



RESOLUCIÓN NÚMERO

DE 2018

0004585 **27 SEP 2018**

"Por la cual se resuelve la solicitud de Revocatoria Directa presentada por el señor Humberto Vega Ordoñez, contra la Resolución 718 de 2018 emitida de manera conjunta por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial"

**LA MINISTRA DE TRANSPORTE Y LA DIRECTORA DE LA AGENCIA NACIONAL DE
SEGURIDAD VIAL**

En ejercicio de sus facultades legales y en especial las conferidas por el artículo 93 de la Ley 1437 de 2011, en consonancia con lo dispuesto en el artículo 6 numeral 6.2 y 6.3 del Decreto 087 de 2011 y el 2 de Ley 1843 de 2017, numeral 4.8. del artículo 9 de Ley 1702 de 2013, y

CONSIDERANDO:

Que el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante la Resolución 718 de 2018, reglamentó los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones.

Que mediante la Resolución 426 de 2018, la Agencia Nacional de Seguridad Vial adoptó la metodología que empleará la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para la evaluación de los criterios establecidos en la Resolución 718 de 22 de marzo de 2018.

Que de forma posterior, el señor Humberto Vega Ordoñez mediante oficio 20183210462892 de 2018, solicitó la revocatoria de la resoluciones 718 de 2018 y su correspondiente guía metodológica, de conformidad con los numerales 1 y 2 del artículo 93 de la Ley 1437 de 2011.

Que el artículo 93 de la Ley 1437 de 2011, señala las causales de revocatoria y preceptúa lo siguiente:

"Artículo 93. Causales de revocación. Los actos administrativos deberán ser revocados por las mismas autoridades que los hayan expedido o por sus inmediatos superiores jerárquicos o funcionales, de oficio o a solicitud de parte, en cualquiera de los siguientes casos:

1. Cuando sea manifiesta su oposición a la Constitución Política o a la ley.
2. Cuando no estén conformes con el interés público o social, o atenten contra él.
3. Cuando con ellos se cause agravio injustificado a una persona."

Que de acuerdo a lo anterior, procederemos a analizar los argumentos expuestos por el señor Vega Ordoñez, frente a la configuración de las causales de revocatoria directa de los actos administrativos, así:

↑

144
297

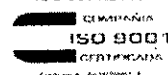


GOBIERNO
DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

ISO 9001:2015



RESOLUCIÓN NÚMERO

DE 2018

0004585

27 SEP 2018

"Por la cual se resuelve la solicitud de Revocatoria Directa presentada por el señor Humberto Vega Ordoñez, contra la Resolución 718 de 2018 emitida de manera conjunta por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial"

LA MINISTRA DE TRANSPORTE Y LA DIRECTORA DE LA AGENCIA NACIONAL DE
SEGURIDAD VIAL

En ejercicio de sus facultades legales y en especial las conferidas por el artículo 93 de la Ley 1437 de 2011, en consonancia con lo dispuesto en el artículo 6 numeral 6.2 y 6.3 del Decreto 087 de 2011 y el 2 de Ley 1843 de 2017, numeral 4.8. del artículo 9 de Ley 1702 de 2013, y

CONSIDERANDO:

Que el Ministerio de Transporte en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante la Resolución 718 de 2018, reglamentó los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones.

Que mediante la Resolución 426 de 2018, la Agencia Nacional de Seguridad Vial adoptó la metodología que empleará la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para la evaluación de los criterios establecidos en la Resolución 718 de 22 de marzo de 2018.

Que de forma posterior, el señor Humberto Vega Ordoñez mediante oficio 20183210462892 de 2018, solicitó la revocatoria de la resoluciones 718 de 2018 y su correspondiente guía metodológica, de conformidad con los numerales 1 y 2 del artículo 93 de la Ley 1437 de 2011.

Que el artículo 93 de la Ley 1437 de 2011, señala las causales de revocatoria y preceptúa lo siguiente:

"Artículo 93. Causales de revocación. Los actos administrativos deberán ser revocados por las mismas autoridades que los hayan expedido o por sus inmediatos superiores jerárquicos o funcionales, de oficio o a solicitud de parte, en cualquiera de los siguientes casos:

1. Cuando sea manifiesta su oposición a la Constitución Política o a la ley.
2. Cuando no estén conformes con el interés público o social, o atenten contra él.
3. Cuando con ellos se cause agravio injustificado a una persona."

Que de acuerdo a lo anterior, procederemos a analizar los argumentos expuestos por el señor Vega Ordoñez, frente a la configuración de las causales de revocatoria directa de los actos administrativos, así:

↑

inf
24

"Por la cual se resuelve la solicitud de Revocatoria Directa presentada por el señor Humberto Vega Ordoñez, contra la Resolución 718 de 2018"

1. Concepto de Agente de Tránsito.

Manifiesta en la solicitud que la definición de "Agente de Tránsito" dada por la Resolución 718 de 2018, contradice lo establecido en la Ley 1310 del 2009, toda vez que, según el actor, la resolución "incluye para los miembros de la Policía de Carreteras el área rural de los municipios, creando así un conflicto de competencias".

Al respecto se considera que este argumento es errado, toda vez que no existe ninguna transgresión de una norma superior, pues justamente la definición incorporada en la Resolución 718 de 2018 del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial sobre "agente de tránsito" incorpora las normas que regulan la materia a nivel nacional y a nivel territorial, esto es, la Ley 769 de 2002 y la Ley 1310 de 2009, respectivamente.

a. Normatividad a nivel territorial.

La Ley 1310 de 2009, en su artículo 1, establece claramente el siguiente ámbito de aplicación:

"Artículo 1º. Las normas contenidas en la presente ley serán aplicables a los organismos de tránsito y transporte y a los agentes de tránsito y transporte del ámbito territorial."

Artículo 2º. Definición. Para la aplicación e interpretación de esta ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones (...)

Agente de Tránsito y Transporte: *Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales."*

De igual forma señala en su artículo 4, que la Policía de Carreteras de la Policía Nacional será competente en las carreteras nacionales; los agentes de tránsito de los organismos departamentales en aquellos municipios donde no existan organismos de tránsito y los agentes de tránsito municipales o distritales en el perímetro urbano y rural de sus municipios.

Como se observa, la norma tiene tres precisiones fundamentales.

1. Un agente de tránsito debe ser un empleado público, investido de autoridad para regular la circulación en la respectiva jurisdicción.
2. La jurisdicción de la Policía de Carreteras de la Policía Nacional corresponde a todas las carreteras nacionales. **La norma no precisa ni exceptúa** aquellos tramos que hacen su tránsito por áreas rurales o urbanas de municipios, distritos o departamentos.
3. Los agentes de tránsito municipales y distritales son competentes en el perímetro urbano y rural de sus municipios. **La norma no precisa ni exceptúa** aquellos tramos que, siendo perímetro urbano o rural de un municipio, correspondan a una vía nacional.

b. Normatividad a nivel nacional.

Antes de citar la regulación nacional sobre los agentes de tránsito y transporte, es necesario aclarar que las carreteras nacionales hacen parte de la

"Por la cual se resuelve la solicitud de Revocatoria Directa presentada por el señor Humberto Vega Ordoñez, contra la Resolución 718 de 2018"

infraestructura de transporte a cargo de la Nación, según lo dispuesto en la Ley 105 de 1993, sobre planeación en el sector transporte, la cual define dicha infraestructura como "aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del País, y de éste con los demás países". Lo anterior implica que esta infraestructura está siendo administrada, en la actualidad, por la Agencia Nacional de Infraestructura "ANI" o por el Instituto Nacional de vías "INVIAS".¹

Ahora bien, con relación a los agentes de tránsito y transporte que son el brazo operativo del Ministerio de Transporte, en los parágrafos 1 y 2 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002, se dispone lo siguiente:

"PARÁGRAFO 1o. En el ámbito nacional será competente el Ministerio de Transporte y los organismos de tránsito en su respectiva jurisdicción para cumplir las funciones que les sean asignadas en este código.

PARÁGRAFO 2o. Le corresponde a la Policía Nacional en su cuerpo especializado de carreteras el control de las normas de tránsito y la aplicación de este código en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de los municipios y distritos."

Por su parte, el artículo 7 del Código Nacional de Tránsito, señala que el Ministerio de Transporte, como responsable de las carreteras nacionales, contará con un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional, que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito:

"ARTÍCULO 7o. CUMPLIMIENTO RÉGIMEN NORMATIVO. Las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público. Sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio y sus acciones deben ser orientadas a la prevención y la asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías. (...) Cada organismo de tránsito contará con un cuerpo de agentes de tránsito que actuará únicamente en su respectiva jurisdicción y el Ministerio de Transporte tendrá a su cargo un cuerpo especializado de agentes de tránsito de la Policía Nacional que velará por el cumplimiento del régimen normativo de tránsito en todas las carreteras nacionales por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios."

En este punto es necesario destacar que, el Ministerio de Transporte, mediante concepto MT-20181340179741 de 27 de agosto de 2018, sobre una consulta relacionada con un tema similar, precisó lo siguiente:

"En virtud del criterio de jurisdicción territorial la competencia de los agentes de tránsito dependerá de la vía de que se trate, así:

- *Los agentes de tránsito de la Policía Nacional ejercen jurisdicción sobre las vías nacionales; que se encuentren por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios.*
- *Los organismos de tránsito departamentales tendrán jurisdicción sobre las vías departamentales, por fuera del perímetro urbano y rural de los distritos y municipios, y en los municipios donde no exista autoridad de tránsito; y,*

¹ La Ley 105 de 1993 establece que las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del Departamento respectivo, si este demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación.

"Por la cual se resuelve la solicitud de Revocatoria Directa presentada por el señor Humberto Vega Ordoñez, contra la Resolución 718 de 2018"

- Las autoridades de tránsito locales que ejercen vigilancia y control sobre las vías que estén dentro del perímetro urbano y rural del municipio o distrito.

Así las cosas, es contrario a la ley que los cuerpos de policía nacional con funciones de policía de tránsito ejerzan sus funciones en municipios dotados de organismos de tránsito propios, los cuales actúan por medio de sus agentes de tránsito. (...) En consecuencia, cuando los cuerpos de policía nacional con funciones de tránsito invaden la jurisdicción asignada por la ley a las entidades territoriales, actúan por fuera de su propia jurisdicción, que de acuerdo con la ley son las carreteras nacionales que se encuentran por fuera del perímetro urbano de distritos y municipios, y de contera violan la regla general conforme a la cual los cuerpos especializados de agentes de tránsito actuarán únicamente en su respectiva jurisdicción".

Como se observa, la Ley 105 de 1993 y el Código Nacional de Tránsito, permiten concluir lo siguiente:

1. Las carreteras nacionales son de propiedad de la Nación y en virtud de ella son construidas, mantenidas y rehabilitadas por el gobierno nacional, a través de la Agencia Nacional de Infraestructura "ANI" y del Instituto Nacional de Vías "INVIAS.
2. El control al tránsito en las carreteras nacionales que competiría al Ministerio de Transporte como máxima autoridad de tránsito a nivel nacional, se ejerce a través de la Dirección de Carreteras de la Policía Nacional, por mandato legal.
3. La jurisdicción de la Dirección de Carreteras de la Policía Nacional incluye todas las carreteras nacionales, salvo si éstas se encuentran en el perímetro urbano de un municipio de acuerdo con el parágrafo 2 del artículo 6 de la Ley 769 de 2002.

En atención a lo dispuesto en las Leyes antes citadas, la Resolución 718 de 2018 del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial no modificó la Ley 1310 de 2009, por el contrario procedió a recoger la normatividad que sobre competencias en materia de control de tránsito existe y se viene aplicando, tanto para el ámbito nacional como para el territorial, con el fin de contar con suficiente claridad sobre las autoridades que estarían autorizadas para efectuar el trámite de solicitud de autorización para la instalación u operación de sistemas automáticos, semiautomáticos, y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones de tránsito o "cámaras salvavidas", a los que hace referencia la norma cuestionada.

2. Control Aéreo.

El actor señala que la definición de control aéreo "no solo da una nueva función y competencia exclusiva a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, sino que excluye de este procedimiento a cualquier otro organismo de tránsito (...)" y adicionalmente señala que "va en contraposición del objeto y mandato establecido en la Ley 1843 de 2017, toda vez que contrario a limitarse a reglamentar los criterios técnicos de instalación y puesta en operación de todo medio técnico o tecnológico para la detección de presuntas infracciones de tránsito, legisló al establecer quien sí y quien no puede utilizar determinados medios (...)".

Al respecto es necesario aclarar que el Ministerio de Transporte, como máxima autoridad de tránsito y transporte del país, es competente para emitir

"Por la cual se resuelve la solicitud de Revocatoria Directa presentada por el señor Humberto Vega Ordoñez, contra la Resolución 718 de 2018"

reglamentación que propenda por garantizar el interés general en materia de tránsito. Por lo tanto, si bien la Ley 1843 de 2017 le ordenó al Ministerio de Transporte, establecer los criterios técnicos para la instalación y operación de dispositivos electrónicos para la detección de infracciones de tránsito, también es cierto que la entidad cuenta con una amplia facultad reglamentaria que le permite adoptar una serie de disposiciones adicionales en materia de tránsito y transporte. De ahí que el epígrafe de la Resolución 718 de 2018 del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial incluye la frase "*y se dictan otras disposiciones*" para aclarar que la norma comprenderá aspectos adicionales a la reglamentación de los criterios técnicos citados. Así mismo, cuando se enuncian las facultades para la expedición de la norma, no solo se cita la Ley 1843 de 2017 sino también el Decreto 87 de 2011, que regula todas las competencias que en la materia reglamentaria le fueron conferidas al Ministerio de Transporte.

Hecha la anterior claridad se precisa que el control aéreo al que hace referencia la Resolución 718 de 2018 del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, no pretende ampliar la competencia de la Dirección de Carreteras de la Policía Nacional, toda vez que se trata de un control en vía que deberá efectuarse siempre sobre las vías nacionales, ubicadas por fuera del perímetro urbano de los municipios, tal como se detalló en el numeral 1 de la presente comunicación. De esta manera, el control aéreo efectuado por la DITRA se mantendrá sobre la jurisdicción otorgada actualmente por el Código Nacional de Tránsito y la Ley 1310/2009 a la Policía Nacional.

Por otro lado, con relación a la imposibilidad de efectuar este tipo de control por parte de las demás autoridades de tránsito, es necesario aclarar que el espacio aéreo, por pertenecer a la nación, es sujeto de especial protección constitucional por razones de soberanía nacional, por ello, el artículo 82 de la Constitución Política de Colombia señala como un deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y ordena a las entidades públicas regular la utilización del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.

Ahora bien, el Reglamento Aéreo Técnico colombiano establece unas prioridades para el uso del espacio aéreo, con el fin de garantizar la seguridad aeronáutica, entre las cuales se encuentran la seguridad ciudadana, el mantenimiento del orden público y la defensa de la soberanía.

La detección de infracciones de tránsito terrestre desde el aire, no hace parte de las prioridades del Reglamento referido, y por el contrario, efectuar dicho control aéreo en las zonas urbanas, que es donde operarían los agentes de tránsito diferentes a DITRA, se traduce en un aumento del nivel del riesgo propio que tiene la operación aérea. Esta afirmación se efectúa por dos razones fundamentales: la primera es que existe un mayor tráfico aéreo en las ciudades, el cual se incrementaría con el sobrevuelo de aeronaves destinadas al control aéreo del tránsito, tornando compleja la labor del control de tránsito aéreo, la visibilidad de las aeronaves, las comunicaciones y en general, aumentando la posibilidad de la ocurrencia de contingencias en las operaciones aéreas. La segunda razón es que ante una novedad, es muy complejo realizar maniobras de aterrizaje sobre zonas pobladas, pues no se cuenta con áreas que permitan un aterrizaje seguro. De esta manera se expone a la población a un riesgo de colisión, que trae como consecuencia que la navegación aérea cuente con un nivel bajo de seguridad operacional.

"Por la cual se resuelve la solicitud de Revocatoria Directa presentada por el señor Humberto Vega Ordoñez, contra la Resolución 718 de 2018"

En ese orden de ideas, la limitación del control aéreo exclusivamente a las carreteras nacionales, a través de DITRA, propende por mayores niveles de seguridad aeronáutica, evitando la producción de eventos que aumenten el nivel de riesgo propio de las operaciones aéreas.

3. Control en vía apoyado en dispositivos móviles.

De conformidad con lo dispuesto en el Código Nacional de Tránsito, las autoridades de tránsito pueden adelantar control en las vías de dos maneras, la primera, con la presencia directa en el sitio de los hechos por parte del agente de tránsito o la segunda, utilizando medios técnicos o tecnológicos para la detección de infracciones, en los términos establecidos en el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual establece que "las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura **que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor**, serán válidos como prueba"

Esta dualidad de tipos de control, se encuentra referida también en el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, el cual señala que ante la comisión de una contravención deben seguirse dos tipos de procedimientos por parte de las autoridades de tránsito: el primero, cuando el agente de tránsito se encuentra en el lugar de la comisión de la infracción y el segundo, cuando se utilizan medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo fecha y hora.

En el primer caso, de conformidad con el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, el agente de tránsito "**ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes.** Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo. La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere."

En el segundo caso, el artículo 8 de la Ley 1843 de 2018, que adicionó el Código Nacional de Tránsito, consagra que ante la comisión de una contravención detectada por ayudas tecnológicas, se deberá surtir el siguiente procedimiento:

"la autoridad de tránsito deberá enviar el comparendo por correo y/o correo electrónico, en el primer caso a través de una empresa de correos legalmente constituida, dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la validación del comparendo por parte de la autoridad, copia del comparendo y sus soportes al propietario del vehículo y a la empresa a la cual se encuentra vinculado; este último caso, en el evento de que se trate de un vehículo de servicio público. En el evento en que no sea posible identificar al propietario del vehículo en la última dirección registrada en el RUNT, la autoridad deberá hacer el proceso de notificación por aviso de la orden de comparendo.

Una vez allegada a la autoridad de tránsito del respectivo ente territorial donde se detectó la infracción con ayudas tecnológicas se le enviará al propietario del vehículo la orden de comparendo y sus soportes en la que ordenará presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los once (11) días hábiles siguientes a la entrega del comparendo, contados a partir del recibo del comparendo en la última

"Por la cual se resuelve la solicitud de Revocatoria Directa presentada por el señor Humberto Vega Ordoñez, contra la Resolución 718 de 2018"

dirección registrada por el propietario del vehículo en el Registro Único Nacional de Tránsito, para el inicio del proceso contravencional, en los términos del Código Nacional de Tránsito."

Como se observa, por mandato normativo existen dos tipos de alternativas de control, con procedimientos distintos.

Ahora bien, el control en vía contemplado en el literal c) del artículo 3 la Resolución 718 de 2018, hace referencia a la primera alternativa, es decir, al control directo efectuado por el agente de tránsito en el lugar de los hechos, con presencia del infractor:

"d) Control en vía apoyado en dispositivos móviles: Procedimiento realizado de manera directa por un agente de tránsito presente y visible en el sitio del evento, apoyado por dispositivo (s) electrónico (s) que opera manualmente para registrar la evidencia de la presunta infracción de tránsito y para la elaboración en el sitio, de la orden de comparendo, de conformidad con lo dispuesto en el primer inciso del artículo 135 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 22 de la Ley 1383 de 2010."

Tratándose de un control que efectúa el agente de tránsito en el lugar de la comisión de la infracción, no es doble exigirle el mismo tratamiento que al tipo de control que se efectúa empleando ayudas tecnológicas para **identificar al propietario del vehículo**. En este tipo de casos, el infractor está identificado y por regla general suscribe la orden de comparendo. El empleo de equipos tecnológicos se efectúa con otras finalidades, distintas a las establecidas para la detección electrónica, es decir, el objetivo no es la identificación del vehículo o del conductor, sino, por ejemplo, medir la velocidad de circulación o el grado de alcoholemia del conductor.

De acuerdo con lo anterior, la definición establecida en la Resolución 718 de 2018 del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, solo pretende aclarar que, en el caso del control en vía efectuado directamente por el agente de tránsito, en el lugar de los hechos, no requiere surtir el procedimiento previsto para el control con ayudas tecnológicas para identificación del vehículo o el conductor, aún si el agente de tránsito utilice dispositivos electrónicos con una finalidad distinta a dicha identificación del vehículo o conductor.

Se recuerda que de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1843 de 2017, los sistemas automáticos y semiautomáticos de detección de infracciones se entienden como las "ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de **lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor** de que trata el parágrafo 2 del artículo 129 de la Ley 769 de 2002 (...)"

Por lo anterior, es claro que excluir este tipo de control, que no tiene como objetivo la identificación del vehículo o del conductor, está en concordancia con lo establecido en la norma superior y en el Código Nacional de Tránsito.

Finalmente, es preciso indicar que desde la exposición de motivos de la Ley 1843 de 2017, el legislador determinó la necesidad de establecer un procedimiento distinto al contenido en la normatividad vigente en materia de tránsito y que se aplique en los eventos en los cuales se detecte presuntas infracciones al tránsito a través de SAST, para tal efecto manifestó:

0004585

"Por la cual se resuelve la solicitud de Revocatoria Directa presentada por el señor Humberto Vega Ordoñez, contra la Resolución 718 de 2018"

"Tal y como se observa, la legislación vigente sobre esta materia se ha ocupado hasta la fecha de la asignación de competencias para la utilización de estos mecanismos de control, vigilancia y sanción para los ciudadanos; sin embargo, en la actualidad existe un vacío normativo respecto a los criterios técnicos especializados que deben tenerse en cuenta al momento de instalar estos mecanismos.

Hacia este importante aspecto se orienta la propuesta que nos ocupa, no basta con tener claridad sobre el organismo competente para la instalación del mecanismo de control, es también de vital importancia que nuestra legislación incluya criterios técnicos objetivos, para el ejercicio de la función sancionatoria en estos espacios.

(...)

Conviene dejar en claro que la presente iniciativa en ningún momento pretende modificar las competencias ya establecidas para las autoridades de tránsito, llámese alcaldías y/o gobernaciones, materia de control, vigilancia y sanción de infractores de las normas de tránsito vigentes.

Lo que busca la presente iniciativa es recurrir a criterios técnicos objetivos que permitan conciliar las metas propuestas en materia de transformación vial, respecto a aspectos tan fundamentales como la competitividad y seguridad."

4. Condiciones de Calidad en la operación.

En su solicitud en los puntos 3 y 7 se efectúa una serie de observaciones relacionadas con la falta de definición de los patrones necesarios para emitir el concepto de desempeño de tecnología por parte del Instituto Nacional de Metrología. Al respecto se aclara que la Ley 1843 de 2017 exigió la participación de dicha entidad en el proceso en los siguientes términos:

"ARTÍCULO 14. LABORATORIOS. Los laboratorios que se acrediten para prestar el servicio deberán demostrar la trazabilidad de sus equipos medidores de velocidad conforme a los patrones de referencia nacional, definidos por el Instituto Nacional de Metrología.

El servicio de trazabilidad de los equipos medidores de velocidad se prestará con sujeción a las tarifas establecidas por dicho instituto, hasta tanto existan laboratorios acreditados en el territorio nacional, la calibración de los equipos, medidores de velocidad, estará a cargo del Instituto Nacional de Metrología".

En virtud de lo anterior, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través de la Resolución 718 de 2018, ratificaron el requisito ya establecido en la Ley 1843 de 2018, y en los términos propuestos por el mismo Instituto Nacional de Metrología.

5. Guía Metodológica. Resolución 426 de 2018.

Señala en su escrito que el criterio "historial de infracciones" no contiene requisitos "congruentes para determinar la existencia de dicha incidencia que muestre mayor ocurrencia en la seguridad vial" por considerar que la exigencia

"Por la cual se resuelve la solicitud de Revocatoria Directa presentada por el señor Humberto Vega Ordoñez, contra la Resolución 718 de 2018"

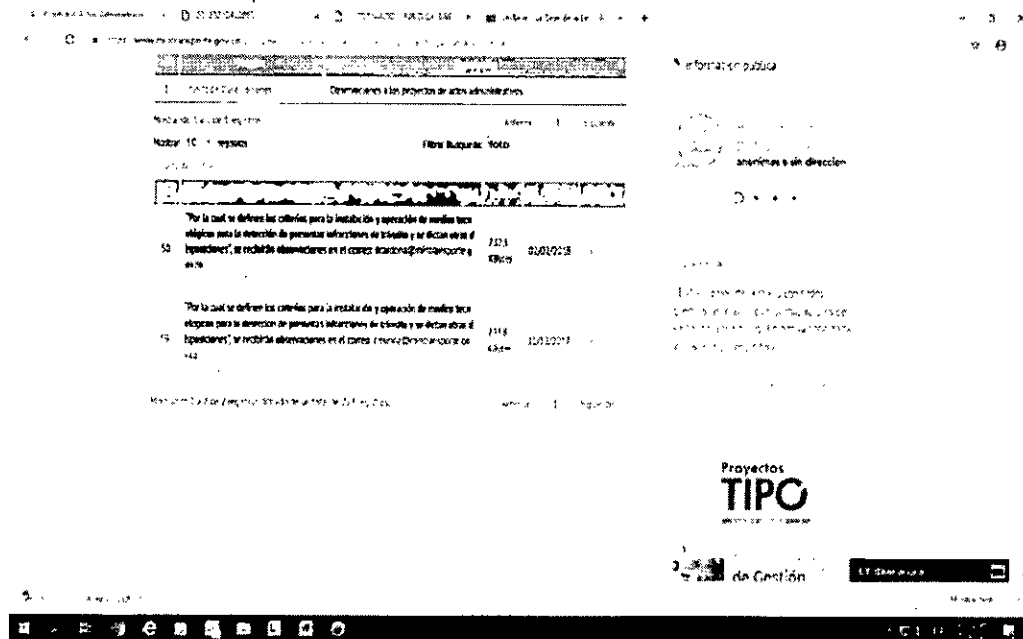
de un cierre de ciclo de la sanción, no es un criterio técnico válido y que el porcentaje exigido de pago anual mayor al 60% no corresponde con la cultura de pago que se registra a nivel nacional y que esta reportada por SIMIT, la cual no supera un 30%.

Al respecto, es preciso indicar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la entidad competente para pronunciarse sobre el particular, toda vez que dicha entidad en ejercicio de la facultad conferida por el parágrafo 3 del artículo 7 de la Resolución 718 de 2018, expidió el acto administrativo objeto de su solicitud.

6. Deber de información al público.

Señala en su solicitud de revocatoria de la Resolución 718 del 22 de marzo de 2018 del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Resolución 426 de 2018 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que no se cumplió con el deber de información al público de los proyectos de regulación contenida en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011.

Sobre el particular, es preciso indicar que la Resolución 718 del 2018 del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial surtió el proceso de publicidad exigida por la Ley 1437 de 2011 y la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte en la página web de esta Cartera Ministerial. Para su conocimiento, se adjunta pantallazo de publicación en la página web del Ministerio de Transporte:



Con relación a la Resolución 426 de 2018 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se informa que ésta surtió la publicidad exigida por la Ley 1437 de 2011 y por la Resolución 360 de 2018 de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por un término de 10 días. Para su conocimiento, se adjunta pantallazo de publicación en la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial:

RESOLUCIÓN NÚMERO

0004585

DEL

27 SEP 2018

"Por la cual se resuelve la solicitud de Revocatoria Directa presentada por el señor Humberto Vega Ordoñez, contra la Resolución 718 de 2018"

Menú de navegación: Inicio, Bienvenidos a esta entidad, Metodología de Evaluación, Leyes desde 1987, Registros de, Anterior, Siguiente, Favoritos, Buscar, Ayuda



Agencia
Nacional de
Seguridad Vial

20 de abril de 2018

**Metodología de Evaluación de los criterios
establecidos en la Resolución 718 del 22 de marzo de
2018**

A- A A-

Metodología de Evaluación de los criterios establecidos en la Resolución 718 del 22 de marzo de 2018. Por la cual se reglamentan los criterios técnicos para la instalación y operación de medios técnicos o tecnológicos para la detección de presuntas infracciones al tránsito y se dictan otras disposiciones.

Se reciben observaciones al correo electrónico planes@ansv.gov.co hasta el día 10 de Mayo de 2018.

<http://www.quepasa.co/public/archivos/Metodologia%20de%20evaluacion%20de%20los%20criterios%20Resol%20718del2018.pdf>

7. Reglamentación a cargo del Ministerio de Transporte en conjunto con la ANSV.

Se acusa a la Resolución 426 de 2018 expedida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de no haberse expedido por el Ministerio de Transporte y solo por la ANSV, violando lo dispuesto en la Ley 1843 de 2017, que exige establecer unos criterios técnicos para la instalación y operación de SAST de manera conjunta.

Al respecto se considera que el argumento no es de recibo, toda vez que la exigencia contemplada en la Ley 1843 de 2017 fue cumplida a través de la Resolución 718 de 2018 del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual justamente estableció los criterios técnicos para la instalación y operación de SAST, la cual fue expedida por ambas entidades.

Ahora bien, la misma Resolución 718 de 2018 en el párrafo 3 del artículo 7, estableció que la ANSV como entidad adscrita a esta Cartera Ministerial y soporte institucional y de coordinación para la ejecución, seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a cumplir las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional, realice el estudio de la documentación del trámite de autorización de los SAST y en consecuencia expidiera la metodología a emplear para dicho concepto.

En cumplimiento de dicho mandato, la Resolución 426 de 2018 fue expedida por la ANSV, para que los interesados puedan conocer la metodología que empleará la agencia en sus evaluaciones, buscando mayor publicidad en las actuaciones, sin que ello implique que la entidad autónoma e independientemente del Ministerio de Transporte haya establecido unos criterios para la autorización de instalación u operación de cámaras salvavidas, distintos a los ya definidos de manera conjunta en la Resolución 718 de 2018.

Por lo anterior y por obvias y fundadas razones, el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial consideran que no es procedente acceder a su solicitud, toda vez que no se configura alguna de las causales establecidas para que prospere la acción.

2