los trámites relacionados con dichos registros, estos últimos con la obligación de reportar desde noviembre de 2009 la información al RUNT, de conformidad en el Art. 8 de la Resolución 3545 de 2009 del Ministerio de Transporte.

### **Consideraciones previas**

A continuación, se abordarán algunos elementos conceptuales previos que permitirán resolver el problema jurídico, objeto de la presente investigación. Entre estos, se estudiarán en primer lugar: las nociones básicas del sistema de transporte; luego se explicará en qué consiste el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT y los impactos en su implementación, destacando los beneficios que el ciudadano tiene en el momento de realizar los trámites, evidenciando problemas que genera este nuevo sistema para los diferentes grupos de interés.

#### **1.1 En qué consiste la denominación transporte y sistema de transporte**

El transporte ha sido reconocido por los tratadistas a nivel internacional como un proceso de "(...) traslado de un sitio a otro, de personas y de mercancías (...)" (Thompson, 1976, pág. 19), con una finalidad ya sea económica o social, esto es, satisfacer la necesidad de intercambio o de movilidad mismo de las personas y de los bienes (Rees, 1976); básicamente el transporte es el acto y consecuencia para trasladar un cuerpo de un lado a otro, para el particular es el movimiento de vehículos y personas que pasan por una calle, carreteras, andenes y otros (Navarro, Ortiz, 2016); desde el punto de vista económico, corresponde a las necesidades de intercambio y flujo de bienes, servicios, mercancías o productos en diferentes latitudes del

mundo -fenómeno agudizado por la globalización actual- (Togno, 1975), siendo entonces una actividad lucrativa que genera una dinámica económica de expansión y que permite a lo largo de sus procesos, la intervención de diferentes sujetos -v.gr. los transportistas, los clientes-usuarios, las agremiaciones, instituciones de control, entre otras-. Ahora bien, desde el punto de vista social, cumple una finalidad de comunicación física entre los sujetos (específicamente refiriéndonos a las personas naturales) a fin de que éstas puedan y lleguen a trasladarse de un lugar a otro, según sus necesidades (Portales, 2001).

Es decir, entonces, que el transporte o el acto de transportar es la acción consistente en trasladar personas, semovientes o cosas entre diferentes lugares, bien sea en grandes volúmenes o de manera individual, para una satisfacción de desplazamiento o bien sea con fines económicos.

En este mismo sentido, se evidencia que el transporte recibe varias denominaciones según la modalidad o formas de transporte que se utiliza, así, por ejemplo, existen las modalidades de transporte terrestre, transporte fluvial, transporte marítimo, transporte aéreo y transporte férreo. (Islas, 2007).

El ser humano, al momento de desempeñar cualquier actividad que gira en torno a la movilidad, necesita contar con la ayuda de un sistema de transporte que cuente con las condiciones idóneas para facilitar su desplazamiento, así, según Ruiz (2007), “por muy importantes que parezcan las empresas transportistas, su participación estará siempre supeditada a otros fines económicos o sociales. Debe quedar muy claro que el transporte es una variable derivada de otras necesidades principales” (pág. 99).

En consonancia con lo ya descrito, se ha reconocido internacionalmente al sistema de tránsito como aquel que:

Cada país, bajo sus condiciones particulares de territorio, población y gobierno define unas directivas de operación para el transporte de las personas y las cosas a nivel nacional, es decir al interior del país. Esto es necesario, puesto que el transporte es el facilitador del comercio y por tanto, del movimiento económico. Las personas que conforman la población del país necesitan contar con medio de transportes seguros, fiables y económicos que le permitan llegar al trabajo y entregar los productos a tiempo. (Comisión Europea, 2003).

## **1.2 El sistema de tránsito en Colombia y su concepto**

Para los especialistas que se analizarán a continuación, entre ellos Islas (2007), el tema de tránsito es reconocido como “aquel fenómeno físico de pasar por un punto o lugar específico ya

sea de personas o cosas utilizando vías como (calles estación, puerto, pasillo, etc.)” (pág. 33). De esta manera, el tránsito presta importancia para la economía, la cultura y lo social de un país al facilitar el transporte mismo entre sujetos y de mercancías (Rees, 1976).

Teniendo en cuenta los grandes avances en materia de transporte y con base a los proyectos de la infraestructura vial, el crecimiento y el aumento de la economía, el hombre se ha visto en la necesidad de organizar y mejorar la seguridad de las vías, por ello tenemos que tener en cuenta ciertos aspectos de gran influencia, según Navarro (2010), como: “la planificación que tiene como meta el mejoramiento de la situación económica, el desarrollo de más oportunidades de trabajo y el mejoramiento de la calidad de vidas” (literal 12). En ese mismo contexto, surgen disciplinas como la ingeniería de tránsito, la cual se especializa en el estudio de los elementos del tránsito, su organización, el diseño geométrico de carreteras, entre otros (Navarro, 2010).

Ahora bien, el fenómeno del tránsito trae de su mano la necesidad de comprender los requerimientos en torno a circulación, seguridad, tipo de usuarios (pasajeros) y medios de transporte, por tanto, el sistema de tránsito debe resolver dificultades como el estado de las vías, la seguridad de los usuarios y de los transportistas, la insuficiencia de recursos de infraestructura y humanos, etc., tal y como lo reconoce Navarro (2010).

De esta misma manera el diccionario de la Real Academia de la Lengua Española y el jurista Paredes (s.f.), se define y se contextualiza al Sistema de Tránsito como: “los diferentes factores y las limitaciones de los vehículos y los usuarios como elementos de la corriente de tránsito. De igual manera se tiene en cuenta varios factores de vital importancia” (pág. 3); así, por ejemplo:

Se investigan la velocidad, el volumen y la densidad; el origen y destino del movimiento; la capacidad de las calles y carreteras; el funcionamiento de: pasos a desnivel, terminales, intersecciones canalizadas; se analizan los accidentes, etc. Así se pone en evidencia la influencia de la capacidad y limitaciones del usuario en el tránsito; se estudia al usuario particularmente desde el punto de vista psíquico físico, indicándose la rapidez de las reacciones para frenar, para acelerar, para maniobrar, su resistencia al cansancio, etc., empleando en todo esto, métodos modernos e instrumentos psicotécnicos, así como la metodología estadística. (pág. 4).

Por lo anterior, se concluye que, un sistema de tránsito debe ser regulado por parte del Estado con el fin que exista armonía entre el sistema vial, temas de circulación, en sistema del transporte público y claramente con la finalidad de eliminar las posibles causas de accidentalidad que se genere por causa de los vehículo y peatones, y, “además, éste debe cumplir con una serie

de reglamentaciones que obedezca a la legitimidad, eficacia, sanciones y procedimientos para modificarlos y mejorarlos”. (Paredes G., s.f., pág. 4).

Dicho esto, se ha desarrollado una tipología entorno al fenómeno del tránsito a saber: el tránsito normal, tránsito inducido y el tránsito desviado.

Respeto del tránsito normal según Navarro (2010), “es aquel que circular normalmente por la carretera”, esto corresponde a la movilidad ocurrida en la cotidianidad por carretera; mientras que, el tránsito inducido hace referencia es aquel tránsito que no se hubiera presentado sin el proyecto (...). Por su parte, el tránsito desviado se refiere a aquel existente en otras vías de transporte como rutas alternas, ríos, ferrocarriles, y aviones” (numeral 35).

Lo anterior permite señalar, entonces, que para el desarrollo económico, social y cultural de un país es importante destacar la labor desempeñada por el Estado en torno al tema del tránsito como eje fundamental, los vehículos, tránsito de personas y mercancías y todo aquello que se encuentre circulando por la vía, que de una u otra forma contribuya al servicio de los mismos para lo cual está establecido y así mismo que haya una adecuada regulación por parte del Estado.

Igualmente, como lo manifiesta la evolución constitucional del Código de Tránsito a la luz de la jurisprudencia constitucional colombiana (Corte Constitucional, 2002): “El origen del problema del tránsito en las grandes ciudades se debe, en parte a la superposición de miles de vehículos en calles, cuyo trazo y capacidad pertenece a diseños de antes de la Era Cristiana” (Sentencia T-031). Además, se encuentra que la Ley 769 de 2002 tiene como fin regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito (en términos generales lo que ha de englobarse dentro del concepto de actores del tránsito) y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas.

En síntesis, el sistema de tránsito está conformado por todos aquellos lugares como las carreteras, calles y caminos, teniendo en cuenta vehículos y peatones que circulan por el territorio nacional como son todas las zonas del perímetro urbano, veredas, etc., si bien es cierto que el transporte tiene una gran influencia en materia de tránsito porque de acuerdo a la demanda de usuarios de transporte que se movilice así mismo, se debe de pensar en estrategias para diseñar vías que cubra el alto volumen de un conglomerado de actores que transitan por toda la ciudad. Según el régimen jurídico del tránsito terrestre, Colombia ha desarrollado estrategias de movilidad, para brindarle al usuario un servicio de calidad, eficiencia, tiempo y seguridad.

Ahora bien, el desarrollo y crecimiento a nivel local y nacional comprende que el sistema de tránsito y transporte no logre suplir la demanda poblacional; por lo que puede tomarse a consideración la implementación de diversas alternativas como solución a la problemática y optimizar el transporte en el territorio. Estas deben ir acorde a los elementos de infraestructura, diseño y el paisajismo (por cuanto la imagen en una ciudad o municipio también influye en los asuntos de tránsito y transporte) (Cubaque; Velandia, 2018)..

### **1.3. Organismos de vigilancia y control en Colombia**

Para el Gobierno Nacional es indispensable tener estadísticas acerca del crecimiento de todo el sistema de tránsito y transporte, puesto que es un factor muy importante para la economía del país, ya que se debe tener control sobre la inversión nacional, el comportamiento del PIB, del IPC, del ingreso *per cápita* y así de la balanza comercial y el efecto sobre las ampliaciones y tarifas que se fijan y/o estipulan en este aspecto. Por tal motivo el gobierno debe apoyarse en diferentes organismos que permitan dicho control estadístico.

En este contexto, se encuentran los siguientes organismos:

- i) Superintendencia de Tránsito y Transporte. Ejerce la vigilancia, inspección y control de la prestación del servicio público de transporte, su infraestructura, servicios conexos y complementarios, de calidad, seguridad, eficiencia y oportunidad, promoviendo la competitividad y desarrollo económico y social del país.
- ii) Instituto Nacional de Vías - Invías. Entidad autónoma de orden nacional y con recursos del Estado que tiene como objetivo la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.
- iii) Ministerio de Transporte Principal autoridad en Colombia en el sector transporte responsable de formular y adoptar políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura en los modos carretero, férreo, marítimo y fluvial.
- iv) Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas -DANE Producir y difundir información estadística de calidad para la toma de decisiones y la investigación en Colombia, así como desarrollar el Sistema Estadístico Nacional.



v) Policía de Carreteras de la Policía Nacional. Así como reza en la Ley 1310 de 2009 son responsables de brindar vigilancia en las carreteras, en aquellos lugares como Municipios en donde no haya organismos de tránsito los agentes de tránsito municipales están a cargo de desempeñar estas funciones.

Por último, así como lo señala Leguizamón (2013), para la constitución, funcionamiento y operación de una empresa que tenga por objeto la actividad transportadora se requiere de la autorización previa del Estado. En efecto, el Código de Comercio en su artículo 983, preceptúa que el Gobierno Nacional será quien determinará las características de las empresas de servicio de transporte público y reglamentará las condiciones para su creación y funcionamiento; correlativamente indica la norma en comento que las empresas de servicio público someterán sus reglamentos a la aprobación de la autoridad de transporte competente y podrán prestar el servicio con vehículos de terceros ajenos a la empresa a través del respectivo contrato de vinculación, conforme a las normas vigentes del transporte. (pág. 48-49).

De esta manera, se tiene que el sistema colombiano cuenta con varios organismos que cuentan con las facultades regulatorias y de control sobre el sistema de tránsito.

#### **1.4 Vehículos que pueden circular por el territorio Nacional de Colombia**

En Colombia los vehículos de transporte de carga se encuentran matriculados tanto en servicio público como en el particular. El 43% de los vehículos (60.559 unidades) pertenecen al servicio particular y el 57% (80.275 unidades) al servicio público). También encontramos que para El parque automotor está compuesto en un 79.38% (111794), por vehículos de dos (2) ejes y en un 14.05% (19.789) tractocamiones, el 6.57% restante lo componen los camiones rígidos de 3 y 4 ejes ( C3 y C4).

Otro aspecto que afecta gravemente el problema de sobreoferta es la ilegalidad de vehículos que prestan el servicio en la ciudad. La ilegalidad en Bogotá, según González (2005), se presenta en varias modalidades: 1. vehículos particulares que prestan servicio de transporte público 2. Vehículos de transporte público que no están vinculados a ninguna empresa 3. Vehículos de transporte público que prestan un servicio diferente al que fue autorizado 4. Vehículos de otras ciudades que vienen a Bogotá a prestar servicios no autorizados. Una de las iniciativas del proyecto reorganización del transporte público es la reducción a la sobreoferta y el control a la ilegalidad. (pág. 42).

Según el PNUD (2008), en esa oportunidad, éste concluyó que:

La empresa de transporte público colectivo no asume la responsabilidad de la operación, ya que la autorización de prestación del servicio no se da bajo concesión sino mediante permisos de operación, que son actos administrativos sin retribución por parte de las empresas, lo cual las convierte en típicos *free riders* del espacio público. Su función básica se reduce a cobrar por afiliar grandes o pequeños propietarios indistintamente y, por ello, no les preocupa disminuir la congestión. (pág. 76).

Por lo anterior, se tiene que el transporte público es el que lidera el tema de transporte en Bogotá; el Ministerio de Transporte se vio en la necesidad de acondicionar mejores medidas de control y vigilancia por medio de regulaciones para este medio de transporte, como se puede apreciar la gran cantidad de infracciones de tránsito, el accidente de tránsito es por cuenta del servicio público.

### **1.5. Operadores de transporte en Colombia**

En esta materia encontramos varios actores que intervienen en el tema del transporte como los operadores de servicios, así como lo señala el Ministerio de Transporte (2009): “Operador del SGCF, el responsable de la operación del Sistema de Gestión y Control de Flota, es la autoridad de transporte competente en cada proyecto.” Decreto 3422 de 2009 Art. 21). Así en este mismo sentido, señala: “Encontramos las empresas operadoras del servicio de transporte quienes son las llamadas a organizar, suministrar, administrar y mantener el parque automotor que presta el servicio de transporte público en el SETP (Sistema Estratégico de Transporte Público)”. (Decreto 3422 de 2009, Art 8, numeral 1).

Teniendo como objetivo general aspectos que sean importantes para el beneficio de los ciudadanos, de las personas que colaboran en las empresas transportadoras y para las mismas empresas entre estos aspectos se encuentran las condiciones de calidad del servicio y remuneración establecidas por la autoridad competente. Para evidenciar y aclarar el rol de un operador y simplificando es básicamente una empresa que cuenta con el capital humano, con los conocimientos y que tiene las regulaciones necesarias para poder ejecutar las actividades que se requieren para el desarrollo del transporte masivo de una organización a disposición de la población.

Una de las ventajas que existe mediante esta estrategia de ejecución, es que se pueden efectuar más controles regulatorios para aspectos como licencias de conducción, controles de salud y asimismo controles y garantías para las personas que hacen parte de estas empresas operadoras (conductores). Entonces el sistema de transporte, al estar compuesto de un número de

operadores, puede garantizar mayor cumplimiento para todos los *stakeholders*<sup>1</sup> en todos los aspectos como tiempo, calidad, eficiencia y seguridad.

Cabe resaltar que los operadores de transporte son también regulados por un ente estatal, el cual fija tarifas, leyes y decretos que deben acatarse para el bienestar de la población. Además de lo anterior se debe establecer, según lo dice el Ministerio de Transporte (2009) que está “el recaudador y/o integrador tecnológico quien suministra la plataforma tecnológica para el Sistema Centralizado de Recaudo (SCR) de realizar la comercialización de los medios de pago” (Art. 8, num. 2).

### **1.6. Sistema de tránsito a nivel nacional y local**

Para Colombia, el transporte es un factor fundamental puesto que se tienen rutas que funcionan en el perímetro urbano, municipal e intermunicipal, aunado a ello se puede contemplar el estado de las vías por las cuales circulan estas rutas.

Autores como Pérez (2005), manifiesta el caso del transporte como una de las formas de infraestructura productiva, Colombia presenta uno de los menores indicadores en términos del número de kilómetros de vías pavimentadas:

En el caso de la incidencia de los costos de transporte en el costo total del producto, Colombia se encuentra un 2% por encima del promedio mundial que es del 6%”. (p. 15 - 25). Con relación a lo mencionado por el autor vemos que Colombia en comparación con otros países le falta más vías pavimentadas, y en cuanto al parque automotor que se encuentra muy por debajo de los promedios de Latinoamérica (pág. 33).

Así mismo, Leguizamón (2013), señala:

El resultado del modelo es la ineficiencia en la prestación del servicio. El documento CONPES 3260 de 200354 ya había advertido que este esquema empresarial es ineficiente porque promueve la competencia de los operadores en las vías recogiendo pasajeros (competencia en el mercado) y no por las rutas que prestarían bajo parámetros de calidad y servicio previamente determinados (competencia por el mercado). El documento señala también que bajo este modelo: “(...) el conductor no tiene estímulos claros para mejorar la técnica de conducción con el fin de minimizar incidentes que ponen en riesgos a los pasajeros, si no lo contrario. Según el Fondo de Prevención vial, cerca del 40% de los accidentes de tránsito urbano involucran vehículos de transporte público”, de lo anterior concluye que “la ineficiente operación del transporte público genera importantes externalidades negativas sobre la calidad de vida y la productividad urbana. Por ejemplo, la

---

<sup>1</sup> Proveedores, clientes, empleados, accionistas y otros grupos de interés.

congestión reduce sensiblemente la productividad de la economía urbana; la contaminación ambiental genera efectos nocivos a nivel local e incluso global; y los accidentes implican pérdidas de vidas y daños a la salud y a la propiedad de las personas (pág. 22).

Por lo anterior, el tema del transporte en Colombia es bastante complejo puesto que encontramos muchos factores que impide que se presten un buen servicio, contemplando en primer lugar el escenario económico, por cuanto se vislumbra que al transportador no le remunera lo justo y la misma competencia entre las diferentes empresas prestadora del servicio, por ello se ve abocado a competir, sin medir consecuencias, por ello encontramos utilizando término coloquial, como se conoce *la guerra del centavo*.

Con lo anterior, se evidencia el mal estado de las vías a nivel nacional como elemento a tener en cuenta por el descuido por parte de los organismos encargados de ello.

Por último, es menester considerar el mal estado de los vehículos de servicio público que ya sobrepasaron sus vidas útiles. A pesar de tener una normatividad que regula este tema tenemos muchas empresas que no hace cumplir estas normas.

En términos generales el esquema empresarial del transporte público colectivo en Colombia opera de la siguiente manera: La autoridad de transporte Municipal otorga autorizaciones (Rutas, capacidad transportadora) a las empresas para operar sin mecanismos de control claros; la empresa afiliadora administra las autorizaciones del Estado y devenga en función del número de vehículos, por regla general no asume los costos y los riesgos de operación, y es responsable indirectamente de la seguridad social del conductor; el propietario, paga a la empresa afiliadora un canon para poder operar, percibe una renta fija por pasajero recogido y asume parte de los riesgos; el conductor gana por pasajero transportado, participando de la llamada *guerra del centavo*, asumiendo la mayoría de riesgos del negocio y, el usuario, paga por el servicio; pero no cuenta con los mecanismos e instrumentos idóneos para presentar sus quejas, reclamos, sugerencias y propuestas relacionadas con la prestación del servicio.

En conclusión, el sistema de transporte público debe cumplir con unos estándares de calidad, organización, controles y unos parámetros financieros para poder desempeñar las funciones en la ciudad de Bogotá.

En la perspectiva local, se puede afirmar que el transporte se ve afectado por factores como el crecimiento de la población, la sobre oferta del parque automotor del transporte público. Para el año 2012, el crecimiento del parque automotor fue de 10,5 el cual contrasta con el de

infraestructura vial que para el mismo año fue de 0,4%, esto para el sector particular, mientras que para el servicio público a 2012 se contaron 49.555 taxis con tarjeta de operación y 2059 sin tarjeta de operación. (DANE, 2006).

Para Bogotá, el parque automotor de transporte urbano de pasajeros en las 23 principales ciudades del país, compuesto por buses, busetas, microbuses y colectivos, incluyendo el sistema Transmilenio de Bogotá y el Metro de Medellín, registró en el cuarto trimestre de 2005 una disminución del 1,66 por ciento en comparación con el mismo período de 2004. El porcentaje del parque automotor que efectivamente prestó el servicio entre octubre y diciembre de 2005 fue del 86,94 por ciento. En el período de análisis se transportaron 39,1 millones de pasajeros menos que en 2004. En Transmilenio se movilizó el 19,00 por ciento de los pasajeros en Bogotá D.C., es decir, 77.9 millones. (DANE, 2006).

### **1.7 Principales normas aplicables al sistema de tránsito en Colombia**

En primera medida, la Constitución Política de Colombia de 1991 señala en su capítulo V, la regulación general en materia del sistema de tránsito partiendo de figuras como la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones para el cumplimiento de los fines del servicio de tránsito.

Es precisamente en materia de regulación cuya facultad está en cabeza del legislativo y del Gobierno Nacional, sin embargo, la misma norma constitucional faculta al Gobierno Nacional para que éste descentralice la prestación de algunos servicios; evento éste en el cual entran y desempeñan sus papeles los organismos de tránsito y/o consorcios a cargo de los mismos, escuelas de conductores, centros de reconocimiento automotor y de usuarios, entre otros, los cuales ejercen funciones por descentralización administrativa.

Entre las normas constitucionales resaltamos los artículos 209, 210 y 230, los cuales se pasan a explicar.

En relación con el artículo 209<sup>2</sup>, éste se refiere a la función administrativa de servicios y funciones, regulación aplicable para el caso de la prestación del servicio de tránsito y transporte y sus consecuentes funciones de vigilancia y control.

---

<sup>2</sup> El articulado referido dispone:

“La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Por su parte, el artículo 210 Superior<sup>3</sup> establece la creación de las entidades de orden nacional descentralizadas por servicios, que para el caso, ello es aplicable a los organismos de tránsito y/o consorcios a cargo de los mismos, escuelas de conductores, centros de reconocimiento automotor y de usuarios, entre otros.

En igual sentido se encuentra el artículo 203 Constitucional<sup>4</sup>, el cual hace referencia al acatamiento a las órdenes judiciales y a los precedentes. En materia de tránsito y transporte ello es imperativo, puesto que los organismos de tránsito deben expedir a diario una serie de documentos (v. gr. Resoluciones, autos y expedición de especies venales, tales como licencias de tránsito, licencias de conducción, así como demás actos administrativos) en procesos judiciales, en materia de investigaciones penales, en materia fiscal y de cobro coactivo, entre otros.

Ahora bien, se tiene como carta de navegación para regular los asuntos de tránsito y transporte en el territorio nacional el Código Nacional de Tránsito (2002), cuyo fin consiste en la restricción de libertades, tanto para peatones como para conductores de vehículos, motocicletas, bicicletas, entre otros, así como para agentes de tránsito y automotores en sí, esto, para la preservación de un ambiente sano y el beneficio colectivo, de conformidad a lo establecido en el artículo 24 de la Constitución Política (artículo 1º). En este código, se recopila, define y se regula todo lo concerniente a las partes involucradas en el tránsito y transporte, dentro del territorio nacional (artículo 2 y ss.).

Como sustento constitucional se cuenta con brindar a la población colombiana en general la defensa de su derecho constitucional de la libre circulación y permanencia dentro del territorio, bajo el mandato que la rama legislativa debía unificar las normas jurídicas sobre policía de

---

Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los Términos que señale la ley". (Colombia, Constitución Política, art. 209, 1991).

<sup>3</sup> Dicha norma señala:

"Las entidades del orden nacional descentralizadas por servicios sólo pueden ser creadas por ley o por autorización de ésta, con fundamento en los principios que orientan la actividad administrativa.

Los particulares pueden cumplir funciones administrativas en las condiciones que señale la ley.

La ley establecerá el régimen jurídico de las entidades descentralizadas y la responsabilidad de sus presidentes, directores o gerentes (...)" (Colombia, Constitución Política, art. 210, 1991).

<sup>4</sup> El artículo en mención contempla:

"(...) en relación con el sistema de fuentes colombiano, establece que las autoridades judiciales, están sometidas al "imperio de la ley", respecto de cuyo concepto la jurisprudencia constitucional ha esclarecido que a partir de una interpretación armónica con la integridad de la Constitución, incluye igualmente el precedente judicial que determina el contenido y alcance normativo de la ley (...)" (Colombia, Constitución Política, art. 230, 1991).

tránsito, de conformidad a lo establecido en el numeral 25 del artículo 150 de la carta fundamental de 1991. (Gómez, 2012).

El Código Nacional de Tránsito (2002) no es más que la expresión de la voluntad popular para contar con herramientas jurídicas en materia de tráfico vehicular y de personas para regular los altos índices de accidentalidad que se evidencia a diario por el indebido ejercicio de la libre circulación. La Corte Constitucional, mediante diversas sentencias de constitucionalidad y tutela<sup>5</sup>, ha manifestado que los sistemas de tránsito y transporte en Colombia han crecido por concepto de crecimiento urbanístico y regulación estatal, esto, en el entendido que se ha mejorado la calidad de vida y su protección a la misma, teniendo en cuenta que el tráfico en los territorios constituye una problemática en la sociedad, por cuanto la movilidad en materia urbana modificó en gran medida el desplazamiento peatonal, dada la superposición de vehículos en las calles del territorio colombiano.

Por ende, la Corte Constitucional (Sentencia C-362, 1996) dejó por sentada la necesidad de expedir una norma jurídica que garantizara el orden y la protección de derechos de la comunidad, esto es, el derecho constitucional de libre locomoción y permanencia, siendo plasmado seis años después de esta exposición jurisprudencial. (p.15).

Por otro lado, para efectos de realizar trámites de tránsito y transporte ante los organismos de tránsito del país, se cuenta con la regulación plasmada por el Ministerio de Transporte (2012), cuyo propósito consiste en la actualización y adaptación de procesos relacionados con registro vehicular (bien sea particular o público), licencias de conducción, registro personal en base de datos local y nacional y otros, teniendo en cuenta la implementación del Registro Único Nacional de Tránsito, su coordinación con las entidades de tránsito y la oportunidad de ofrecer a los usuarios de adelantar sus trámites de manera más ágil, con el uso de nuevas prácticas tecnológicas.

## **1.8 Algunas experiencias internacionales y/o regionales en materia de regulación de Sistemas de Tránsito y Registro**

A continuación, se presenta una ligera revisión de algunos países con similares cambios o transformaciones en sus sistemas de registro de movilidad, entre ellos, Chile, España y Argentina.

---

<sup>5</sup> Al respecto se puede consultar: T-031 (2002), C-355 (2003a), C-385 (2003b), C-529 (2003c) y C530 (2003d).

**1.8.1 Chile.** A partir de 1980 se adoptó una política institucional de digitalización de archivos en general. Así, en materia vehicular existe un proceso electrónico a través del cual se adelanta la inscripción o se realiza la actualización de las bases de datos en materia de registros y modificaciones de éstos. Igualmente, allí se lleva una constancia de los diferentes actos jurídicos de modificación, complementación o cancelación, entrega de placas y duplicados, y el otorgamiento de certificados de tradición y libertad (Servicio de Registro Civil e Identificación, 2018).

**1.8.2 España.** Desde 1778 año en el que se dicta Real Decreto que insta a “que el gobierno español gestione la seguridad y comodidad de los caminos y tránsitos para la fácil comunicación” hasta la actualidad el fenómeno circulatorio ha formado parte de la agenda del gobierno. Como hitos importantes se puede citar la publicación de 1934 del “Código de Circulación” que regularía lo concerniente al tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial hasta comienzos del siglo XXI, así como la inauguración en 1982 la DGT del primer centro de gestión de tráfico.

En 1959 para hacer frente a las a las necesidades derivadas de la creciente motorización del país se procede a integrar las distintas competencias dispersas entre distintos Ministerios.

Desde su creación en dicho año el Organismo Jefatura Central de Tráfico se encuentra adscrito al Ministerio de Interior del país español.

La naturaleza jurídica de la Jefatura Central de Tráfico es la de Organismo Autónomo definido en la Ley 6/1997 de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado cuya finalidad no es otra que el desarrollo de acciones tendentes a la mejora del comportamiento y formación de los usuarios de las vías y de la seguridad y fluidez de la circulación de vehículos, así como de la prestación al ciudadano de todos los servicios administrativos pertinentes, tales como el registro, emisión de certificados y modificaciones inherente a los mismos. (Gobierno de España, 2018).

En un comparativo entre el sistema español y el local, se observa que existen varias similitudes en materia de realización de trámites relacionados de tránsito y transporte, como los casos de matrículas, traspasos de vehículos, licencias de conducción, entre otros, con la diferencia que la tasa de pago de los mismos, en el caso de vehículos, se realiza de acuerdo al avalúo de los automotores, caso contrario en el sector local donde se realiza bajo una tarifa variable durante el año en curso.



**1.8.3 Argentina.** En este ordenamiento jurídico se cuenta con la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios - DNRPA, organismo que hace parte del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. Su finalidad consiste en la inscripción vehicular, registros de trámites posteriores a este, así como el estudio de las jurisdicciones registrales asignadas a los registros nacionales, a fin de determinar las necesidades de su creación, refundición o supresión.

Así mismo, éste interviene de manera integral en los procedimientos de designación y remoción de los encargados titulares de los Registros Seccionales. Entender en la Intervención de los Registros Seccionales, como así también en la designación de sus interventores en caso de licencia o ausencia injustificada a fin de preservar la prestación del servicio. Entender en las propuestas de actualización de los aranceles que se perciben en los registros seccionales y en las remuneraciones de los Encargados y entender en la inscripción de los comerciantes habitualistas y concesionarios. (Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de Argentina, 2018).

A diferencia del sistema local, donde el usuario acude a cualquiera de los puntos de atención de los organismos de tránsito a nivel nacional para realizar trámites asociados de tránsito y transporte y pese a que guardan similitud respecto a los trámites de los mismos; el sistema de tránsito y transporte argentino ofrece a sus usuarios la posibilidad de realizarlos de manera online, evitando así inconvenientes para las partes en materia de términos para la atención y respuesta, así mismo guarda similitud con el sistema español, en el sentido de realizar los pagos de los trámites, por ejemplo en vehículos, según las tasas de avalúo de los rodantes, distante del modelo colombiano, que, como se ha establecido anteriormente, maneja una tarifa fija durante el año en curso.

**1.8.4 México.** A partir de 1977, México, con el fin de brindar seguridad jurídica y pública sobre el registro vehicular, crea el Registro Federal de Vehículos en 1977, no obstante, esta inició bajo un propósito de establecer controles fiscales; fue hasta el 02 de junio de 1988, que se creó el Registro Nacional de Vehículos, el cual se encaminó a asuntos mercantiles, con el objetivo de combatir la inseguridad jurídica en asuntos comerciales con la venta de automotores en el país manito, desde esa fecha dicha operación fue concedida a concesiones particulares.

Sin embargo, la Ley de Registro Público Vehicular del 01 de septiembre de 2004 y el Reglamento de dicha normatividad del 05 de diciembre de 2007 han dado ayudas a la comunidad mexicana con la certeza jurídica sobre propiedad y trámites asociados a vehículos. A la fecha, el

Registro Público Vehicular otorga seguridad sobre la identificación y control del tráfico vehicular, así como del servicio al público sobre los trámites particulares (Secretaría de Gobernación, Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública de México, 2018).

El sistema mexicano guarda gran similitud en sus procesos de índole vehicular y de conductores comparado con el colombiano, no obstante, el primero muestra una gran particularidad al momento de realizar dichos procedimientos, mientras que en Colombia, el usuario únicamente declara su información personal a través de los formularios de solicitud de trámite o bien sea en los puntos de atención, los usuarios mexicanos, aparte de diligenciarlo por medio físico o acudiendo a los establecimientos destinados, deben sustentar la validez de los datos suministrados, haciéndolos mediante la entrega material de documentos tales como recibos de servicios públicos domiciliarios o estados de cuenta bancarios a nombre del titular del vehículo (Secretaría de Movilidad - SEMOVI. Ciudad de México, 2018); circunstancia que beneficia tanto al gobierno mexicano (a nivel nacional o municipal) y a los usuarios, ya que este genera seguridad jurídica a los mismos, bien sea para registro o traspasos de propiedad vehicular.

**1.8.5** Estados Unidos. En Estados Unidos, a diferencia de los países anteriormente expuestos, en donde sus decisiones vienen de entidades previamente establecidas por la ley, esta es regida a través del National Conference of State Legislatures (bajo sus siglas NCSL), entidad que nace directamente de la rama legislativa del poder público norteamericano al servicio directo de los ciudadanos, en materia vehicular, los automotores, en orden de conseguir su permiso de circulación (y de acuerdo a su jurisdicción), es necesario que estén registrados en el estado donde pretendan circular, cada entidad estatal debe brindar la información a la NCSL tanto del rodante como del conductor, so pena de no poder rodar por las calles estadounidenses (National Conference of State Legislatures, 2017).

Contrario a lo que se puede pensar, el sistema norteamericano guarda grandes similitudes con el sistema colombiano, en el sentido que cada organismo de tránsito presente en el país debe rendir información al Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, así mismo, cada secretaría es autónoma de brindar y administrar la información vehicular y de conductores de acuerdo a su jurisdicción, se puede observar que la única diferencia radica en que en el ámbito estadounidense, la rama legislativa crea directamente un organismo independiente para regular

los asuntos directos de los ciudadanos en el que se encuentra, claro está, el ámbito vehicular y de usuarios; en contraste, Colombia, mediante ley, crea un organismo autónomo y desligado de esta rama (aunque no por ello deja de recibir normas para su óptimo funcionamiento) para el registro vehicular y de conductores.

### **1.9 Conclusiones parciales**

Enlazando el progreso de las tecnologías y los quehaceres cotidianos, se muestra que la eficiencia en las operaciones ha sido un reto para la humanidad, por cuanto han ido surgiendo nuevos sistemas, y requerimientos, retos de seguridad informática que permitan brindar un proceso de calidad, eficiente y cien por ciento seguro para realizar un proceso. Catalogar procesos, sujetas tareas tan simples como pagar recibos bancarios hasta tráfico de datos. Como también se necesario el apoyo de la participación de los grupos de interés de la organización como lo afirma Buitrago (2013).

Así las cosas, "el transporte es un sistema integrado por tres elementos fundamentales interaccionados entre sí: la infraestructura, el vehículo y la empresa o servicio" (Izquierdo, 2001).

El transporte es llevado a los fines para los cuales ha sido originariamente creado, se convierte entonces en un sistema, esto es, se considera como sistema de transporte cuando en él se observa su estructura y funcionalidad.

Bajo esta perspectiva, el transporte -desde el punto de vista funcional y organizacional- requiere de una organización e ingeniería -ingeniería de transporte- que delimite su funcionalidad, los actores intervinientes, el papel y función de cada uno de los sujetos, la finalidad común (clase de transporte), los criterios de productividad -tarifas, fase económica-, regulación local, regional o internacional, entre otros, a fin de que, pueda ser aplicado en determinada área geográfica o a nivel global.

Es por esto, que se considera que: "el transporte es un sistema organizacional y tecnológico que apunta a trasladar personas y mercancías de un lugar a otro para balancear el desfase espacial y temporal entre los centros de oferta y demanda. Lo anterior plantea el problema de realizar este traslado en forma eficiente y sustentable" (Garrido, 2001, pág. 26).

Así mismo, con la regulación local del sistema de tránsito y transporte colombiano se tiene en cuenta que las autoridades se encuentran sometidas al "imperio de la ley"; las autoridades públicas administrativas se encuentran sometidas al imperio de la Constitución y la ley, por

expreso mandato constitucional, aunado a lo anterior, el entendimiento del imperio de la ley, a la que están sujetas las autoridades administrativas y judiciales, debe entenderse como referido a la aplicación del conjunto de normas constitucionales y legales, incluyendo la interpretación jurisprudencial de los máximos órganos judiciales, finalmente todas las autoridades administrativas se encuentran obligadas a interpretar y aplicar las normas a los casos concretos de conformidad con la Constitución y la ley.

A nivel internacional, se resalta la labor hecha por algunas organizaciones internacionales que revisan buenas prácticas así como asocian a los transportistas y otros terceros intervinientes en las relaciones de transporte internacional, regional o incluso local, interacción ésta que genera regulaciones extendidas a diferentes niveles (internacional, regional y local) en los países, tal es el caso de las Organización de las Naciones Unidas, de la Organización Mundial para el Comercio, de la IATA, entre muchas otras.

En materia de registros automotores, se observó que en países como Chile, Argentina y México tienen un objetivo en común y es que a través de los organismos de tránsito de su jurisdicción, unifican los registros vehiculares de los rodantes que circulan dentro de su territorio; por su parte, países como España, si bien, tiene su organismo de tránsito independiente como la DGT, guarda colaboración con la Unión Europea de brindar la información vehicular y de conductores, en aras de brindar el certificado de matriculación de la UE para poder circular libremente de los países miembro de la misma (Unión Europea, 2018).

Por su parte, países como Estados Unidos, da vía libre a sus estados para que estas sean las que administren y guarden la información de los automotores y sus usuarios, sin embargo, no se desliga del todo de su tarea, entidades como la National Conference of State Legislatures (bajo sus siglas NCSL) como entidad matriz en materia vehicular, es la encargada de unificar la información brindada por las entidades estatales para mantener un registro de información del sistema vehicular que se encuentra en ese país.

## **2. Sistema de transporte en Colombia**

### **2.1 Noción**

El crecimiento de un país, ciudad, municipio, etc. Se encuentra ligado en la forma de cómo prioriza el concepto del tránsito y transporte de sus cohabitantes, la infraestructura física no solo es el soporte vital para el funcionamiento del mismo, sino que se complementa con el recurso

mecánico de los vehículos o automotores, bien sea para transportar personas o mercaderías; las obras para cada medio constituye una ayuda para la movilidad para el territorio, con esto el desarrollo será fructífero en materia económica, ambiental, social y de bienestar para la población, por lo que es necesario para las poblaciones (en especial las ciudades capitales) de optimizar los medios de transporte, garantizando la movilidad, con eficacia en tiempos y espacios.

Lo anterior, teniendo en cuenta que, comparando medios de transporte de ciudades y municipios, si bien pueden usar medios similares (por ejemplo buses o taxis), el factor diferenciador ocurre en la planeación y ejecución de obras que son fundamentales para su optimización (De La Hoz Castilla, 2018).

Para el caso colombiano, el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE (2011), señala:

El tema de Transporte es vital en la economía del país, ya que es el medio de traslado y distribución de productos generados por otras actividades para los consumidores intermedios o finales dentro del territorio nacional, o hacia el exterior. Por lo anterior, el Estado debe estimular la participación de agentes privados en la actividad, y a su vez, proporcionar políticas e instrumentos para la regulación, control y vigilancia de la actividad de transporte (pág. 2).

De esta manera, el sistema de transporte de Colombia es un elemento importante y factor esencial en el desarrollo de las políticas institucionales, transversal a otros escenarios como lo son la economía misma. (DANE, 2011).

## **2.2 Tipos de vehículos**

Entrando en materia, en principio se debe tener en cuenta que el sistema de transporte colombiano (así como el del resto de países) nace desde los conductores, los cuales se clasifican en dos tipos: por la actividad que ejerce y vehículo que conduce, el cual debe portar la licencia de conducción para poder ejercer dicha actividad, de ahí la Ley 769 de 2002 en sus artículos 17 y 18, en los cuales se define la licencia de conducción.

Según lo anterior, la licencia de conducción es aquel 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. Se clasifica de la siguiente manera:

- ✓ **Motocicletas:** Para este tipo de vehículos encontramos dos clasificaciones de licencias de conducción, siendo aplicable las categorías A1 y A2: (Resolución 1500 de 2005, artículo 4).

Categoría A1 (antes categoría 1): En esta categoría la debe porta los conductores que conduzcan motocicletas de cilindraje igual o menor a 125 c.c, Categoría A2: (antes categoría 2): de igual manera para motocicletas, motociclos y moto triciclos (moto taxis) de cilindrajes superiores a 125 c.c. se regula por el artículo 4 de la Resolución 000035 del Ministerio de Transporte (2006).

✓ **Vehículos servicio particular:** En el mismo sentido para los conductores de servicio particular deben de refrendar la licencia cada 10 años; 5 años para mayores de 60 años y cada año para mayores de 80 años, para la refrendación el trámite lo debe realizar ante el organismo de tránsito de la ciudad donde reside el conductor. Resolución 1383 de (2010), modificado por el Decreto 019 de (2012).

De esta forma su licencia será expedida con las nuevas categorías equivalentes y dos vencimientos: Uno para servicio particular (10 años) y otro para servicio público.

Al respecto se desarrollaron las categorías:

**i). Categoría B1** (antes categoría 3): Para automóviles, motocarros, camperos, camionetas, vehículos cuatrimotor y microbuses de servicio particular, se regula por el artículo 1 de la resolución 000035 del Ministerio de Transporte (2006).

**ii). Categoría B2:** Para camiones, buses y busetas de servicio particular, se regula por el artículo 1 de la resolución 000035 del Ministerio de Transporte (2006).

**iii). Categoría B3:** Aplicable a vehículos articulados o tracto camiones, se regula por el artículo 1 de la resolución 000035 del Ministerio de Transporte (2006).

**Vehículos de servicio público:** En el mismo sentido para los conductores de servicio público quienes deben refrendar la licencia cada 3 años, para los mayores de 60 años cada año, se regula por el artículo 1 de la resolución 000035 del Ministerio de Transporte (2006).

En este orden de ideas encontramos de acuerdo al tipo de vehículo que conduce se clasifican las licencias de la siguiente manera:

i) **Categoría C1** (antes Categoría 4): Especializado en automóviles, motocarros, cuatrimotor, camperos, camionetas y microbuses, de ahí que el artículo 2, de la resolución 000035 del Ministerio de Transporte (2006).

- ii) **Categoría C2** (antes categoría 5): Para conducir camiones rígidos, buses y busetas, de ahí que el artículo 2, de la resolución 000035 del Ministerio de Transporte (2006).
- iii) **Categoría C3** (Antes categoría 6 públicos) Para vehículos articulados de servicio público, de ahí que el artículo 2, de la resolución 000035 del Ministerio de Transporte (2006).

De aquí, que para cada conducto de acuerdo a su especialidad y necesidad; es indispensable que solicite y porte la licencia de conducción correspondiente.

### **2.3 Tipos de autoridades de supervisión, control y vigilancia**

En Colombia, en materia de supervisión, vigilancia y control encontramos varias autoridades, las cuales se pasan a explicar.

**2.3.1. Ministerio de Transporte.** A partir de la Constitución Política, la Ley 489 de 1998, el Código Nacional de Tránsito y demás normas concomitantes, el Ministerio de Transporte funge como ente rector y orientador del sector transporte, el cual se encarga de formular y adoptar políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo, así como la regulación técnica en materia de transporte y tránsito y ejercer sanciones a las entidades vigiladas de los modos anteriormente citados.

Dichas funciones van encaminadas a la garantía del desarrollo y mejoramiento del sistema de tránsito y transporte a nivel nacional, en el comprende infraestructura, competencia, tecnologías y recursos humanos (Ministerio de Transporte, 2018).

**2.3.2 Superintendencia de Puertos y Transporte.** Desde 1991, la Superintendencia de Puertos y Transporte ejerce el control, así como la vigilancia e inspección de la prestación del servicio público de transporte, así como su infraestructura y demás servicios, de acuerdo a los tipos de transporte y tránsito fluvial, terrestre, férreo y aéreo dentro del territorio nacional, todo en pro del mejoramiento continuo, buen gobierno, innovación tecnológica, entre otros.

En asuntos de transporte terrestre, la superintendencia realiza la supervisión a las empresas de servicio público de pasajeros, encaminada a la calidad de la prestación de las mismas. Del mismo modo se encarga de la supervisión y verificación de la información y constitución de empresas de transportes de pasajeros y carga y ejercer sanciones a las entidades vigiladas (Superintendencia de Puertos y Transporte, 2018).

**2.3.3 Procuraduría General de la Nación.** Como entidad que representa a los ciudadanos ante el Estado, y como cabeza del Ministerio Público en nuestro Ordenamiento Jurídico, la Procuraduría General de la Nación se encarga por la veeduría del correcto ejercicio de los servidores públicos (en este caso en particular los servidores de tránsito), de acuerdo a la constitución, la ley y demás normas concomitantes.

Dentro de sus funciones se puede evidenciar la preventiva, consistente en la vigilancia de los servidores y realizar advertencias sobre sus actuaciones, los cuales pueden encadenar una violación de las leyes existentes sin que exista intromisión a la misma; la de intervención ante la jurisdicción ordinaria, contencioso administrativa, militar, constitucional y demás, en pro de la defensa de las garantías constitucionales de los ciudadanos y disciplinaria, bien sea para el inicio, consecución y fallo de investigaciones por faltas contra los servidores o contra los particulares que ejerzan funciones administrativas (en este caso en particular, los consorcios que desempeñen las labores del organismo de tránsito), de conformidad al código único disciplinario (Ley 734 de 2002), bien sea por acción, extralimitación o por omisión de sus funciones (Procuraduría General de la Nación, 2018).

## **2.4 Conclusiones parciales**

La importancia de regular el sistema de tránsito y transporte en Colombia, es prioritario para los demás asuntos para el óptimo funcionamiento de los fines estatales, tales como el servicio, logística o cadenas de suministros para los bienes y servicios que necesita la comunidad para el funcionamiento de los diversos sectores dentro del territorio nacional, en pocas, se convierte en una especie de “sistema circulatorio” que permite conectar a los diversos municipios, bien sea por temas económicos, sociales, culturales, de ocio, entre otros.

Así pues, el transporte en materia local lo podemos contextualizar como objeto de la regulación de los Estados e incluso de organismos internacionales, con un alto impacto en la cotidianidad de las personas que viven en una era globalizada que requiere calidad, eficiencia y celeridad en las relaciones económicas e interculturales e interpersonales (Islas, 2007).

Del mismo modo, el Estado cuenta con una serie de entidades las cuales se encuentran facultadas para ejercer los controles, supervisión y vigilancia en todo el espectro que comprende el sistema de tránsito y transporte dentro del territorio colombiano, esto ayuda de sobremanera tanto a las entidades de transporte (secretarías y/o consorcios que cumpla las funciones correspondientes), operadores y usuarios para contribuir al mejoramiento del mismo.



### 3. Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT

#### 3.1 Noción y funcionalidad del RUNT en Colombia

Para el sistema de registro y vigilancia de conductores, vehículos, empresas afiliadoras y demás actores en el sistema de transporte en el orden nacional, el Ministerio de Transporte ha vinculado a entidades para que trabajen mancomunadamente en la labor de vigilancia, con el fin de establecer responsabilidades estos entes son especializados de acuerdo al sector interviniente, así como el marco legal de este sistema lo encontramos regulado por leyes y resoluciones de orden nacional, tales como el caso de la Ley 769 de 2002 y la Resolución 12379 de 2012.

Esto con el fin de proporcionar agilidad, transparencia, eficiencia al ciudadano en el momento de realizar un trámite ante el organismo de tránsito, quien a su vez se encarga de reportar y actualizar la información que realiza cada ciudadano en el momento de un trámite afectando la información del registro.

Por lo anterior se considera al registro RUNT como una gran matriz de información que contiene el sistema de transporte a nivel nacional. Cumpliendo cada uno ellos, funciones muy importantes de acuerdo, al trámite, al tipo de vehículo, a la persona ya sea jurídica y/o Natural, para los cual debe cumplir una serie de requisitos regulados en la norma, (...). (Ministerio de Transporte, 2009a).

El propietario debe estar inscrito en el Registro Único Nacional de transporte, ii) Diligenciar formulario solicitud de trámite, iii) Seguro Obligatorio SOAT vigente, incorporado en el RUNT., iv) Revisión técnico mecánica y de gases, vigente incorporado en el RUNT., V) Estar a paz y salvo por multas e infracciones a las normas de tránsito., VI) Pago de derechos de trámite, VII) Copia de los recibos de pago de impuestos de los últimos cinco (5) años, si es el caso. (RUNT, 2010).

#### 3.2 Normatividad aplicable al Sistema RUNT

**3.2.1 Registro, modificaciones, traspasos, traslados y cancelaciones.** Como se expuso anteriormente, en materia de matrículas, modificaciones, traspasos de propiedad, traslados y cancelaciones, se regula por los artículos 8, 12, 16 y 20 de la Resolución 12379 del Ministerio de Transporte (2012).

**3.2.2 Multas y verificación de antecedentes.** Las sanciones en materia de tránsito y transporte en Colombia comprenden un conjunto de norma y procedimientos que se realizan al momento de la comisión de una infracción, todo con el fin que las autoridades puedan determinar, con su imputación, una sanción aplicable, de acuerdo al grado de la falta.

Dichas infracciones constituyen los comportamientos inadecuados que configuren una violación al régimen de la normatividad de tránsito, en los que se pueden observar multas en valores pecuniarios hasta de carácter administrativo, véase retención preventiva de la licencia de conducción o retención de vehículos, las cuales son aplicadas por las autoridades de tránsito (policía de tránsito cuando las infracciones son cometidas y evidenciadas de carácter inmediato o las direcciones de tránsito y transporte de los municipios, siempre que las faltas se cometan en su jurisdicción). (Gómez, 2012).

En materia de multas, comparendos, infracciones y sanciones derivadas de tránsito y transporte en el territorio nacional se encuentra regulada en los artículos 122 a 161 del código nacional de tránsito (Ley 769 de 2002), en donde se encuentran enmarcados los conceptos de la sanción, los tipos, la gradualidad, los comportamientos sobre las faltas, procedimientos, renuncias, agravación, notificaciones, recursos y caducidad.

Ahora bien, con el fin de realizar un control más estricto sobre comportamientos inadecuados de los usuarios (llámese conductores, peatones, pasajeros, etc.), el Congreso de la República (2017) expidió la Ley 1843, cuyo fin consiste en "...la puesta de operación de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones o control de tráfico..." (Art. 5), esto, bajo la instalación de cámaras de video y ayudas tecnológicas para poder precisar la identificación vehicular o de los conductores.

Para la imposición de dichas sanciones es necesario que se surtan ciertos pasos, por ende, el procedimiento contravencional es la facultad que se atribuye al Estado en el ejercicio de la facultad sancionatoria hacia los particulares.

Tal y como se ha indicado previamente, las imposiciones de las contravenciones de tránsito se realizan bajo dos modalidades (i) medios tecnológicos (sensores, radares, registro fotográfico o de video) y (ii) cuerpos de tránsito o policía.

Sobre lo expuesto cabe aclarar que la orden de comparendo no es en estricto sentido una multa o una sanción, teniendo en cuenta que esta consiste en la comparecencia o la notificación de una infracción al que cometió la falta de la apertura de un proceso de naturaleza administrativa sobre el comportamiento indebido en materia de tránsito y transporte, a lo que el convocado puede, bien sea, el pago de la infracción (si es de carácter oportuno, le realizan descuentos sobre el valor total de la sanción), la defensa sobre la comisión de la infracción, con la totalidad de garantías del debido proceso, consagrado en el artículo 23 de la constitución

política o la renuencia, la cual es una apertura de audiencia de valoración de la infracción de tránsito, para determinar la responsabilidad del implicado del mismo. (Gómez, 2012).

### **3.3 Registros contenidos en el Sistema RUNT y otros registros**

Estos registros permiten unificar y comparar aproximadamente 12 registros en materia de: automotores, licencias, tarjetas de operación -rutas de servicio público, seguros, conductores, etc., a fin de que quien acceda a éste, pueda consultar una información concentrada en torno a los operadores (transportistas), a la existencia de multas, a la regulación y requisitos de operatividad, actualización de información en materia de impuestos y seguros.

Como se expuso anteriormente hay 12 registro diferentes, los cuales exponemos a continuación:

- i) Registro Nacional Automotor (RNA). Este opera con la información de todos los vehículos matriculados en el territorio nacional, ya sea de servicio público como de servicio particular-. RUNT (2009).
- ii) Registro Nacional de Conductores (RNC). Este registro opera con la información de los usuarios que tramitan la licencia de conducción (pase), así mismo el historial de las licencias de conducción y las limitaciones de los mismos. RUNT (2009).
- iii) Registro Nacional de Licencias de Tránsito (RNLT). Es la incorporación de los datos de las licencias de tránsito expedidas en el país. Con la información de los vehículos automotores, certifica la propiedad y autorizan la circulación por todo el territorio nacional, estas licencias se deben actualizar cada vez que haya una modificación con el propietario, las características del vehículo y las limitaciones que en un momento dado tenga la propiedad del vehículo. RUNT (2009).
- iv) Registro Nacional de Centros de Enseñanza Automovilística (RNCEA). Éste agrupa la información de los centros de enseñanzas, su función es la capacitación de las personas que desean adquirir la licencia de conducción (pase), y los acredita como conductores de vehículos automotores. RUNT (2009).
- v) Registro Nacional de Seguros. Es el encargado degenerar las pólizas que exige la normatividad, para la circulación de los vehículos en el territorio nacional, son de orden obligatorio y otras a manera voluntaria, entre ellas encontramos: Expedición, modificación del SOAT, expedición de pólizas de Responsabilidad Civil Contractual y extracontractual incluida su cancelación por terminación anticipada, modificación de pólizas de

responsabilidad civil Contractual y extracontractual, estas pólizas son obligatorias para el sector público. RUNT (2009).

**vi) RNPNJ - Registro Nacional de Personas Naturales y/o Jurídicas que prestan servicios al sector del tránsito.** Son los registros de las personas naturales y/o personas jurídicas que prestan servicios al sector tránsito, actualizando la información que los identifica, las debidas autorizaciones para desempeñar las funciones que ofrece servicios al sector. Interactúa y obtiene información de los siguientes registros; Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada, Registro Nacional de Empresas de Transporte, Registro Nacional de Remolques y Semirremolques, Registro Nacional Automotor, Registro Nacional de Enseñanza Automovilística, Registro nacional de Conductores, Registro Nacional de Seguros. RUNT (2009).

**vii) RNRYS - Registro Nacional de Remolques y Semirremolques.** Son los vehículos no automotores que transitan por el territorio nacional, son de tipo remolque, semirremolque modular y similar. RUNT (2009).

**viii) RNAT - Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.** Por su parte en este registro podemos evidenciar los accidentes de tránsito que se ocasionan en las vías, dentro del territorio colombiano, así, como lo expresa (RUNT), de la siguiente manera:

Es el registro centralizado de todos los informes policivos de los accidentes de tránsito ocasionados en el territorio nacional, la actualización de los heridos, fallecidos y pruebas de alcoholemia, generar informes campañas de seguridad vial, puestos de control, etc. (Ministerio de Transporte de Colombia, 2009a).

Adicional a los agentes de tránsito encontramos otros organismos que suministran información a este registro entre ellos encontramos; Autoridad de Control (Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional o agentes de tránsito.

**ix) RNMA - Registro Nacional de Maquinaria Agrícola y de Construcción Autopropulsada,** este registro, expresa: “Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de la maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada”. (Ministerio de Transporte de Colombia, 2009a).

Además, garantiza la confiabilidad y oportunidad de la información de acuerdo con las validaciones realizadas con los otros actores y en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito, también, dispone base de datos sobre

equipos, autorización de trámites con las validaciones de información expedición de especies venales (Tarjeta de registro), permite expedición de la guía de movilización.

**x) RNITT - Registro Nacional de Infracciones de Tránsito y Transporte.** Al respecto es preciso señalar que este registro vislumbra las infracciones o multas que comete un infractor el cual viola las normas de tránsito: “Del Registro Nacional de Infracciones de tránsito y transporte nos referimos a la sistematización de la información para la construcción de estadísticas que permiten adoptar políticas por parte del Ministerio de Transporte y los entes de control para la prevención de accidentes, campañas de seguridad vial, puestos de control entre otras”. (RUNT, 2009).

**xi) RNLT - Registro Nacional de Licencias de Tránsito.** Por otra parte, este registro es un documento público que contiene las características del vehículo y la información del propietario del vehículo, autoriza al vehículo para transitar por el territorio nacional. Esta información se modifica en caso que haya un cambio en el propietario, o haya una modificación al vehículo (licencia de tránsito).

En este sentido, acerca de este registro, se considera que el registro RNLT comprende:

El conjunto de datos que registra la información de todas las licencias de tránsito expedidas en el país. Las licencias de tránsito son documentos públicos que contienen los datos que identifican a un vehículo automotor, acreditan su propiedad y autorizan a ese vehículo para circular por las vías del territorio nacional.

Las licencias de tránsito deben actualizarse cada vez que varíen los datos del propietario, las características del vehículo o las limitaciones a la propiedad. (Ministerio de Transporte, 2010).

**xii) RNET - Registro Nacional de Empresas de Transporte.** Este registro es a través del cual operan para las empresas que se encargan del servicio público. Por su parte, el Ministerio de Transporte (2015) emitió la circular sobre la importancia del Registro Nacional de Empresas de Transporte para la base de datos del RUNT, donde se busca complementar la base de datos del RUNT, con la información de las empresas habilitadas capacidad transportadora asignadas, vehículos vinculados, histórico de tarjetas de operación, rutas autorizadas y otros datos de vital importancia como la migración, la información de Registro Nacional Automotor.

Junto con los registros anteriormente expuestos, es importante resaltar que las alcaldías municipales y/o distritales, a través de sus organismos de tránsito locales, son los encargados de establecer sus propios procedimientos internos en materia de trámites asociados a vehículos,

licencias de conducción o tarjetas de operación, así como estrategias para el mantenimiento y rehabilitación vial, creación de nuevas vías o intersecciones, de acuerdo a la necesidad y a las implicaciones logísticas que de ellas deriven.

Con lo anterior, los diferentes tipos de registros asociados a tránsito y transporte en el territorio nacional, ayudan al crecimiento de los municipios, con el fin de mejorar día tras día las conexiones entre las mismas, tanto en el ámbito urbano como en el rural y el mejoramiento continuo de los procedimientos en materia de tránsito y transporte, de acuerdo a las normas vigentes y las directrices de los municipios, desde el momento de su radicación hasta la entrega satisfactoria a los usuarios de los mismos (STTM Ibagué, 2015).

### **3.4 Conclusiones parciales**

La Ley 769 de 2002, por la cual expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre regula y específicamente el Artículo 8°, Ministerio de Transporte, consagra lo referente al nacimiento y funcionamiento a la vida jurídica del Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, el cual se encarga de consolidar la información relacionada con temas de transporte para lo cual incluye los actores intervinientes como Organismos de Tránsito a nivel nacional, Centro de Reconocimientos, Escuelas de Conducción, Sistema de Multas e Infracciones de Tránsito (Simit), Aseguradoras, Centro de Diagnósticos y conductores, entre otros.

De lo anterior, se evidencia que los organismos de tránsito, son los encargados de operar y administrar la información con el fin de mantener actualizada la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito.

Por lo anterior se evidencia las funciones que desempeñar los diferentes tipos de registro que cada uno de ellos tiene una misión conforme al tipo de vehículo, la operación que cumplen y asimismo a la necesidad de cada usuario.

Es importante mencionar que estos registros deben cumplir ciertos parámetros acorde a la normatividad que preside el sistema de tránsito y transporte del país; contribuyendo con la transparencia, eficiencia y control sobre cada trámite, lo que garantiza un trámite seguro para el usuario, a través del mismo RUNT y el Estado.

## **4. Conclusiones finales**

El sistema de transporte, es de vital importancia para el desarrollo económico de un país, se evidencia la importancia que el Estado trabaje mancomunadamente, con otros organismos para crear normas que direccionen la organización del mismo.

El transporte nacional es una fuente de empleo del país, debido a que no sólo se basa en conductores de transporte público, transporte privado entre otros tipos de conductores, sí no que también genera empleo de manera administrativa, pues una vez ya comprendido el sistema de legalización se evidencia la cantidad de procesos que requieren verificación y control humano.

Una parte muy importante son los diferentes registros (como el RUNT mismo) que son necesarios en el Sistema Nacional de Tránsito, ya que dicho registro cumple diversas funciones, entre las cuales se encuentran: controlar y concentrar los datos de todo tipo de vehículos que están en circulación, permitiendo así, llevar estadísticas de crecimiento y desarrollo del parque automotor (Registro Único Nacional de Tránsito, 2010).

Así como existe un registro para los datos vehiculares, existe un registro único para conductores, donde se concentran los datos de las personas que son portadoras de licencias de conducción.

Durante la coyuntura en la transición hacia un sistema unificado -implementación del RUNT- se generaron problemas en la identificación y traspaso de propiedad de vehículos, la consulta de las infracciones y demás mega datos contenidos en el sistema, dadas las dificultades en la migración de bases.

Luego de su implementación, el RUNT ha coadyuvado al control de las medidas y sanciones impuestas, ya que, al agilizar su registro, tiempos de cancelación, inmovilización del vehículo, multas pecuniarias entre algunas otras.

Para mejorar las funciones del sistema nacional de tránsito, se desarrolló una estrategia de “sectorizar” este sistema, debido a que se pueden encontrar diferentes tipos de servicio. Así se evidencia en las regulaciones que se implementaron en el servicio público donde se es necesario incluir una tarjeta de operaciones para la libre circulación de estos vehículos, permitiendo así que el Estado tenga un mejor mecanismo de control.

Uno de los aspectos más importantes y si no el más importante y de donde se puede afirmar toda la regulación del sistema nacional de tránsito son las normas, Decretos, Leyes y anexos que establece el comportamiento de los ciudadanos en el sistema vial. Como por ejemplo el Código Nacional de Tránsito y Transporte, la Ley 336 de 1996, la Ley 1ra de 1991 entre otras. Siendo estas las bases a las cuales todos los ciudadanos y/o participantes deben cumplir y acatar estas regulaciones.

Por último, el Ministerio de Transporte debe cumplir las responsabilidades hacia los ciudadanos puesto que tiene funciones que están enmarcadas en plazo, calidad y clasificación, que así mismo debe exigir a los entes de apoyo para cumplir los objetivos trazados.

Ahora bien, es importante tener en cuenta que el sistema de tránsito y transporte debe trazar estrategias para mitigar los accidentes de tránsito que ocurren a diario dentro del territorio nacional, lo anterior, por cuanto sigue siendo un fenómeno mundial que se configura un problema de salubridad pública, máxime cuando se trata de países de ingresos bajos y/o en vía de desarrollo como el caso colombiano, de los cuales la mayoría de las víctimas dentro del sistema de tránsito y transporte son peatones, pasajeros, ciclistas y conductores de motocicletas.

Los factores de dicha accidentalidad ocurren principalmente por el uso de medios de transporte inseguros, como causa de la no renovación del parque automotor de transporte público, es de rescatar que en el caso de Bogotá se han aplicado medidas para mitigar dichos riesgos y mejorar la satisfacción a las necesidades de acceso y uso de las vías de transporte, así como generar más alternativas, como el caso de vías para bicicletas dentro de los carriles de vehículos particulares, dentro de las ayudas se encuentra que el estado colombiano y el gobierno distrital cuenta con una legislación que permite realizar dichos cambios que contribuyen en pro del sistema de tránsito y transporte como una universalidad en pro del bien común. (OMS, 2015).

Por ende, es menester reflexionar sobre la actuación Estatal en torno del sistema de tránsito y transporte que se deba adecuar al territorio nacional, para nadie es un secreto que con el paso de los días, las necesidades de la comunidad hacen que acudan cada vez más al uso de vehículos particulares, lo que conlleva a serios problemas en dicha materia y como consecuencia ocurran los accidentes que anteriormente se recomienda sobre su mitigación; pero este no es el único asunto en el que las autoridades se deban preocupar, la contaminación y los problemas de salud ocasionados por los usos de combustibles fósiles y la congestión vehicular son otros temas a los cuales deben poner especial atención para que el sistema pueda funcionar de manera armónica a la protección de todos los actores de la misma (Holgado, 2012).

Finalmente, Colombia, como país en vía de desarrollo, y a pesar de contar con un sistema normativo sólido, debe seguir creando estrategias de control al tráfico tanto urbano como rural para mitigar accidentes, así mismo fortalecer las leyes para que los vehículos de transporte público y particular se encuentren bajo óptimas condiciones de calidad para sus usuarios y pasajeros, del mismo modo, es necesario que el mantenimiento vial y la creación de nuevas vías



sea de carácter urgente pero con toda la planeación posible, con la inclusión de vías para ciclistas y otros medios de transporte que sean amigables con el medio ambiente y así sostener un sistema de tránsito y transporte integral que cubra todo el entorno y territorio nacional.

## 5. Referencias

### 5.1 Textos

- Amado, O. (2007) Descentralización ¿Una herramienta de privatización? *Revista IUSTA I* (26), 116-125. Recuperado de <http://revistas.usantotomas.edu.co/index.php/iusta/article/download/3025/2892>.
- Buitrago, H. K. & Betancourt, M. d. M. (2013). El gobierno corporativo como pilar fundamental para la sostenibilidad de la economía. *Gestión & Desarrollo*, 10 (1), 195-205.
- Cubaque Porras, L. D. & Velandia Medina, J. A. (2018). Análisis preliminar de implementación de la red ferroviaria existente al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) para Bogotá. Trabajo de Grado. Universidad Católica de Colombia. Facultad de Ingeniería. Programa de Ingeniería Civil. Bogotá, Colombia.
- De La Hoz Castilla, Y. (2018). Innovaciones tecnológicas del sistema de transporte férreo de pasajeros en el área metropolitana de Boston y aspectos para el desarrollo de infraestructura de un sistema de transporte férreo en Bogotá. Trabajo de Grado. Universidad Católica de Colombia. Facultad de Ingeniería. Programa de Ingeniería Civil. Bogotá, Colombia
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE. (2006). Comunicado de prensa Bogotá. Recuperado de [https://www.dane.gov.co/files/prensa/comunicados/cp\\_transp\\_IVtrim05.pdf](https://www.dane.gov.co/files/prensa/comunicados/cp_transp_IVtrim05.pdf)
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística - DANE. Dirección de Regulación, Planeación, Estandarización y Normalización – DIRPEN. (2011). Caracterización Temática Transporte. Bogotá: DANE.
- Garrido, R. H. (2001). *Modelación de sistemas de distribución de carga*. Santiago de Chile: Universidad Católica de Chile.
- Gómez Pineda, O. (2012). *Régimen jurídico del tránsito terrestre en Colombia*. 2a ed. Bogotá: Corporación Fondo de Prevención Vial.
- González, O., Meléndez, J., Martínez, A., Consuegra, N. (2005). *El transporte público colectivo, individual y masivo de pasajeros, el transporte intermunicipal y las terminales*. Bogotá: Contraloría Distrital Dirección de Infraestructura y Transporte.

- Holgado, E. (2012). *Estudio de regulación de tránsito de vehículos y peatones en los alrededores de la Avenida Portugal de Salamanca. Terrassa, España*: Escola Técnica Superior d'Enginyeria Industrial de Terrassa, Universitat Politècnica de Catalunya.
- Islas Rivera, V. M. & Lelis Zaragoza, M. (2007). Análisis de los sistemas de transporte. Vol 1: conceptos básicos. Querétaro: Instituto Mexicano de Transporte. Recuperado de <https://www.imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt307.pdf>
- Izquierdo, R. (1994). *Transportes, un enfoque integral. Tomo I, transporte y economía del transporte*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- Leguizamón Arias, W. Y. (2013). La responsabilidad del estado por fallas en la regulación del transporte público colectivo de pasajeros de radio urbano. Tesis de grado. Tunja: Universidad Nacional de Colombia. Facultad de Derecho, Ciencias Políticas y Sociales. Recuperado de <http://bdigital.unal.edu.co/39919/1/28583201201.2013.pdf>
- Navarro Pérez, K. L.; Ortíz Aristizabal, A.F. (2016). Evaluación de Ventajas y Desventajas de Uber Frente al Servicio de Transporte Taxi Entre las Calles 53 a 45 y las AV. Caracas y Séptima. Tesis de Grado. Bogotá D.C.. Universidad Católica de Colombia. Facultad de Ingeniería. Recuperado de <https://repository.ucatolica.edu.co/bitstream/10983/8357/4/TRABAJO%20DE%20GRADO.pdf>
- Navarro Hudiel, S. J. (2015). Ingeniería de tránsito. Estelí (Nicaragua): Universidad Nacional de Ingeniería. Recuperado de <https://sjnavarro.wordpress.com/ing-transito/>
- Paredes G., Á. (s.f.). Ingeniería de Tránsito y Transporte: 2da. Parte. Recuperado de <https://es.scribd.com/doc/142853343/Ingenieria-de-Transito-y-Transporte-2da-Parte>
- Pérez, G. (2005). *La infraestructura del transporte vial y la movilización de carga en Colombia*. Cartagena de Indias: Banco de la República. Centro de Estudios Económicos Regionales (CEER).
- Portales Rodríguez, G. (2001). *Transportación internacional*. México: Trillas.
- Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo - PNUD (2008). *Bogotá: una apuesta por Colombia. Informe de desarrollo urbano 2008*. Bogotá: PNUD.
- Rees, P. (1976). *Transportes y comercio entre México y Veracruz, 1519-1910*. México: Secretaría de Educación Pública.

Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT (2010). Circular GPPC05902. Instructivo activación de Validaciones. Fase de Operación Versión 2.5. Recuperado de [https://www.simbogota.com.co/index.php?option=com\\_phocadownload&view=category&download=2415:2010-circular-gppc05902-activacion-reglas-validacion-runt&id=41:circular](https://www.simbogota.com.co/index.php?option=com_phocadownload&view=category&download=2415:2010-circular-gppc05902-activacion-reglas-validacion-runt&id=41:circular).

Ruiz Olmedo, S. (2007). *Tratado práctico de los transportes en México*. México: Ed 20+1.

Secretaría de Transporte, Tránsito y Movilidad de Ibagué (2015). Manual gestión operativa y de la movilidad. Recuperado de <http://www.ibague.gov.co/portal/admin/archivos/publicaciones/2017/18682-DOC-20171027.pdf>

Thompson, J M. (1976). *Teoría económica del transporte*. Madrid: Alianza Universidad.

Togno, F. M. (1975). *Ferrocarriles*. México: Ed. Rep. y Servicios de Ingeniería.

## **5.2 Normatividad**

### **5.2.1 Leyes**

Congreso de la República de Colombia (2002). Ley 769, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre. Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=13114>.

Congreso de la República de Colombia. (2002). Ley 734 (febrero 5), por la cual se expide el Código Disciplinario Único. Recuperado de <https://www.procuraduria.gov.co/guiamp/media/file/Macroproceso%20Disciplinario/L-734-02.htm>

Congreso de la República de Colombia. (2017). Ley 1843 (julio 14), por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones. Recuperado de [http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1843\\_2017.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1843_2017.html).

### **5.2.2. Resoluciones**

Ministerio de Transporte de Colombia (2018). Resoluciones. Recuperado de <https://www.mintransporte.gov.co/Resoluciones>

Ministerio de Transporte de Colombia. (2009a). Resolución 3545, por la cual se dictan unas disposiciones en relación con el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=37079>

Ministerio de Transporte de Colombia. (2010). Resolución 141, por la cual se modifica el párrafo del artículo 2° y los artículos 3°, 5°, 6° y 8° de la Resolución 6206 del 11 de diciembre de 2009. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=38738>

Ministerio de Transporte de Colombia. (2012). Resolución 12379, por la cual se adoptan los procedimientos y se establecen los requisitos para adelantar los trámites ante los organismos de tránsito. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=51186>.

Ministerio de Transporte de Colombia. (2015). Circular del 26 de febrero sobre el Registro Nacional de Empresas de Transporte, RNET. Recuperado de <http://www.runt.com.co/sites/default/files/normas/20174010066481%20del%2002-03-2017.pdf>

### **5.3 Jurisprudencia**

Corte Constitucional de Colombia. (1996). Sentencia C-362. M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

Corte Constitucional de Colombia. (2002). Sentencia T-031. M. P. Jaime Córdoba Triviño.

Corte Constitucional de Colombia. (2003a). Sentencia C-355. M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra.

Corte Constitucional de Colombia. (2003b). Sentencia C-385. M.P. Alfredo Beltrán Sierra.

Corte Constitucional de Colombia. (2003c). Sentencia C-529. M.P. Eduardo Montealegre Lynett.

Corte Constitucional de Colombia. (2003d). Sentencia C-530. M.P. Eduardo Montealegre Lynett.

### **5.4 Páginas Web referidas para consulta**

Gobierno de España. Dirección General de Tránsito. (2018). Página principal. Recuperado de <http://www.dgt.es>

Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de Argentina. Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios. (2018). Página principal. Recuperado de <http://www.dnrpa.gov.ar>

National Conference of State Legislatures. (2017) Vehicle Registration Fees By State. Recuperado de <http://www.ncsl.org/research/transportation/registration-and-title-fees-by-state.aspx#S>

Procuraduría General de la Nación (2018). Qué hacemos. Recuperado de <https://www.procuraduria.gov.co/portal/Que-hacemos.page>

Secretaría de Gobernación, Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública de México. (2018). Registro público vehicular - REPUVE. Recuperado de <http://www.repuve.gob.mx/acerca.html>

Secretaría de Movilidad - SEMOVI. Ciudad de México (2018). Reposición- renovación de tarjeta de circulación para vehículos, motocicletas y remolques. Recuperado de <http://www.semovi.cdmx.gob.mx/tramites-y-servicios/vehiculos-particulares/reposicion-o-renovacion-de-tarjeta-de-circulacion>

Servicio de Registro Civil e Identificación. Santiago de Chile (2018). Quiénes somos. Recuperado de <https://www.registrocivil.cl/principal/quienes-somos>

Superintendencia de Puertos y Transporte (2018). La entidad. Recuperado de <http://www.supertransporte.gov.co/index.php/la-entidad/>

Unión Europea. (2018). Política de transportes de la UE. Recuperado de [https://europa.eu/european-union/topics/transport\\_es](https://europa.eu/european-union/topics/transport_es)