

Sentencia C-931/06

PRINCIPIO UNITARIO DEL ESTADO Y PRINCIPIO DE AUTONOMIA DE ENTIDADES TERRITORIALES-Necesidad de armonizarlos

AUTONOMIA TERRITORIAL-Concepto

AUTONOMIA TERRITORIAL-Límites

PRINCIPIO DE COORDINACION, CONCURRENCIA Y SUBSIDIARIEDAD EN EL REPARTO DE COMPETENCIAS ENTRE LA NACION Y LAS ENTIDADES TERRITORIALES-Alcance/AUTONOMIA TERRITORIAL-Núcleo esencial

De acuerdo con el artículo 288 de la Constitución, las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales deberán ejercerse conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad, en los términos que establezca la ley. Ello implica que para los asuntos de interés meramente local o regional deben preservarse las competencias de los órganos territoriales correspondientes, al paso que cuando se trascienda ese ámbito, corresponde a la ley regular la materia. En ese esquema, para la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales, el legislador deberá tener en cuenta que el contenido esencial de la autonomía se centra en la posibilidad de gestionar los propios intereses (C.P. art 287), una de cuyas manifestaciones más importantes es el derecho a actuar a través de órganos propios en la administración y el gobierno de los asuntos de interés regional o local. Tal derecho, contenido de manera expresa en el artículo 287 Superior, hace parte del núcleo esencial de la autonomía, indisponible por el legislador, y se complementa con las previsiones de los artículos 300-7 y 313-6 de la Constitución, conforme

a los cuales corresponde a las entidades territoriales determinar la estructura de sus respectivas administraciones, creando las dependencias que se estimen necesarias y fijándoles las correlativas funciones. No obstante lo anterior, es claro que, para preservar el interés nacional y el principio unitario, corresponde al legislador establecer las condiciones básicas de la autonomía y definir, respetando el principio de subsidiariedad, las competencias del orden nacional que deberán desarrollarse conforme al principio de coordinación, que presupone unas reglas uniformes y una pautas de acción que, sin vaciar de contenido el ámbito de autonomía territorial, permitan una armonización de funciones.

MINISTERIO DE TRANSPORTE-Funciones

TRANSITO Y TRANSPORTE-Alcance de la competencia de las autoridades territoriales en la organización y dirección

Como expresión del principio unitario, hay un conjunto de funciones en materia de tránsito, cuyo alcance es nacional, pero para cuya ejecución se integran las autoridades de los distintos niveles administrativos, que, en el ámbito regional y local ejercen competencias diversas, unas, como ejercicio directo de la autonomía en el ámbito propio de sus respectivos territorios, otras, por expresa asignación legal, y, finalmente, otras por delegación que les haga el gobierno en los términos de la ley. De ello se desprende que, en aplicación del principio de subsidiariedad, la organización y dirección de lo relacionado con el tránsito y el transporte es, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, una competencia primaria de las entidades territoriales, las cuales con sujeción a la ley y en ejercicio de su autonomía podrán crear las dependencias administrativas que estimen necesarias para ese efecto. Tales autoridades, para el ejercicio de sus competencias propias, de las funciones que les sean asignadas por la ley y de las que les delegue el Gobierno, deberán obrar con sujeción al principio de coordinación que garantice la articulación de los niveles nacional y territorial.

AUTORIDADES DE TRANSITO Y ORGANISMOS DE TRANSITO-Diferencias

MINISTERIO DE TRANSPORTE-Facultad de fijar pautas para la creación o supresión de organismos de tránsito a nivel local es inconstitucional/AUTONOMIA TERRITORIAL-Vulneración al facultar al Ministerio de Transporte la fijación de pautas para creación o supresión de organismos de tránsito a nivel local

La atribución al Ministerio de Transporte de la función de fijar las pautas a las que deben sujetarse las autoridades locales para la creación o la supresión de los organismos de tránsito, resulta lesiva de la autonomía de las entidades territoriales y, por consiguiente, contraria a la Constitución, en particular a lo dispuesto en los artículos 300-7 y 313-6, que asignan a las asambleas departamentales y a los concejos municipales la determinación de la estructura de las respectivas administraciones territoriales.

MINISTERIO DE TRANSPORTE-Alcance de la facultad de fijar pautas para el funcionamiento de organismos de tránsito

En desarrollo del principio de coordinación el legislador puede armonizar las facultades de las autoridades nacionales con las de las territoriales en relación con el funcionamiento de los organismos de tránsito, encargados de velar porque se cumplan las normas de tránsito establecidas para todo el territorio nacional por la Ley 769 de 2002, lo que trasciende el ámbito meramente local. En este campo, es evidente que se requiere de homogeneidad en esas reglas para garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. En esa medida, la atribución conferida al Ministerio de Transporte, para establecer pautas para el funcionamiento de los organismos de tránsito es expresión de la concurrencia que en esta materia se da entre las autoridades de los distintos niveles territoriales y resulta acorde con la necesaria coordinación que requiere el desarrollo de este servicio. La disposición conforme

a la cual el funcionamiento de los organismos de tránsito debe sujetarse a las pautas que para el efecto fije el Ministerio de Transporte, se desenvuelve en el ámbito de la tensión unidad - autonomía, y, observa la Corte que, en la medida en que tales pautas tengan un carácter eminentemente técnico, en el ámbito de la política general señalada por la ley en la materia y se refieran únicamente a aquellas funciones del orden nacional que por ley deban ejecutar dichos organismos o a las que el gobierno nacional decida delegarles, no resulta contraria a la Constitución. En consecuencia la Corte declarará la exequibilidad de la expresión contenida en el artículo 18 de la Ley 1005 de 2006, en el entendido que las pautas que dicte el Ministerio de Transporte deben tener un carácter eminentemente técnico y sólo pueden referirse a aquellas funciones del orden nacional que por ley deban ejecutar los organismos de tránsito o a las que el gobierno nacional decida delegarles.

Referencia: expediente D-6265

Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 18 (parcial) de la Ley 1005 de 2006, “por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito y Transporte, Ley 769 de 2002”.

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

Actor: Orlando Posada Ruiz

Magistrado Ponente:

Dr. RODRIGO ESCOBAR GIL

Bogotá, D.C., quince (15) de noviembre de dos mil seis (2006).

La Sala Plena de la Corte Constitucional, en cumplimiento de sus atribuciones constitucionales y de los requisitos y trámite establecidos en el Decreto 2067 de 1991, ha proferido la siguiente

SENTENCIA

I. ANTECEDENTES

En ejercicio de la acción pública de inconstitucionalidad, el ciudadano Orlando Posada Ruiz demandó parcialmente el artículo 18 de la Ley 1005 de 2006, “por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito y Transporte, Ley 769 de 2002”.

El Magistrado Sustanciador, mediante Auto del once de mayo de 2006, admitió la demanda, dispuso su fijación en lista y, simultáneamente, corrió traslado al Procurador General de la Nación para lo de su competencia. En la misma providencia, ordenó comunicarla al Presidente del Congreso de la República, al Ministerio del Interior y de Justicia, al Presidente de la Asociación Nacional de Transportadores (ASOTRANS), al Presidente de la Federación Colombiana de Municipios y a los decanos de las facultades de derecho de las universidades del Rosario y Nacional para que intervinieran si lo consideraban conveniente.

Una vez cumplidos los trámites constitucionales y legales propios de los procesos de inconstitucionalidad, la Corte Constitucional procede a decidir acerca de la demanda en referencia.

II. NORMA DEMANDADA

A continuación se transcribe el texto de la disposición demandada, tal como fue publicada en el Diario Oficial No 46.157 de 20 de enero de 2006, y se subraya el aparte acusado:

LEY 1005 DE 2006

(Enero 19)

Por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

CAPITULO II

Disposiciones relacionadas con el valor de los derechos de tránsito de algunas especies venales y disposiciones finales

ARTICULO 18. ORGANISMOS DE TRÁNSITO. El Ministerio de Transporte, fijará las pautas a las cuales se deben sujetar los organismos de tránsito, para su creación, funcionamiento y cancelación.

PARAGRAFO. El Gobierno Nacional, determinará el régimen de sanciones aplicables a los organismos de tránsito, en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario, después de sancionada esta ley.

De todas maneras no se autorizará trámite de especies venales a los organismos de tránsito que no se encuentren a paz y salvo por concepto de pagos o contribuciones con el Ministerio de Transporte, el SIMIT o con entidades que hayan recibido por delegación o por ley funciones en el tránsito.

I. LA DEMANDA

1. Normas constitucionales que se consideran infringidas

El accionante considera que la disposición acusada vulnera los artículos 1, 287, 300 numeral 7º, 311 y 313 numeral 6º de la Constitución Política.

1. Fundamentos de la demanda

El actor expresa que la norma acusada, en la medida en que le otorga al Ministerio de Transporte la facultad de fijar las pautas para la creación, funcionamiento y cancelación de los organismos de tránsito, resulta contraria a la Constitución, por las razones que se sintetizan a continuación.

2.1. De acuerdo con la definición contenida en el artículo 2º de la Ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito y Transporte-, los organismos de tránsito¹ son entidades administrativas del orden municipal, distrital y departamental, y, por lo tanto, su creación y supresión, así como la regulación de su funcionamiento, tal y como lo dispone la Carta Política en los artículos 300 numeral 7º y 313 numeral 6º, corresponde a los concejos municipales y a las asambleas departamentales. En estos términos la función asignada al Ministerio de Transporte por la disposición acusada resulta violatoria de la Constitución.

2.2. Al Ministerio de Transporte, como ente rector del transporte, le corresponde desarrollar las políticas en esta materia, pero, en ejercicio de sus competencias, no puede interferir en la estructura administrativa de los municipios y de los departamentos, ni en las funciones de sus distintas dependencias, lo cual corresponde definir a los entes corporativos de cada nivel.

Cosa distinta es la facultad que tiene del Ministerio de Transporte para clasificar los organismos de tránsito en categorías A, B y C, sin que quepa que la ley le atribuya competencia para fijar pautas para la creación de tales organismos.

2.3. La función atribuida en la norma demandada al Ministerio de Transporte es contraria a la autonomía de las entidades territoriales, consagrada en el artículo 1º de la Constitución y desarrollada en los artículos 287, 311, 313-6 y 300-7 superiores.

En efecto, la autonomía consiste en la capacidad de gestión independiente de los propios asuntos y comprende la posibilidad de auto normarse, la capacidad de designar sus órganos de gobierno y de administrar sus propios recursos.

En este contexto, por virtud de la descentralización, los entes territoriales asumen de manera autónoma unas competencias en sus respectivos territorios, las cuales ejercen a través de entidades administrativas propias.

La creación de un organismo de tránsito es algo que no trasciende para nada los límites municipales y es una atribución que hace parte del haz de competencias de la autoridades municipales, razón por la cual resulta contraria a la Constitución la intromisión en ese ámbito de cualquier otra autoridad, como la que en este caso se prevé por parte del Ministerio de Transporte.

Así se desprende de lo dispuesto en los artículos 287 C.P., conforme al cual la autonomía de las entidades territoriales comporta la existencia de unos derechos y unas competencias que deben ser protegidos de las interferencias de otras entidades, particularmente de la Nación; 311 C.P. que dispone que el municipio es la entidad fundamental de la división político administrativa del Estado; 313-6 C.P., en cuanto establece que corresponde a los concejos municipales, entre otras funciones, la de determinar la estructura administrativa municipal y las funciones de sus dependencias, y 300-7 C.P. que dispone lo propio en el nivel departamental.

2.4. Por lo tanto, corresponde exclusivamente a los concejos municipales y a las asambleas departamentales determinar la estructura administrativa en su respectivo territorio, de modo que “(...) el acto administrativo mediante el cual se CREA, se fija su FUNCIONAMIENTO o CANCELAR (sic) un organismo de tránsito dentro de la estructura municipal para la prestación del servicio de tránsito en su respectiva jurisdicción es un acto administrativo complejo de la esencia de los concejos y asambleas departamentales siendo inconcebible e irracional que sea del resorte del Ministerio de Transporte”².

IV. INTERVENCIONES

1. El Ministerio de Transporte interviene en el proceso para solicitar que se declare la exequibilidad de la norma demandada, para lo cual expone los siguientes argumentos:

1.1. Al Ministerio de Transporte, como órgano rector en materia de tránsito en el país, le corresponde fijar las políticas en esta materia, por lo tanto la competencia que el artículo 18 de la Ley 1005 de 2006 le confiere a esa entidad responde a las potestades que la Constitución le ha otorgado al Gobierno a través del ministerio como “(...) máxima y única autoridad competente para formular políticas en materia de tránsito y transporte (...)”³, de manera tal que los organismos territoriales de tránsito desarrollen las funciones que por ley les corresponden en su condición de autoridades de apoyo en materia de tránsito en su respectiva jurisdicción. Agrega que, en igual sentido, el Código Nacional de Tránsito Terrestre dispuso en su artículo 1, inciso 3, que “[l]e corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.”

2. Considera, por otra parte, el Ministerio que la norma acusada no vulnera la autonomía

que la Constitución ha consagrado para las autoridades territoriales, toda vez que dicha autonomía no debe ser entendida de forma absoluta, sino dentro del concepto de Estado unitario, lo cual implica que la descentralización debe desenvolverse de manera que armonice los intereses nacionales con los de las entidades territoriales, cuyas competencias se encuentran limitadas por las regulaciones de orden constitucional y legal.

En ese contexto, señala, al Ministerio de Transporte le corresponde fijar las directrices para la creación, funcionamiento y cancelación de los organismos de tránsito, y se deja en manos de las entidades territoriales la creación de los mismos, así como su administración y control.⁴

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

3. El interviniente expresa que, bajo la vigencia de la Ley 53 de 1989, se crearon doscientos ocho organismos de tránsito, al amparo de la previsión del artículo 5º de la ley, de acuerdo con el cual correspondía al Instituto Nacional de Transporte y Tránsito fijar las pautas que debían sujetar la creación y funcionamiento de los organismos de tránsito, sin que, en su momento, se hubiese entendido vulnerada la autonomía de los entes territoriales. De este modo, el Ministerio de Transporte establece las directrices para que la corporación administrativa respectiva autorice la creación del organismo de tránsito, evalúe su conveniencia, viabilidad financiera y realice los estudios técnicos necesarios, de tal suerte que en ningún momento se desconoce la competencia del ente territorial para establecer su estructura administrativa y expedir los actos administrativos por los cuales se crean los organismos de tránsito.

Agrega que al respecto se pronunció la Corte Constitucional en la Sentencia C-1051 de 2001, en la que se declaró la inexecutable de la expresión “favorable” contenida en el artículo 12 de la Ley 53 de 1989, por cuanto suponía una autorización expresa de la oficina de planeación departamental para la creación de los organismos de tránsito municipales. A diferencia de esta situación, prosigue el interviniente, en el presente caso no existe trasgresión alguna de la Carta Política, ya que en la norma demandada la función del Ministerio de Transporte, como entidad encargada de orientar las políticas de tránsito en

todo el país, es definir “el derrotero para crear, poner en funcionamiento o cancelar un organismo de tránsito”, en el ámbito del Sistema Nacional de Transporte previsto en el artículo 2º de la Ley 105 de 1993, sin interferir con las competencias propias del ente territorial.

V. CONCEPTO DEL PROCURADOR GENERAL DE LA NACION

El señor Procurador General de la Nación solicita a la Corte que se declare la exequibilidad de la expresión “creación, funcionamiento y cancelación” contenida en el artículo 18 de la Ley 1005 de 2006 “Por la cual se adiciona y modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002”, pero únicamente por el cargo formulado en la demanda.

Para el Ministerio Público la demanda de la referencia plantea la necesidad de analizar si la atribución conferida al Ministerio de Transporte para que fije las pautas a las que deben sujetarse los organismos de tránsito locales en cuanto a su creación, funcionamiento y cancelación, vulnera la autonomía concedida por la Constitución a las entidades territoriales.

Para resolver el problema jurídico planteado el señor Procurador se refiere, en primer lugar, al alcance del principio de autonomía de las entidades territoriales, así como al de los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad, para hacer luego algunas consideraciones acerca de la competencia normativa en materia de regulación de tránsito.

Indica el Procurador General de la Nación que el principio de autonomía tiene una concepción relativa por la cual su ejercicio debe llevarse a cabo dentro de un marco de legalidad que

garantice la unidad del Estado. En este contexto, considera que el demandante confunde la función legislativa del Congreso de la República con la autonomía de las entidades, pues, en la primera, se establece el marco legal en materia de tránsito al cual deben sujetarse las entidades estatales, mientras que la función de darle aplicación a las competencias territoriales está asignada al órgano corporativo respectivo.

Después de hacer algunas consideraciones en torno a la tensión que plantea la demanda entre los principios de rango constitucional de autonomía de las entidades territoriales, por un lado, y de unidad nacional, por otro, y de exponer la manera como la misma ha sido resuelta por la jurisprudencia, el Ministerio Público concluye que "... debe entenderse que el sistema de tránsito es de carácter nacional y su dirección está radicada en cabeza del Ministerio de Transporte, de tal forma que las entidades locales dentro de la autonomía que les asigna la Carta Política y la distribución de competencias que hace la ley, deben ejecutar las políticas que fije la Nación, para lograr la armonización de los intereses nacionales, regionales y locales mediante acciones que estén orientadas por los principios de subsidiariedad, concurrencia y coordinación."

Así, señala la vista fiscal, la disposición bajo estudio se ajusta a la lógica de la subsidiariedad, en la medida en que dispone la fijación de unas pautas para que el ente menor ejerza su competencia. Agrega que la norma bajo estudio se ciñe también al principio de concurrencia puesto que, cuando el interés que está en juego es tanto nacional como local, el principio de unidad nacional se satisface al reconocer al Congreso de la República la potestad de dictar las normas y principios generales y sentar directrices y orientaciones de carácter imperativo, al paso que el principio autonómico queda garantizado por la facultad reconocida a los entes territoriales de expedir, dentro de ese marco los desarrollos que sean necesarios para adecuar las pautas generales a las necesidades e intereses locales. Expresa, finalmente, que en función del principio de coordinación, la Ley 1005 de 2006 regula la distribución de competencias en materia de tránsito, asunto cuya regulación y organización compete, en primer lugar, a la Nación y que se desarrolla de manera coordinada por las entidades territoriales.

Teniendo en cuenta que el sistema de tránsito es un aspecto de carácter nacional cuya dirección está en cabeza del Ministerio de Transportes, esta entidad debe fijar las políticas y directrices para que la aplicación local de las normas obedezca a lo establecido por los principios de subsidiaridad, concurrencia y coordinación, de tal manera que "... nada se opone a que la ley atribuya a la Nación la función de fijar unas directrices a las que deben ceñirse las autoridades territoriales para que dentro de su autonomía más cercana a las necesidades locales ejecuten actividades de interés del Estado."5.

Así pues, el señor Procurador estima que el accionante da un incorrecto alcance a la expresión "fijar unas pautas" contenida en la norma acusada, pues ésta se refiere a que la regulación del tránsito en el nivel territorial está guiada por unos derroteros de carácter nacional, que en nada se oponen a que cada entidad regule de forma específica y de acuerdo con las necesidades locales, los aspectos concernientes al tránsito.

Insiste en que la regulación del tránsito no se desenvuelve exclusivamente en el campo local, y que en esa medida, encuentra su base normativa en un Código de naturaleza nacional, por cuanto existen intereses nacionales que justifican el establecimiento de regulaciones que pueden restringir la autonomía territorial para alcanzar una finalidad constitucionalmente legítima. De este modo, la asignación al Ministerio de Transporte de una competencia para fijar las pautas para la creación, funcionamiento y cancelación de los organismos de tránsito no comporta una vulneración de la competencia constitucional que tienen los concejos municipales y las asambleas departamentales para determinar directamente la estructura de los organismos de tránsito de su jurisdicción, "... sino que en ejercicio del principio de coordinación se limitó dicha competencia a la observancia de unos lineamientos básicos para su creación, funcionamiento y cancelación"6.

En consecuencia, y atendiendo a la trascendencia e importancia que el tránsito tiene a nivel

nacional, es explicable y se ajusta a la Constitución el hecho de que la ley restrinja la autonomía de las entidades territoriales mediante las directrices fijadas por la máxima autoridad en esta materia.

A esa conclusión también se llega, expresa el Ministerio Público, si se tiene en cuenta que el transporte es un servicio público del orden nacional, razón por la cual el precepto demandado debe interpretarse de conformidad con los artículos 300 y 313 de la Carta, que facultan a las asambleas departamentales y a los concejos distritales y municipales, para regular lo atinente a esta materia, atendiendo, en aplicación del principio de coordinación, las pautas generales que sobre la creación, funcionamiento y cancelación de las oficinas de transporte, dicte el Ministerio del ramo.

Con base en lo anteriormente expuesto, el señor Procurador General de la Nación solicita a la Corte Constitucional que declare la exequibilidad de la norma acusada.

VI. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS

1. Competencia

La Corte Constitucional es competente para conocer de la presente demanda en virtud del artículo 241 numeral 4º de la Carta, ya que la disposición acusada hace parte de una ley de la República.

2. El asunto bajo revisión

Para el demandante, la disposición acusada resulta contraria a la autonomía de las entidades territoriales, al permitir una interferencia indebida del Ministerio de Transporte en la determinación de la estructura orgánica de las mismas. El Ministerio de Transporte y el Ministerio Público, por su parte, consideran que esa norma expresa la necesaria armonización que debe existir entre los principios unitario y autonómico, y que si bien faculta al Ministerio de Transporte para fijar unas pautas que deben orientar la actividad de los entes territoriales, no es menos cierto que deja a éstos un espacio de autonomía suficiente en la determinación de los organismos de tránsito que habrán de operar en sus respectivas jurisdicciones.

De esta manera, corresponde a la Corte establecer si la disposición conforme a la cual se asigna al Ministerio de Transporte la competencia para fijar las pautas "... a las cuales se deben sujetar los organismos de tránsito, para su creación, funcionamiento y cancelación", es contraria a la autonomía que la Constitución ha previsto para las entidades territoriales y, en particular, a los artículos 1, 287, 300-7, 311 y 313-6 de la Constitución Política.

Para abordar el anterior problema la Corte hará, en primer lugar, unas consideraciones sobre el alcance del principio de autonomía de las entidades territoriales y su armonización con el principio del Estado unitario, para examinar después la manera como, en ese contexto, se inscribe la regulación en materia de tránsito.

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

Como de manera reiterada se ha señalado por la Corte⁷, la Constitución contempla una forma de Estado que se construye a partir del principio unitario, pero que garantiza, al mismo

tiempo, un ámbito de autonomía para sus entidades territoriales. Dentro de ese esquema, y con sujeción a la estructura fijada directamente por la Constitución, la distribución de competencias entre la Nación y los entes territoriales es algo que el ordenamiento superior ha confiado al legislador, para lo cual se le han establecido una serie de reglas mínimas orientadas a asegurar una articulación entre la protección debida a la autonomía territorial y el principio unitario, reglas que en ocasiones otorgan primacía al nivel central, al paso que en otras impulsan la gestión autónoma de las entidades territoriales.⁸

Ese diseño constitucional implica, entonces, la necesidad de armonizar los principios de unidad y de autonomía, los cuales se limitan recíprocamente. Así, ha dicho la Corte, a tenor de lo dispuesto en el artículo 287 superior, la autonomía debe entenderse como la capacidad de que gozan las entidades territoriales para gestionar sus propios intereses, dentro de los límites de la Constitución y la ley, lo cual quiere decir que si bien, por un lado, se afirman los intereses locales, se reconoce, por otro, "... la supremacía de un ordenamiento superior, con lo cual la autonomía de las entidades territoriales no se configura como poder soberano sino que se explica en un contexto unitario."⁹

El equilibrio entre ambos principios se constituye a partir de unas definiciones constitucionales que establecen unos límites entre uno y otro, no disponibles por el legislador. De este modo, la Corte ha precisado que, "[p]or un lado, el principio de autonomía debe desarrollarse dentro de los límites de la Constitución y la ley, con lo cual se reconoce la posición de superioridad del Estado unitario, y por el otro, el principio unitario debe respetar un espacio esencial de autonomía cuyo límite lo constituye el ámbito en que se desarrolla esta última."¹⁰

Sobre esta materia, la Corte Constitucional, en la Sentencia C-1258 de 2001 hizo unas precisiones en relación con el papel que le corresponde cumplir al legislador en la configuración de los ámbitos de la autonomía regional. Señaló la Corte en esa sentencia que la autonomía de los entes territoriales se desenvuelve dentro de unos límites mínimos y

máximos y que el límite mínimo de la autonomía territorial, que se encuentra garantizado por la Constitución "...está integrado por el conjunto de derechos, atribuciones y facultades reconocidas en la Carta Política a las entidades territoriales y a sus autoridades, para el eficiente cumplimiento de las funciones y la prestación de los servicios a su cargo."¹¹ En cuanto al límite máximo, expresó la Corte que el mismo tiene una frontera en aquel extremo que al ser superado rompe con la idea del Estado unitario.¹²

En la Sentencia C-579 de 2001¹³, la Corte Constitucional señaló que, por virtud del principio de unidad, la autonomía se encuentra limitada por la necesidad de que exista una uniformidad legislativa en todo lo que tenga que ver con el interés general nacional. La naturaleza del Estado unitario, prosiguió la Corte, "... presume la centralización política, que exige unidad en todos los ramos de la legislación y en las decisiones de política que tengan vigencia para todo el territorio nacional ..."¹⁴. A su vez, el principio de autonomía, ha dicho la Corte, tiene unos contenidos mínimos que comportan para los entes territoriales la facultad de gestionar sus asuntos propios, es decir, aquellos que solo a ellos atañen.¹⁵

De acuerdo con el artículo 288 de la Constitución, las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales deberán ejercerse conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad, en los términos que establezca la ley. Ello implica que para los asuntos de interés meramente local o regional deben preservarse las competencias de los órganos territoriales correspondientes, al paso que cuando se trascienda ese ámbito, corresponde a la ley regular la materia.

En ese esquema, para la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales, el legislador deberá tener en cuenta que el contenido esencial de la autonomía se centra en la posibilidad de gestionar los propios intereses (C.P. art 287), una de cuyas manifestaciones más importantes es el derecho a actuar a través de órganos propios en la administración y el gobierno de los asuntos de interés regional o local. Tal derecho, contenido de manera expresa en el artículo 287 Superior, hace parte del núcleo esencial de

la autonomía, indisponible por el legislador, y se complementa con las previsiones de los artículos 300-7 y 313-6 de la Constitución, conforme a los cuales corresponde a las entidades territoriales determinar la estructura de sus respectivas administraciones, creando las dependencias que se estimen necesarias y fijándoles las correlativas funciones.

No obstante lo anterior, es claro que, para preservar el interés nacional y el principio unitario, corresponde al legislador establecer las condiciones básicas de la autonomía y definir, respetando el principio de subsidiariedad, las competencias del orden nacional que deberán desarrollarse conforme al principio de coordinación, que presupone unas reglas uniformes y una pautas de acción que, sin vaciar de contenido el ámbito de autonomía territorial, permitan una armonización de funciones.

4. La regulación del tránsito terrestre

Como un desarrollo de la libertad de locomoción prevista en el artículo 24 de la Constitución Política, el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, dispone, en su artículo 1º, que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero que está sujeto para ello a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Dentro de ese presupuesto, el legislador dispuso que las normas del Código Nacional de Tránsito Terrestre rigen en todo el territorio nacional y que su objeto es regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, en las que internamente circulen vehículos; así como la actuación y los procedimientos de las autoridades de tránsito.

En ese contexto, la ley define quienes tienen la calidad de autoridades de tránsito¹⁶, establece una distribución de competencias entre los niveles de la administración territorial y determina la manera como deberá articularse el ejercicio de las mismas. Como regla básica de esa articulación se dispone que el manejo del tránsito en el territorio de su respectiva jurisdicción es competencia primaria de los municipios y que sólo en ausencia de autoridad de tránsito en el nivel municipal de la Administración la función deberá asumirse por las secretarías departamentales de tránsito¹⁷.

En ese plano de distribución de competencias, se contempla en la ley, por ejemplo, la existencia de un plan nacional de seguridad vial, que servirá de base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales; se establece como responsabilidad del Ministerio de Transporte la de reglamentar las características técnicas de la demarcación y señalización de toda la infraestructura vial, cuya aplicación y cumplimiento será competencia de cada uno de los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción; lo propio se dispone en todo lo referente a la ubicación y colocación de vallas publicitarias y promocionales, letreros y avisos, sus características y medidas de tal manera que no afecten la visibilidad y concentración del conductor, conforme a lo dispuesto en la Ley 140 de 1994; se atribuye al Ministerio de Transporte la tarea de poner en funcionamiento el Registro Único Nacional de Tránsito, RUNT, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país; se dispone que el Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística; que el formato de la licencia de conducción será único nacional, para lo cual el Ministerio de Transporte establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes; que la licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 del código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción; se establece, como responsabilidad del Ministerio de Transporte, la definición del formato único nacional para la licencia de tránsito, cuyo porte es indispensable para la circulación de cualquier vehículo automotor y cuya expedición estará a cargo de los organismos de tránsito, y, entre otros asuntos, se contempla la necesidad de que todo vehículo sea matriculado ante

un organismo de tránsito ante el cual cancelará los derechos de matrícula y pagará en lo sucesivo los impuestos del vehículo y se dispone que corresponde al Ministerio de Transporte diseñar y establecer las características y ficha técnica de la placa única nacional para los vehículos automotores, asignar sus series, rangos y códigos, y a las autoridades de tránsito competentes o a quien el Ministerio de transporte autorice, su elaboración y entrega. Se fijan también en la ley, con alcance nacional, las pautas de comportamiento para peatones, conductores y pasajeros, sin perjuicio de la facultad que corresponde a las autoridades territoriales de tránsito de reglamentar la aplicación de la ley en sus respectivas jurisdicciones.

De manera general se establece en el Código que para el cumplimiento de las funciones allí asignadas serán competentes, el Ministerio de Transporte, en el ámbito nacional, y los organismos de tránsito¹⁸ en su respectivas jurisdicciones. Se dispone, además, que corresponde al Ministerio de Transporte, como autoridad suprema de tránsito, definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, y se faculta al gobierno nacional para delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

De este modo, se tiene que, como expresión del principio unitario, hay un conjunto de funciones en materia de tránsito, cuyo alcance es nacional, pero para cuya ejecución se integran las autoridades de los distintos niveles administrativos, que, en el ámbito regional y local ejercen competencias diversas, unas, como ejercicio directo de la autonomía en el ámbito propio de sus respectivos territorios, otras, por expresa asignación legal, y, finalmente, otras por delegación que les haga el gobierno en los términos de la ley. De ello se desprende que, en aplicación del principio de subsidiariedad, la organización y dirección de lo relacionado con el tránsito y el transporte es, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, una competencia primaria de las entidades territoriales, las cuales con sujeción a la ley y en ejercicio de su autonomía podrán crear las dependencias administrativas que estimen necesarias para ese efecto. Tales autoridades, para el ejercicio de sus competencias propias, de las funciones que les sean asignadas por la ley y de las que les delegue el Gobierno,

deberán obrar con sujeción al principio de coordinación que garantice la articulación de los niveles nacional y territorial.

Cabe señalar que en el sistema de la Ley 769 de 2002 es preciso distinguir, con particular relevancia en el nivel municipal, entre las autoridades de tránsito¹⁹ y los organismos de tránsito, puesto que al paso que en el primer concepto se encuentran las supremas autoridades administrativas, que ejercen una cláusula general de competencia en los asuntos que conciernan al respectivo nivel territorial, los organismos de tránsito, son unidades administrativas especialmente creadas para asumir unas competencias en materia de tránsito, entre ellas, las de alcance nacional que de manera general se atribuyen por la ley a estas entidades y las que les sean delegadas por el gobierno nacional.

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

En ese contexto, en la Ley 1005 de 2006, ahora demandada, se dispuso como competencia del Ministerio de Transporte la fijación de las pautas a las que deberá sujetarse “la creación, el funcionamiento y la cancelación de los organismos de tránsito”, función que no estaba prevista en la Ley 769 de 2002, pero que tenía antecedentes en el anterior Código Nacional de Tránsito y en el régimen de la Ley 53 de 1989.

Esa competencia del Ministerio de Transporte es la que en el presente proceso es objeto de censura por el demandante, asunto que la Corte pasa a estudiar a continuación.

6. Análisis de los cargos

1. De manera preliminar observa la Corte que para poder pronunciarse sobre el problema de constitucionalidad propuesto es necesario hacer unas precisiones sobre el alcance de la norma demandada, cuya deficiente redacción podría dar lugar a equívocos, y sobre los

antecedentes de la misma en el sistema normativo.

Así, de acuerdo con el tenor literal de la norma, los destinatarios de las pautas que debe fijar el Ministerio de Transporte, serían los organismos de tránsito, lo cual resulta, sin embargo, un contrasentido, puesto que tales pautas tienen como propósito, precisamente, el de orientar la creación de tales organismos. De esa manera, el entendimiento de la norma no puede ser otro que el de que las pautas se dirigen a las autoridades que en el nivel territorial tienen competencia para la creación de organismos de tránsito. Por otro lado, tales pautas, de acuerdo con la norma acusada, rigen la creación, el funcionamiento y la cancelación de los organismos de tránsito, expresión esta última, que no tiene correspondencia en el ordenamiento que rige la estructura de la administración pública y que debe asimilarse a la supresión de entidades públicas.

Como antecedente próximo de esta norma puede citarse la Resolución 2444 de 1989, por medio de la cual, dentro del régimen de tránsito anterior a la expedición de la Ley 769 de 2002, se fijaron "... pautas para la creación, funcionamiento, clasificación y reclasificación de los Organismos de Tránsito Municipales".

En esta materia, cabe señalar que la distribución de competencias a los organismos de tránsito del nivel municipal se ha venido moviendo en la dirección de afianzar los principios constitucionales de descentralización y autonomía territorial.

Así, en el régimen del anterior Código de Tránsito, Decreto 1147 de 1971, se disponía que correspondía al gobierno²⁰ adscribir a las autoridades nacionales, departamentales o municipales del ramo, todas aquellas funciones que no hubiesen sido expresamente atribuidas por el Código a alguna autoridad en especial. Entre tales funciones se mencionaban de manera particular las relativas a la expedición de licencias de conducción o pases y al registro de vehículos. Agregaba el Código que, a tal fin, el Gobierno señalaría los

requisitos o condiciones que debían reunir las autoridades existentes o las que en el futuro se creasen en materia de tránsito, les fijaría pautas técnicas de funcionamiento y las sometería a su inspección técnica y administrativa.

En ese contexto, el artículo 5º de la Ley 53 1989, facultaba al Instituto Nacional de Transporte y Tránsito INTRA para que estableciera las pautas a las cuales se debía sujetar la creación y funcionamiento de los Organismos de Tránsito y Transporte, función que fue luego asumida por el Ministerio de Transporte. En desarrollo de la competencia establecida en la Ley 53 de 1989 se expidió la Resolución 03846 de 1993, en la cual se estableció que para la creación de los organismos de tránsito los municipios deberían solicitar asesoría técnica al Instituto Nacional de Transporte y Tránsito²¹ a efectos de establecer la estructura orgánica y funciones que deben cumplir, y elaborar un estudio de factibilidad que contenga el área de influencia del municipio, teniendo en cuenta la existencia de otros organismos de tránsito en la región; el flujo vehicular; el parque automotor; el presupuesto de funcionamiento que incluya los posibles ingresos generados, estructura administrativa y operativa; análisis del servicio público de transporte, urbano, suburbano periférico y veredal; evaluación de los requerimientos en sistematización, y plan vial del municipio. Dicha resolución contempla también que una vez creado el organismo de tránsito se deberá solicitar su correspondiente clasificación.

La Ley 769 de 2002, “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” derogó expresamente el Decreto 1147 de 1971, definió los organismos de tránsito, les atribuyó determinadas competencias en materias que se desenvuelven en el ámbito nacional y dispuso que el gobierno podrá delegarles las funciones que corresponden al Ministerio de Transporte. En esa ley no se incluyó la disposición relativa a las pautas para la creación, el funcionamiento y la clasificación de dichos organismos, la cual, en la forma que se ha reseñado, se reintrodujo por la Ley 1005 de 2006, ahora demandada.

6.2. De acuerdo con la demanda, la atribución al Ministerio de Transporte de la competencia para fijar las pautas a las cuales se deben sujetar los organismos de tránsito para su creación, funcionamiento y cancelación es contraria a la autonomía de las entidades territoriales, porque desconoce el ámbito funcional propio de las asambleas departamentales y de los concejos municipales o distritales.

Para resolver el asunto planteado debe tenerse en cuenta que, tal como se ha puesto de presente, el legislador, al paso que señaló que es responsabilidad primaria de las autoridades locales el manejo del tránsito en sus respectivas jurisdicciones, asignó a los organismos territoriales de tránsito determinadas competencias que tienen ámbito nacional y contempló también la posibilidad de que el Gobierno Nacional delegue en tales organismos las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

Lo anterior implica que, por un lado, dado que, como se ha señalado en esta providencia, el contenido esencial de la autonomía radica en la posibilidad de gestionar los propios intereses (art. 287 C.P.), una de cuyas manifestaciones más importantes es el derecho a actuar a través de órganos propios en el gobierno y administración de los asuntos de interés regional y local, la atribución al Ministerio de Transporte de la función de fijar las pautas a las que deben sujetarse las autoridades locales para la creación o la supresión de los organismos de tránsito, resulta lesiva de la autonomía de las entidades territoriales y, por consiguiente, contraria a la Constitución, en particular a lo dispuesto en los artículos 300-7 y 313-6, que asignan a las asambleas departamentales y a los concejos municipales la determinación de la estructura de las respectivas administraciones territoriales. En este sentido, la Corte, en la Sentencia C-1051 de 200122, declaró que era inexecutable, por contrariar la autonomía de las entidades territoriales para decidir sobre su estructura administrativa, y por desconocer la competencia de los concejos municipales para decidir sobre tales aspectos, que se exigiera un concepto previo favorable de las oficinas departamentales de planeación para la creación de los organismos de tránsito del nivel municipal. Señaló la Corte que cabía que la ley imponga a las autoridades municipales el deber de oír previamente al órgano de consulta, pero sin que la opinión de éste resulte obligatoria. En el presente caso, la disposición

demandada establece que corresponde al Ministerio de Transporte fijar las pautas a las que debe sujetarse la creación o la supresión de los organismos de tránsito. Esto es, a tenor de lo previsto en la norma demandada, la creación de un organismo de tránsito del nivel territorial estaría supeditada a las pautas que para el efecto dicte el ministerio, lo cual, como se ha visto, resulta contrario a la Constitución.

Por otro lado, sin embargo, la dimensión nacional de algunas de las funciones que están llamados a cumplir los organismos territoriales de tránsito hace que resulte razonable que, para garantizar el adecuado desempeño de las mismas, el Ministerio fije unas pautas uniformes que, en materia técnica, rijan el funcionamiento de esos organismos en relación con tales asuntos.

El diseño normativo en materia de tránsito, conforme al cual se hace una asignación directa de funciones a los organismos territoriales de tránsito y se prevé la posibilidad de delegación de otras del nivel nacional es una condición de eficiencia orientada a permitir que el manejo de materias cuyo ámbito de regulación es nacional y se rigen por el principio unitario, se armonice con el principio de autonomía territorial y con la competencia general que en este ámbito tienen las autoridades regionales y locales.

Resulta apenas natural en ese contexto que, como presupuesto para que los organismos territoriales de tránsito puedan desarrollar las competencias de alcance nacional que se les asignan por la ley o que, de manera general, se les delegan por el gobierno, su funcionamiento se sujete a las pautas que sobre la materia expida el Ministerio de Transporte. Tal facultad no afecta la competencia de las entidades territoriales para decidir sobre la oportunidad para crear un organismo de tránsito o sobre su estructura orgánica, o las funciones que le sean atribuidas, sino que se establece la necesidad de que para el cumplimiento de las funciones del orden nacional que les correspondan, se respeten ciertas pautas orientadas a asegurar la coordinación y la coherencia en el manejo del tránsito en todo el territorio nacional, sin que quepa sostener que la afirmación del principio autonómico

debe llevarse a un punto tal que se produzca una fragmentación en el manejo de los asuntos relativos al tránsito y al transporte en el país.

No puede perderse de vista que, en el esquema previsto por el legislador, la creación de un organismo municipal de tránsito, comporta el desplazamiento de la autoridad que hasta entonces había venido cumpliendo con las correspondientes funciones²³ y que, en todo caso, por atribución directa de la ley o por delegación del gobierno, tales organismos ejercen funciones que corresponden al ámbito nacional. Por consiguiente, contrariamente a lo sostenido por el demandante, la decisión de las autoridades locales de crear un organismo de tránsito trasciende el ámbito meramente municipal. Por esa razón, la articulación de un sistema nacional de tránsito hace necesario que el funcionamiento de dichos organismos se sujeten a ciertas pautas que preserven el principio unitario.

De este modo, en el diseño legislativo, para el cumplimiento de las funciones del ámbito nacional que de acuerdo con la ley son competencia de las autoridades territoriales, así como el de aquellas que se delegan en los organismos de tránsito del nivel territorial, éstos deben sujetarse a ciertas pautas de funcionamiento, sin el cumplimiento de las cuales no estarían en condiciones de adelantar adecuadamente las tareas que les corresponden.

En esta materia la Corte ha señalado que el legislador puede adoptar medidas conducentes a armonizar el principio unitario con el de la autonomía de los entes territoriales, "... facultad que se justifica para articular los niveles nacional y territorial, con el fin de evitar una situación de anarquía institucional."²⁴ Ha dicho la Corte que "... el Estado es uno solo, sin separación tajante ni independencia entre sus niveles nacional y territorial"²⁵, y que en esa dirección, el artículo 288 de la Constitución señala que "Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley".

En desarrollo del principio de coordinación el legislador puede armonizar las facultades de las autoridades nacionales con las de las territoriales en relación con el funcionamiento de los organismos de tránsito, encargados de velar porque se cumplan las normas de tránsito establecidas para todo el territorio nacional por la Ley 769 de 2002, lo que trasciende el ámbito meramente local. En este campo, es evidente que se requiere de homogeneidad en esas reglas para garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. En esa medida, la atribución conferida al Ministerio de Transporte, para establecer pautas para el funcionamiento de los organismos de tránsito es expresión de la concurrencia que en esta materia se da entre las autoridades de los distintos niveles territoriales y resulta acorde con la necesaria coordinación que requiere el desarrollo de este servicio.

De este modo, encuentra la Corte que, toda vez que los organismos territoriales de tránsito son entidades del orden municipal, distrital o departamental, su creación y supresión corresponde a los concejos municipales y distritales y a las asambleas departamentales. Por consiguiente, la Corte declarará la inconstitucionalidad de las expresiones “creación” y “y cancelación” contenidas en el artículo 18 de la Ley 1005 de 2006, por resultar lesivas de la autonomía de las entidades territoriales y contrarias a los artículos 300-7 y 313-6 de la Carta, que disponen que corresponde a las asambleas departamentales y a los concejos municipales la determinación de la estructura de las respectivas administraciones territoriales.

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

Por el contrario, la disposición conforme a la cual el funcionamiento de los organismos de tránsito debe sujetarse a las pautas que para el efecto fije el Ministerio de Transporte, se desenvuelve en el ámbito de la tensión unidad - autonomía, y, observa la Corte que, en la medida en que tales pautas tengan un carácter eminentemente técnico, en el ámbito de la política general señalada por la ley en la materia y se refieran únicamente a aquellas funciones del orden nacional que por ley deban ejecutar dichos organismos o a las que el gobierno nacional decida delegarles, no resulta contraria a la Constitución. En consecuencia la Corte declarará la exequibilidad de la expresión “El Ministerio de Transporte, fijará las

pautas a las cuales se deben sujetar los organismos de tránsito para su funcionamiento”, contenida en el artículo 18 de la Ley 1005 de 2006, en el entendido que las pautas que dicte el Ministerio de Transporte deben tener un carácter eminentemente técnico y sólo pueden referirse a aquellas funciones del orden nacional que por ley deban ejecutar los organismos de tránsito o a las que el gobierno nacional decida delegarles.

I. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Corte Constitucional de la República de Colombia, en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

RESUELVE

Declarar la INEXEQUIBILIDAD de las expresiones “creación, (...) y cancelación” contenidas en el artículo 18 de la Ley 1005 de 2006, y la EXEQUIBILIDAD del aparte “El Ministerio de Transporte, fijará las pautas a las cuales se deben sujetar los organismos de tránsito para su funcionamiento” de la misma disposición, en el entendido que las pautas que dicte el Ministerio de Transporte deben tener un carácter eminentemente técnico y sólo pueden referirse a aquellas funciones del orden nacional que por ley deban ejecutar los organismos de tránsito o a las que el gobierno nacional decida delegarles.

Notifíquese, comuníquese, publíquese, insértese en la Gaceta de la Corte Constitucional y archívese el expediente.

JAIME CORDOBA TRIVIÑO

Presidente

JAIME ARAUJO RENTERIA

Magistrado AUSENTE EN COMISION

NILSON PINILLA PINILLA

Magistrado AUSENTE CON EXCUSA

MANUEL JOSE CEPEDA ESPINOSA

Magistrado

HUMBERTO ANTONIO SIERRA PORTO

Magistrado

RODRIGO ESCOBAR GIL

Magistrado

ALVARO TAFUR GALVIS

Magistrado

Produced by the free evaluation copy of TotalHTMLConverter

MARCO GERARDO MONROY CABRA

Magistrado

CLARA INES VARGAS HERNANDEZ

Magistrada

MARTHA VICTORIA SACHICA DE MONCALEANO

Secretaria General

1 “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”.

2 Ver expediente, Folio 5.

3 Ver expediente, Folio 47.

4 Ver expediente, Folio 48.

5 Ver expediente, Folio 68.

6 Ver expediente, Folio 69.

7 Ver, entre otras, las sentencias C-535 de 1996, C-219 de 1997, C-579 de 2001 y C-1258

de 2001.

8 Sentencia C-219 de 1997, M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz

9 Sentencia C-535 de 1996, M.P. Alejandro Martínez Caballero

10 Ibid.

11 Sentencia C-1258 de 2001, M.P. Jaime Córdoba Triviño

12 Ibid

13 M.P. Eduardo Montealegre Lynett

14 Sentencia C-579 de 2001, M.P. Eduardo Montealegre Lynett

15 Ibid.

16 Ley 769 de 2002. ARTÍCULO 3o. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Son autoridades de tránsito en su orden, las siguientes: // El Ministerio de Transporte // Los Gobernadores y los Alcaldes. // Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital. // La Policía Nacional en sus cuerpos especializados de policía de tránsito urbano y policía de carreteras. // Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. La Superintendencia General de Puertos y Transporte. // Las fuerzas militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o. de este artículo. // 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.

17 Artículo 6º de la Ley 769 de 2002,

18 De acuerdo con el artículo 2º de la Ley 769 de 2002, los 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.

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

20 Decreto 1147 de 1971, Artículo 8.

21 Entidad para entonces en liquidación y cuyas funciones fueron asumidas por Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor del Ministerio de Transporte.

22 M.P. Jaime Araujo Rentería

23 De acuerdo con el artículo 6º de la Ley 769 de 2002, las secretarías departamentales de tránsito o el organismo designado por la autoridad, tienen la calidad de organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción, única y exclusivamente en los municipios donde no haya autoridad de tránsito.

24 Sentencia C-837 de 2001, M.P. Jaime Araujo Rentería

25 Ibid