

Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, que modificó el artículo 143 de la Ley 769 de 2002

Contacto Jurídica Herrera, Sattler & Ossa <contacto@juridicahso.com>

Vie 05/05/2023 9:54

Para: Secretaria3 Corte Constitucional <secretaria3@corteconstitucional.gov.co>

 1 archivos adjuntos (5 MB)

V.FINAL_Demanda de inconstitucionalidad Ley 2251.pdf;

Bogotá D.C., 05 de mayo de 2023

Honorables Magistradas y Magistrados
CORTE CONSTITUCIONAL
secretaria3@corteconstitucional.gov.co
marthas@corteconstitucional.gov.co
secretariadigital@corteconstitucional.gov.co
E. S. D.

JULIO ANDRÉS OSSA SANTAMARIA, identificado con cédula de ciudadanía 79'649.724 de Bogotá, **JUAN CAMILO HERRERA PRIETO**, quien se identifica con cédula 14'369.684 de Ibagué, y **ARMIN JOSEF SATTLER GONZÁLEZ**, de cédula de ciudadanía 80.082.591 de Bogotá, actuando como ciudadanos en ejercicio de la acción pública de inconstitucionalidad prevista en el artículo 241-4 de la Constitución Política, presentamos como documento adjunto ante la Corte Constitucional **DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD** contra el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, por la cual se subrogó el artículo 143 de la Ley 769 de 2002, y solicitamos que la norma sea declarada **INEXEQUIBLE**.

Cordialmente,

--

Contacto Jurídica Herrera, Sattler & Ossa



Bogotá D.C., 05 de mayo de 2023

Honorables Magistradas y Magistrados
CORTE CONSTITUCIONAL
secretaria3@corteconstitucional.gov.co
marthas@corteconstitucional.gov.co
secretariadigital@corteconstitucional.gov.co
E. S. D.

Ref. Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, que modificó el artículo 143 de la Ley 769 de 2002

JULIO ANDRÉS OSSA SANTAMARIA, identificado con cédula de ciudadanía 79'649.724 de Bogotá, **JUAN CAMILO HERRERA PRIETO**, quien se identifica con cédula 14'369.684 de Ibagué, y **ARMIN JOSEF SATTLER GONZÁLEZ**, de cédula de ciudadanía 80.082.591 de Bogotá, actuando como ciudadanos en ejercicio de la acción pública de inconstitucionalidad prevista en el artículo 241-4 de la Constitución Política, presentamos ante la Corte Constitucional **DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD** contra el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, por la cual se subrogó el artículo 143 de la Ley 769 de 2002, y solicitamos que la norma sea declarada **INEXEQUIBLE**.

I. TEXTO DE LA NORMA ACUSADA

Transcribimos el texto de la norma acusada, contenida en el Diario Oficial 52.095 del 14 de julio de 2022:

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

Artículo 143. Daños materiales. En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del

mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.

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

II. NORMAS CONSTITUCIONALES INFRINGIDAS

El artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 es inconstitucional porque vulnera los artículos 2º, 6º, 11, 58, 60, 88 y 189-4.

III. ARGUMENTOS DE INCONSTITUCIONALIDAD DE LA NORMA DEMANDADA

A. Contenido de la norma acusada, el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022

1. El primer inciso del artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, que subrogó el artículo 143 de la Ley 769 de 2002, dispone que cuando se produzca un accidente de tránsito en el que solo se causen daños materiales sin lesionados (sea en vehículos asegurados, no asegurados, inmuebles, cosas o animales), los interesados en el accidente deberán recaudar las pruebas del incidente utilizando herramientas técnicas y tecnológicas que permitan la atención del accidente de forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información.

La norma agrega que estas pruebas, recaudadas con esas condiciones (obtenidas por herramientas técnicas y tecnológicas, que garanticen la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta), reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.

2. Como se desprende de su lectura, y sin que sea necesario hacer ningún esfuerzo interpretativo, la disposición legal ha descargado en las personas involucradas en un accidente de tránsito en el que solo se produzcan daños materiales —sin lesionados—, la obligación de recaudar el material probatorio del accidente de manera técnica, por medios tecnológicos, y de asegurar que dicho material garantice las condiciones de autenticidad, integridad, conservación y garantía de posterior consulta, para uso probatorio del mismo (se entiende que en los escenarios de reclamación correspondientes), de forma tal que el recaudo de dicha evidencia reemplaza, en la actualidad, el informe oficial de la autoridad de tránsito o que popularmente se conocía como el “croquis” para que diera cuenta sobre las condiciones de tiempo, modo y lugar en que se produjo el accidente.

3. Por esta vía, el legislador ha decidido desplazar a la autoridad de tránsito de la obligación/deber de establecer, de manera oficial, a través del Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT), las circunstancias de modo, tiempo y lugar en que pudo haber ocurrido el accidente, y ha volcado toda la responsabilidad del recaudo probatorio en el particular para que las personas involucradas en los eventos de accidentes sin lesiones, lo constituyan y los hagan valer en los diversos escenarios jurídicos de reclamación (acciones civiles, reclamaciones con aseguradoras, procesos penales, etc.). El hecho de que el material probatorio recaudado por el interesado reemplace el IPAT demuestra que la autoridad de tránsito no tiene obligación de acudir al lugar del accidente para consignar dicha información.

4. A juicio de quien presenta esta demanda, aunque, como lo indica el segundo inciso de la norma, la disposición acusada pretende que estos accidentes no obstaculicen el tránsito vehicular, el desplazamiento de la responsabilidad que en virtud de la norma anterior recaía en la autoridad pública de tránsito al ciudadano constituye una flagrante violación de la Constitución Política, puesto que a pesar de ser necesario y adecuado descongestionar el tráfico, descarga una responsabilidad desproporcionada en la ciudadanía que desprotege sus derechos, así como promueve la degradación del orden público y el desamparo de los intereses públicos, tal y como se procede a demostrar.

B. Violación de los artículos 2º y 58 de la Constitución Política. La desprotección de los bienes de los residentes en Colombia

1. Alcance de la norma demandada

El artículo 16 de la Ley 2251 es contrario al artículo 2º de la Constitución Política porque propicia una absoluta desprotección de los bienes de las personas que,

desde la vigencia de esta ley, se ven involucradas en un accidente de tránsito sin lesionados.

En efecto, el artículo acusado dispone que en caso de accidente de este tipo, quien debe recaudar el material probatorio que servirá de base a la reclamación indemnizatoria (ya sea por vía de conciliación o por cualquier otro de los mecanismos de acceso a la justicia) es el propio ciudadano involucrado, no la autoridad de tránsito. Ello, independientemente de que la persona implicada tenga los materiales y la preparación técnica suficiente, así como las herramientas tecnológicas requeridas para garantizar que dicho recaudo cumpla con las condiciones mínimas de autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta por parte de las autoridades.

Por esta vía, el artículo demandado contraría el segundo inciso del artículo 2º de la Carta que establece como obligación y deber constitucional de las autoridades de la República la protección de la vida, honra y **bienes**, entre otros, de las personas residentes en Colombia. Aspecto dual que en el caso del Estado es una obligación, y que para la ciudadanía es un derecho correlativo.

En primer lugar, es claro que el verbo rector de la norma no establece una opción al ciudadano para que busque al agente de tránsito con el fin de recaudar el material probatorio. La norma dice claramente que “los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente **recaudarán** todas las pruebas relativas a la colisión”, modo imperativo que deja en claro que es obligación de los ciudadanos, aseguradoras e interesados acometer el recaudo probatorio. En suma, no es una potestad del ciudadano, sino un deber.

Ahora bien, el legislador, al imponer al ciudadano la carga de recoger las pruebas necesarias para evidenciar la ocurrencia del accidente, y para determinar las condiciones de modo, tiempo y lugar de los hechos, para que puedan sustentar cualquier reclamación indemnizatoria (al tiempo que impide la asistencia de la autoridad de tránsito), ha puesto en cabeza de un sujeto no cualificado —el ciudadano común— la recolección de una evidencia que requiere un conocimiento técnico, objetivo, neutro y especializado, y sin presiones de interés alguno.

Ciertamente, para determinar la responsabilidad por daños materiales en un accidente de tránsito es necesario acudir al material probatorio que evidencia la ocurrencia del hecho. Este material probatorio, como cualquier otro, debe cumplir exigencias técnicas que permitan al evaluador, al juzgador, el asegurador, etc. determinar las condiciones de tiempo, modo y lugar en que ocurrieron los hechos,

de manera que sea posible establecer en quién o quiénes recae la responsabilidad del daño.

En consecuencia, el material probatorio debe tener la calidad y el mérito suficientes para que esa deducción sea posible y viable en el ámbito de la imparcialidad. Un acervo probatorio defectuoso, deficientemente recaudado, de dudosa autenticidad, incompleto, sesgado, recaudado con evidencias de baja calidad, etc., puede dar lugar a que la pretensión indemnizatoria sea fallida sobre la base de formalidades o cuestiones sustantivas que son ajenas a la experticia del promedio de la ciudadanía.

Para que las pruebas recaudadas en un accidente de tránsito en el que solo se produzcan daños materiales sean idóneas, se requiere de una experticia suficiente que permita identificar muchos factores, muchos elementos relevantes a la hora de definir la responsabilidad civil, administrativa, penal, por el daño.

Esto es especialmente sensible si se tiene en cuenta que la obligación que se descarga en el ciudadano ocurre momentos después de un accidente de tránsito, que es una situación de estrés, que genera confusión, y en medio de la cual no se espera que el afectado cuente con la serenidad y objetividad necesarias para acometer una labor técnica que exige experiencia, experticia y tranquilidad.

2. Alcance de la subrogación introducida por la Ley 2251 de 2022

Para interpretar correctamente el alcance de la norma, repárese en lo siguiente.

El artículo 16 demandado subrogó la norma original de la ley 769 de 2002 que sí exigía la intervención de la autoridad de tránsito en el momento y lugar del accidente, con el fin de facilitar la conciliación mediante un acta que tenía la calidad de cosa juzgada y prestaba mérito ejecutivo. Si no se lograba la conciliación, el artículo 144 obligaba a levantar el IPAT, Informe de Policía de Accidente de Tránsito.

Con el IPAT, los afectados podían acudir a las instancias correspondientes para hacer valer sus derechos, reclamar responsabilidades, etc. El texto de la norma anterior era el siguiente:

Texto inicial del artículo 143: Daños materiales. En caso de daños materiales en los que sólo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, será

obligación de los conductores detenerse y presentar a la autoridad presente en el lugar de los hechos, el documento de identificación, la licencia de conducción, la licencia de tránsito, la información sobre su domicilio, residencia y números telefónicos y sobre los seguros a que se refiere esta ley.

Los conductores y demás implicados podrán conciliar sus intereses en los centros de conciliación legalmente constituidos y acudir a las compañías aseguradoras, previa extensión de un acta que suscribirán las partes y la autoridad de tránsito que presencie la conciliación, la cual tiene la calidad de cosa juzgada, y prestará mérito ejecutivo.

En todo caso, se hará el retiro inmediato de los vehículos colisionados y de todo elemento que pueda interrumpir el tránsito.

Artículo 144. Informe policial. En los casos en que no fuere posible la conciliación entre los conductores, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán suscribirlas, y si éstos se negaren a hacerlo bastará la firma de un testigo mayor de edad.

Como se ve, la disposición anterior otorgaba protección suficiente al ciudadano involucrado en un accidente de solo latas. Primero le permitía conciliar en el sitio del evento y, en caso de que no fuera posible hacerlo, institucionalizaba la presencia del Estado en forma de autoridad de tránsito, encargada no solo de –quizás– facilitar la conciliación, sino de hacer el informe policial destinado a instancias posteriores de reclamación e indemnización.

Lamentablemente, con la redacción actual de la norma, la disposición no prevé la presencia del agente de tránsito en el lugar de los hechos, ni siquiera cuando no hay ánimo conciliatorio. La disposición obliga a los ciudadanos a recoger el material probatorio *in situ*, independientemente de que exista dicho ánimo, para intentar la conciliación en un momento posterior en un centro de conciliación, con lo cual impide que el agente de tránsito haga presencia para recoger la evidencia probatoria, de manera objetiva e imparcial.

El inciso segundo obliga, por su parte, a los involucrados en el accidente a retirar los vehículos inmediatamente, lo que impide que, en caso de no existir ánimo

conciliatorio, el agente de tránsito haga el informe de policía con el fin de recaudar el material probatorio que será discutido en las instancias de reclamación e indemnización. Como el inciso segundo ordena retirar los vehículos de la vía pública e impide que se haga el informe de policía en los accidentes “solo latas”, los ciudadanos están obligados a recoger las pruebas por sí mismos, a llevarlas posteriormente a un centro de conciliación, y a hacerlas valer como evidencia de la reclamación, sin que sea posible contar con el informe de policía, pues éste no puede recaudarse en un accidente que solo afecte bienes materiales.

De este modo, cuando no existe ánimo conciliatorio, las partes no cuentan con la ayuda de la autoridad de tránsito para elaborar el croquis del accidente, ni para recaudar las pruebas técnicas requeridas en fecha posterior en las instancias de indemnización. El informe a que hace referencia el artículo 144 de la Ley 769 queda restringido a los accidentes en los que hay lesionados.

El hecho de que independientemente de la existencia del ánimo conciliatorio el agente de tránsito no haga el Informe de Policía desencadena la vulneración masiva de las normas constitucionales involucradas, tal como pasa a estudiarse.

3. El informe policial

El informe policial, previsto en el artículo 144 de la Ley 769 de 2002, que ya no se expide cuando el accidente solo involucra daños materiales, con independencia de que exista o no ánimo conciliatorio, era crucial para determinar las responsabilidades del daño.

Tal como lo reconoció la Sentencia C-429 de 2003, “...*el informe descriptivo elaborado por una autoridad de tránsito, constituye un importante instrumento al servicio de la administración de justicia como quiera que en éste se da cuenta de la ocurrencia de un hecho, en algunos casos con implicaciones de orden civil pero en otros además con carácter penal, en el que aparecen identificados los conductores implicados, así como consignados datos sobre las posibles condiciones en que aquél tuvo lugar, y además estará firmado por los conductores o en su defecto por un testigo. **Datos todos estos que resultan fundamentales para orientar una futura investigación o proceso y a partir los cuales se puede producir la prueba que se requiera para establecer la realidad y veracidad de los hechos**”.*

No obstante, pese a que la prueba del daño requiere de una recolección técnica (la norma exige que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior

consulta y uso probatorio de la información), la norma demandada entrega dicha responsabilidad o carga procesal, al ciudadano común, que además de encontrarse en el traumático trance de un accidente, debe conservar la tranquilidad de la cual carece para recolectar la información relevante de manera técnica y precisa, muy a pesar de que ninguna disposición legal, ningún instructivo, ningún deber específico suponen legalmente que dicho ciudadano deba haber sido capacitado en las formas requeridas para recoger dicha prueba.

Téngase en cuenta que a la luz de la jurisprudencia transcrita, el informe policial es documento contentivo de datos “fundamentales” para orientar una futura investigación o proceso y para establecer la realidad y veracidad de los hechos, lo cual significa que sin dicho documento la determinación de las circunstancias de la ocurrencia del accidente y la determinación de la responsabilidad resulta ilusoria.

4. La importancia del agente de tránsito

Además de lo anterior, debe decirse que la presencia del agente de tránsito en el accidente “solo latas” es fundamental para la conservación del orden y para garantizar la preservación de los derechos involucrados.

En primer término, debe recordarse que el deber del Estado de proveer seguridad a sus ciudadanos se despliega en todos los ámbitos de la vida en sociedad. Según la sentencia T-224 de 2014, “la noción de “seguridad” se proyecta en tres dimensiones distintas, a saber: (i) como un valor constitucional, (ii) como un derecho colectivo y (iii) como un derecho fundamental (...) (i) En cuanto al primer aspecto, se ha dicho que la seguridad está referida a la garantía de las condiciones necesarias para el ejercicio de todos los derechos y libertades fundamentales por parte de quienes habitan el territorio nacional. La seguridad fue uno de los objetivos que movió al Constituyente a expedir nuestro texto fundamental: el Preámbulo de la Carta dispone que fue voluntad del pueblo soberano asegurar a los integrantes de la nación la vida, la convivencia y la paz, entre otros”. (Subrayas propias)

En la misma sentencia se dijo:

“En la misma dirección, el artículo 2º Superior, establece que las autoridades están instituidas para salvaguardar a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades”.

Ahora bien, descendiendo al deber específico de las autoridades de tránsito, según la Sentencia C-557 de 2006, “...las funciones de las autoridades de tránsito están enmarcadas por la necesidad de la administración de garantizar la seguridad, la vida, la integridad y los bienes de los ciudadanos, frente a la actividad del tránsito terrestre. De este modo, los agentes de tránsito como autoridades están encargados de (i) enseñar y promulgar el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte con un fin preventivo, (ii) aplicar las normas de tránsito y transporte y hacer efectivas las sanciones que en ellas se contemplan; (iii) aplicar normas de tránsito y transporte que implican el desarrollo de procedimientos, en situaciones especiales derivadas de la actividad del tránsito, tales como contravenciones, daños materiales, embriaguez de conductores o infracciones penales y **(iv) cumplir funciones de policía judicial**”¹.

El artículo 148 de la ley 769 prescribe expresamente la naturaleza de las funciones de policía judicial desempeñadas por las autoridades de tránsito, así:

Artículo 148. Funciones de Policía Judicial. En caso de hechos que puedan constituir infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal.

Dicho lo anterior, la presencia del agente de tránsito materializa la presencia del Estado en el sitio del accidente y habilita la función de policía judicial para la determinación de las responsabilidades derivadas de la colisión.

La presencia del agente de tránsito constituye una garantía de imparcialidad y neutralidad, una garantía de seguridad, buena fe; una garantía de que las pruebas que se recojan, en vista a cualquier reclamación y a cualquier procedimiento administrativo, se obtengan con el conocimiento técnico idóneo, con la instrucción previa, pero especialmente con la oficialidad de un sujeto imparcial que no se ha visto involucrado en el accidente y que no se ve afectado por la destrucción de su patrimonio.

La presencia del agente de tránsito, encargado de levantar el Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT), es no solo garantía de que las pruebas serán recaudadas de forma técnica, sino muestra de que el Estado hace presencia en el

¹ Sentencia C-577 de 2006

sitio del accidente para proteger el patrimonio de quien se ha visto afectado por un accidente que se ha ocasionado en vía pública.

Así mismo, la presencia del agente de tránsito permite determinar los daños a la infraestructura pública, patrimonio de todos, cuando la colisión ha destruido bienes públicos, semáforos, separadores, bolardos, puentes, etc.

Por otro lado, el informe de policía es un documento público que goza de las prerrogativas de su categoría. La citada sentencia C-429 de 2003 advirtió que *“un informe de policía al haber sido elaborado con la intervención de un funcionario público formalmente es un documento público y como tal se presume auténtico, es decir, cierto en cuanto a la persona que lo elaboró, manuscrito o firmado, mientras no se compruebe lo contrario mediante tacha de falsedad, y hace fe de su otorgamiento y de su fecha; y, en cuanto a su contenido es susceptible de ser desvirtuado en el proceso judicial respectivo”*.

La importancia del informe policial es definitiva porque en manos de los particulares, la perspectiva y la forma en la que se recopilen las pruebas puede no solo afectar los intereses de otro particular, sino del Estado, es decir, del interés general. Ello, porque la posibilidad de adelantar cualquier reclamo indemnizatorio depende de la idoneidad probatoria de la evidencia y la forma que se recoja.

Al impedir la presencia del agente de tránsito en el lugar de los hechos, haya o no interés conciliatorio, el legislador ha privado al ciudadano de la protección que el Estado le otorgaba a través suyo, contrariando con ello el artículo 2º de la Carta, además de que ha trasladado en la misma víctima y victimario la carga de realizar una labor probatoria que requiere de una mínima experticia para la cual este no ha sido preparado y, lo que es peor, para lo cual no existe norma legal que lo obligue.

Este traslado de la carga de la recolección probatoria no es insignificante y, por el contrario, afecta valores constitucionales de alta relevancia.

Las complicaciones operativas que implica la asunción de esa responsabilidad son muchas y son evidentes. Proponemos algunas de ellas:

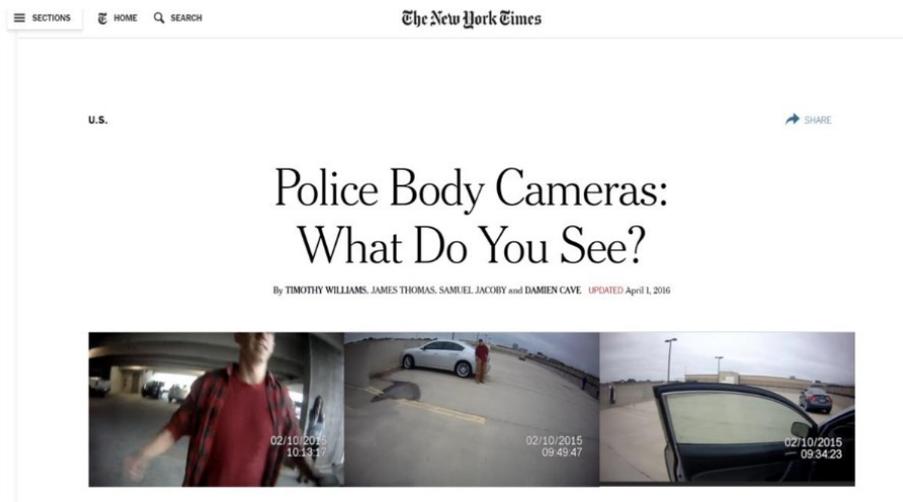
- a.** No existe norma legal o reglamentaria que suponga el deber de todo ciudadano de instruirse en la forma correcta de recoger el material probatorio en caso de un accidente de tránsito. El policía de tránsito sí tiene ese entrenamiento.
- b.** Dependiendo de la severidad del accidente —sobre la base de que no hay heridos en el campo físico— no es posible suponer que el conductor o el

pasajero afectado estarán en condiciones psicológicas de recoger las pruebas necesarias para adelantar una reclamación indemnizatoria. En otras palabras, el legislador solo reconoce como “lesión” lo que pase en el mundo de los órganos externos o tangibles, pero no de la esfera psicológica de las personas que literalmente están envueltas en una crisis o *shock* derivado de un accidente de tránsito. Esta premisa atenta directamente contra el derecho a la igualdad, porque asume que todas las personas, sin importar su edad, sexo, raza, origen nacional, lengua, u otro factor conexo reaccionaran igual ante un accidente y estarán en capacidad de constituir las pruebas que la eximan de responsabilidad ante un accidente. Incluso, que personas o grupos discriminados o históricamente marginados condición económica, física o mental, podrán igualmente contar con los medios para recopilarlas en igualdad de condiciones de cualquier otro conductor.

- c. En contraposición a lo anterior, el policía de tránsito sí está obligado y llamado a guardar esa distancia psicológica respecto de los hechos, que garantizan la serenidad en la recolección de la prueba.
- d. Ninguna persona está obligada por ley a portar un sistema de captura de imágenes que le permita tomar las pruebas fotográficas o por medios tecnológicos similares para probar la responsabilidad por el daño ocasionado por un tercero. Aunque los teléfonos celulares con cámara fotográfica son cada vez más comunes, el legislador, indirectamente como lo ha hecho, no puede obligar a todos los ciudadanos a contar con un aparato cuyas características le permitan capturar las imágenes del accidente y en la calidad y exigencias propias de las aseguradoras o de terceros. El policía de tránsito sí está obligado a portar ese sistema.
- e. Aunque el conductor o el pasajero portaran un aparato fotográfico, la falta de capacitación técnica —por inexistencia de la norma que la exija— impide suponer que todos los involucrados en un accidente de tránsito están en condiciones de determinar cuáles son elementos relevantes que deben ser fotografiados. El policía de tránsito debería y es el llamado a capturar los elementos relevantes del hecho.
- f. Nada permite suponer que las condiciones climatológicas, lumínicas, o cualquier otro factor fenoménico existente en el momento del accidente permitan que los aparatos fotográficos puedan recoger las imágenes relevantes del accidente. El policía de tránsito puede acceder a ellos por otros medios técnicos idóneos.

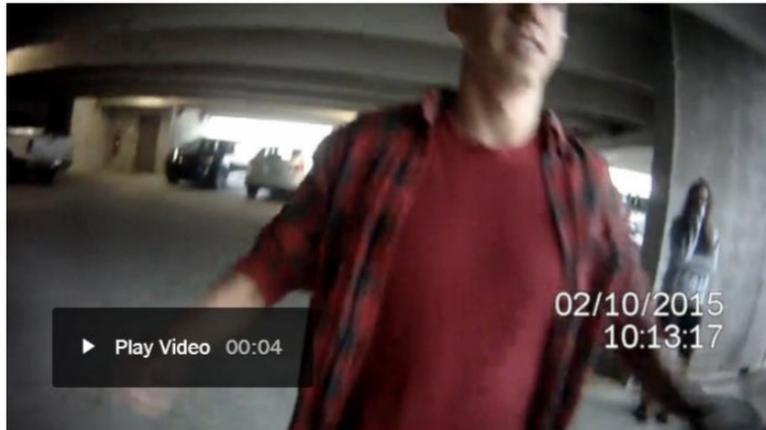
Las cámaras fotográficas no son infalibles, ya que la forma y el ángulo con el que sea levantada la información puede afectar la perspectiva del observador. Incluso, en el contexto de Estados Unidos de América, las denominadas *body*

camaras o cámaras incorporadas al cuerpo de agentes de policía pueden afectar gravemente según la perspectiva. Precisamente, en una investigación adelantada por el The New York Times, se demuestra la gravedad y vulnerabilidad de este método y las debilidades que tienen las cámaras fotográficas para ser tenidas en cuenta como único mecanismo de prueba:



Disponible en:

<https://www.nytimes.com/interactive/2016/04/01/us/police-bodycam-video.html>

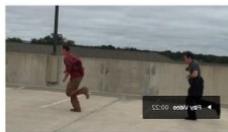


How threatening was the situation the officer faced?

Por medio de una serie de preguntas y de distintos análisis de la misma escena, se demuestra lo fácil que es manipular el sesgo del observador de un material fílmico o fotográfico:



Why did the suspect run?



00:00 00:00:01



That didn't add much clarity, did it?

A manera de conclusión del estudio y para los efectos de la presente demanda, es clave entender que lo que "... el profesor Stoughton ha comprobado en sus propias presentaciones con jueces, abogados y estudiantes: Lo que vemos en los vídeos policiales tiende a estar determinado por lo que ya creemos. "Nuestra interpretación del vídeo está tan sujeta a sesgos cognitivos como nuestra interpretación de las cosas que vemos en directo", afirma el profesor Stoughton."

- g.** Nada permite suponer que a quienes el azar los vincula en un accidente de tránsito estén en disposición de cooperación para resolver el conflicto en que los ha puesto la conducción del vehículo. Es de suponer que esta relación no es

- precisamente cooperativa, sino antagonica. El agente de tránsito tiene la potestad, la autoridad del Estado para resolver los conflictos que pueden resolverse en ese momento difícil para los afectados y a la luz de la neutralidad.
- h. No existe regulación que obligue al ciudadano a conocer los requisitos y condiciones que garanticen que el material probatorio recaudado en el accidente cumpla con los requerimientos de autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta exigidos por la norma. Al adoptar la norma que se demanda, el legislador no previó la necesidad de capacitar a los ciudadanos en el cumplimiento de estos requisitos, cosa que sí hacían y deben efectuar los agentes de tránsito.
 - i. Ninguna disposición legal autoriza al ciudadano, como particular, a obligar al otro involucrado en el accidente -otro particular- a suministrarle los datos personales necesarios para llevarlo a cualquier instancia de reclamación indemnizatoria. Ninguna disposición autoriza a un ciudadano para exigir del otro que comparta o muestre su licencia de conducción, su cédula, el SOAT u otros documentos. La autoridad pública sí puede hacerlo y el ciudadano a suministrarlos a la autoridad. Oportunidad, que de hecho sirve para verificar que todas las partes tengan en regla su documentación y permisos.
 - j. La Ley 1581 de 2012, **norma de rango estatutario**, precisa que el Tratamiento de información personal “requiere la autorización previa e informada del Titular” (art. 9º), por lo que en ausencia de dicha autorización, el otro particular afectado por el incidente no puede exigirla de manera obligatoria. El particular está obligado a entregarla cuando se lo exija una autoridad administrativa (art. 10-1 Ley 1581 de 2012), autoridad que, para el caso que nos ocupa, es el agente de tránsito en representación del Estado.
 - k. El ciudadano involucrado en un accidente no puede exigir que el otro afectado, del cual puede sospechar o tener certeza absoluta que está alicorado, **no está en capacidad jurídica de exigirle la prueba de alcoholimetría o de uso de sustancias psicoactivas, porte ilegal de armas o similares conductas prohibidas**. No es común que los ciudadanos porten alcoholímetros, no es legítimo que un ciudadano le exija al otro conductor de quien se sospecha que ha consumido alcohol, que se haga la prueba correspondiente. Pero nada de eso se logra, si el policía de tránsito no está llamado a la escena de los hechos. Lo anterior, agravado por el constreñimiento legal de que debe retirar los vehículos del lugar del evento, tras lo cual cada uno puede marcharse, **la posibilidad de sancionar al conductor que maneja bajo los efectos del alcohol o de sustancias prohibidas será prácticamente inexistente**.
 - l. El ciudadano promedio inexperto en recoger las pruebas de un accidente de tránsito puede omitir capturar la evidencia de hechos indispensables para

definir la responsabilidad del daño. Estas evidencias no serían extrañas a una autoridad entrenada en el asunto como el agente de tránsito. La norma acusada permitiría que no habiendo sido detectadas por el ciudadano inexperto, el responsable del daño las altere con posterioridad al accidente, cometiendo fraude frente a la posible reclamación indemnizatoria.

Las dificultades prácticas brevemente esbozadas evidencian que la ausencia del agente de tránsito implica la desprotección de los derechos -de los bienes, por ahora- de las personas involucradas en un accidente de tránsito. Las funciones asignadas a la policía de tránsito aseguran la vigencia de los derechos de los ciudadanos en el sitio del accidente, pero también les permiten adelantar las reclamaciones judiciales o extrajudiciales para determinar la responsabilidad por los hechos.

El hecho de que el legislador haya entregado al ciudadano la responsabilidad de recaudar el material probatorio, y de que haya hecho innecesaria la presencia del agente de tránsito en el sitio de los hechos, impide la realización del deber de protección del Estado a los bienes de las personas en el lugar del accidente y posteriormente en la sede de reclamación indemnizatoria. El artículo 2º de la Constitución ha perdido vigencia en el escenario de un accidente de tránsito de solo latas.

4. La recolección del material probatorio técnico relevante para adelantar una reclamación indemnizatoria no es asunto baladí.

Las evidencias del accidente requeridas para que alguien pueda alegar válidamente que su vehículo —su patrimonio— o el del Estado ha sido afectado injustificadamente no pueden trivializarse al nivel de una *selfie*.

Tampoco se pueden dilapidar por la intuición aturdida de una persona que acaba de sufrir un accidente de tránsito. Si el accidente ocurre por conducir en estado de embriaguez o de alteración por cualquier otro tipo de sustancia, esta circunstancia debería poder verificarse por una autoridad competente, no por un ciudadano común.

Además, es claro que el discernimiento y buen juicio del afectado disminuyen por el hecho de la norma acusada. El mismo Estado propicia el ocultamiento probatorio y la alteración de los hechos, pues el artículo demandado obliga en su artículo segundo al conductor a “retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito”, con lo cual se le

impide al afectado, presionado por la perentoriedad de la orden, obcecado por las circunstancias, buscar asesoría externa para recoger la evidencia adecuada y pertinente.

Es indiscutible, si hasta ahora no lo es, que la protección que el Estado ofrecía en la norma derogada a través del policía de tránsito ha desaparecido, pues el deber de recolección de la prueba, a la luz de la norma vigente, recayó finalmente en un individuo sin conocimiento técnico, sin preparación alguna, sin experiencia certificada y sin la tranquilidad mental y el discernimiento necesarios para adelantar una labor técnica que garantice la protección del patrimonio de la víctima: él mismo.

Y es que el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), actualmente regulado en la Resolución 011268 de 2012, no es un documento informal, sino una pieza técnica. Un informe técnico, elaborado por un funcionario capacitado en accidentes de tránsito, no puede reemplazarse por un amasijo de pruebas acopiadas de manera intuitiva por el afectado (un joven inexperto, una persona de la tercera edad, una persona no instruida, alguien que no sabe manejar un celular con cámara, una persona psicológicamente frágil, un individuo intimidado por el otro implicado en el accidente, etc.). Todo queda impregnado de inseguridad, improvisación, dudas y omisiones, contradicciones y parcialidades obvias.

Con ello el Estado hace desaparecer el hecho, a pesar de que ha acontecido, en un espacio de su dominio y sometido a su vigilancia y responsabilidad. Todo ello, deslegitima su actuación y abandona al ciudadano a su suerte, lo cual es inconstitucional.

5. Ejercicio hipotético para demostrar la gravedad de la normativa actual y su necesaria expulsión del ordenamiento jurídico.

Proponemos un ejercicio mental al despacho encargado de revisar la admisión de la presente demanda y posteriormente al resto de la Sala Plena, para que el lector se ubique en el escenario de un hipotético accidente de tránsito.

Supongamos que se trata de un servidor público de la rama judicial que regresa en vehículo a su casa de noche, luego de una extensa jornada laboral². Ocurre un

² Aprovechamos el cargo de magistrado de una alta corte para hacer ver que estas dudas irrumpen en la escena del accidente con altísimo grado de incertidumbre, incluso para personas expertas en derecho, pero no

accidente que solo afecta la parte física del carro. El funcionario se baja del vehículo y debe resolver las siguientes preguntas, para cuya preparación no existe actualmente norma que la exija, tampoco curso que sea obligatorio aprobar cuando se obtiene la licencia de conducción:

¿Sabría cuál es el ángulo y distancia desde el cual se debe tomar las fotos?

¿Cuántas fotos se deben tomar?

¿Puede tomar la foto o video de la cara de la otra persona involucrada o eso es vulneratorio de su derecho a la intimidad?

¿Puede tomar un video si el otro conductor presenta signos de alicoramiento o consumo de otra sustancia que pueda afectar su discernimiento al conducir?

¿Puedo obligarlo a hacerlo o puede tomarle la foto subrepticamente si el involucrado del que se sospecha está en estado de alicoramiento se niega a dejarse fotografiar?

¿cree que eso viola su derecho a la intimidad o que viola la prohibición de obtener pruebas con violación al debido proceso?

¿Cómo proceder si el otro conductor se niega a dejarse fotografiar?

¿Cómo actuar con un conductor hostil?

¿Puede fotografiar el otro vehículo si el otro conductor se lo impide?

¿Es consciente de que debe tomar las fotografía de las señales de tránsito que demarcan las instrucciones viales del lugar de los hechos?

¿Debe tomar las fotos de las placas o matrículas?

¿Cómo medir las distancias de los vehículos involucrados?

¿Cómo puede tomar las medidas si hay baja visibilidad o si es de noche?

necesariamente educadas en la técnica de recaudo probatorio de un accidente de tránsito. La composición de la escena exige que no haya autoridad a la cual hacerle estas preguntas.

¿Debe limitarse a tomar las fotografías o debe usar instrumentos de medición físicos?

¿Cómo deja constancia de las medidas tomadas? Por ejemplo de la marca de frenado del otro vehículo para así establecer la velocidad previa a la colisión.

¿Qué tipo de lesiones pueden considerarse heridas?

¿Un rasguño es una herida, una contusión es una herida?

¿Si se pierde el conocimiento momentáneamente, puede considerarse ello como lesión?

¿Un dolor de cabeza es una herida?

¿Cuánto tiempo tiene para tomar las fotos antes de que le impongan un comparendo por obstaculizar el tráfico?

Si el accidente produce daño a bienes públicos, como semáforos, señales de tránsito, etc., ¿es responsabilidad del involucrado en el accidente recaudar las pruebas de esos daños?

¿Cómo se asigna la responsabilidad por el daño a bien público a partir de pruebas recaudadas por el conductor?

¿Qué requisitos formales, técnicos, jurídicos debe cumplir el material probatorio para que sirva como evidencia incriminatoria contra quien ha cometido una infracción de tránsito o quien, en razón de su conducta el volante, ha causado un daño a un bien fiscal o un bien de uso público?

Realmente asombra la cantidad de preguntas que un analista no experto podría hacerse alrededor de un accidente hipotético que, no por imaginario, resulta menos verídico, probable y verosímil. Estas preguntas podrían resolverse sin mayores dificultades sí en la escena estuviera presente la policía de tránsito, que actúa en nombre del Estado y para verificar un accidente en la infraestructura pública. No digo que todas pudieran resolverse, digo que la mayoría tendrían una respuesta técnica, experta y profesionalmente sustentada o al menos con la participación de un ente con la capacidad de intermediar en un conflicto, tal y como acontece en este tipo de situaciones adversariales, contenciosas y lamentablemente peligrosas por la intolerancia característica de un país como Colombia.

6. Casos de referencia

A continuación, ponemos de presente algunos antecedentes que ya se han vuelto parte del paisaje vial colombiano y que han tenido cobertura mediática en medios noticiosos y redes sociales:



Disponible en: <https://www.eltiempo.com/cultura/gente/dos-conductores-se-enfrentaron-a-machete-por-imprudencia-vial-en-bogota-721938>

<https://www.youtube.com/watch?v=qni96wQVpok>



Disponible en: <https://twitter.com/eltiempo/status/1638930633753006081?s=48&t=HxEh8QcGJt2WPAIQmHvs5w>

Videos | Insultos, puños y estrujones: la intolerancia reina por estos días en vías de Medellín

Tres casos, en el mismo número de días, causaron conmoción en redes sociales.



Los hechos han sido protagonizados por conductores particulares, taxistas y algunos transportadores. FOTO: Cortesía

Disponible en: <https://www.elcolombiano.com/antioquia/intolerancia-entre-conductores-reina-en-calles-de-medellin-antioquia-BO19716896>

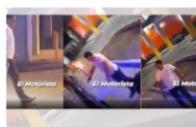
Intolerancia En La Vía



OTRAS CIUDADES febrero 15 de 2023
Capturan a los hombres que atacaron un bus escolar en vía a Nobsa



GENTE diciembre 27 de 2022
Con pico de botella, taxista intentó arrebatar a conductor que robó su



LATINOAMÉRICA diciembre 14 de 2022
Por intolerancia, hombre disparó a bus de transporte público en



GENTE noviembre 30 de 2022
Impactante video: dos conductores se nersimen con machetes por



BARRANQUILLA noviembre 26 de 2022
Video: la impactante pelea a machete entre conductores de bus en Barranquilla



CALI noviembre 14 de 2022
Video: hombres se enfrentan a puño en pleno tráfico vehicular en el sur de Cali



BARRANQUILLA octubre 28 de 2022
En video: pelea de conductores paralizó el tráfico y la operación del Transmetro



BARRANQUILLA octubre 27 de 2022
Video: impactante amenaza de motociclista a conductor en calle de Barranquilla

Disponible en: <https://www.eltiempo.com/noticias/intolerancia-en-la-via>

infobae

Colombia Últimas Noticias Coronavirus Colombia ESPN Cultura Newsletters

COLOMBIA >

Video: Taxista en Medellín se estrelló con motociclista y le sacó un machete

Un nuevo hecho de intolerancia se dio en el Valle de Aburrá (Antioquia), en la regional Norte - Sur

19 Ene, 2023

Compartir



LO ÚLTIMO



Disponible en: <https://www.infobae.com/colombia/2023/01/19/video-taxista-en-medellin-se-estrello-con-motociclista-y-le-saco-un-machete/>

Antioquia

Insólito: hombre hirió de muerte a un conductor tras protagonizar accidente de tránsito en Bello, Antioquia

El agresor fue capturado en flagrancia y deberá responder por el delito de homicidio.

11/11/2022



Disponible en: <https://www.semana.com/nacion/medellin/articulo/insolito-hombre-hirio-de-muerte-a-un-conductor-tras-protagonizar-accidente-de-transito-en-bello-antioquia/202239/>

La Calle | HJCK | Blu 360

Inicio: Carlos III | Precio de la gasolina | Volcán Nevado del Ruiz | Historias

BOLSA PAPEL KRAFT 5 TORRE ME... \$ 550 CONTINUO

Whisky Buchanan's Two Seals... \$ 189900 CONTINUO

Blu Radio / BLU360 / Bogotá / En lo corrido de 2022 van más de 2.400 accidentes de tránsito en Bogotá por intolerancia

En lo corrido de 2022 van más de 2.400 accidentes de tránsito en Bogotá por intolerancia

En los últimos días en las calles de Bogotá la intolerancia se ha tomado el volante.

Tráfico en Bogotá. Foto: Alcaldía de Bogotá

Por: Kenneth Torres | 31 de Agosto, 2022

Lo más reciente

Nación Hace 10 minutos

- 1 Gustavo Petro pide examinar la relación que existe entre Colombia y España en este momento
- 2 Fútbol Colombiano Hace 17 minutos Hernán Torres: "Vine con el objetivo de ser campeón con el Deportes Tolima y se consiguió"
- 3 Meridiano BLU Hace 29 minutos Confirman condena por crimen de Marcelo Pecci: 3 de mayo-2023, Meridiano Blu, programa completo
- 4 Fútbol Hace 36 minutos Real Madrid: Jude Bellingham se acerca al cuadro merengue, según prensa en Europa

Disponible en: <https://www.bluradio.com/blu360/bogota/en-lo-corrido-de-2022-van-mas-de-2-400-accidentes-de-transito-en-bogota-por-intolerancia-rg10>

Los casos que hemos puesto de presente son tan solo algunos de los muchos incidentes de violencia en las vías colombianas que han sido ampliamente cubiertos por los medios de comunicación y famosos en redes sociales. Estos casos son una muestra de un problema generalizado en la seguridad vial en Colombia. La declaratoria de inexequibilidad podría ser una medida efectiva para reducir la violencia en las carreteras y mejorar la seguridad de la ciudadanía y, por ende, de restablecer la protección constitucional que el Estado debe a sus ciudadanos. Esta norma ha sido objeto de controversia y su eliminación podría ser una solución para mitigar este grave problema que pone en riesgo la vida de los conductores y pasajeros en todo el país.

C. Cargo por violación a los artículos 2º y 11 de la Constitución Política, por desprotección del derecho a la vida y a la integridad.

El hecho de que la ley haya excluido al agente de tránsito de intervenir en un accidente de latas deriva en la desprotección del derecho a la vida y a la integridad de las personas y, por tanto, en violación de los mismos artículos 2º y 11 de la Constitución, en cuanto que la norma impone a las autoridades el deber de proteger la vida y los derechos fundamentales de los residentes en Colombia.

1. En primer lugar, la presunción de que todo accidente que en principio involucre “latas” solo afecta los bienes materiales de la víctima es falsa, ya que dependiendo de la severidad del impacto, los daños a la humanidad de las personas no necesariamente se verifican en el momento de la colisión.

Ciertamente, suele ocurrir —especialmente en impactos de cierta magnitud— que el afectado no experimenta los efectos del impacto momentos después de su ocurrencia, sino horas más tarde. Es común que las consecuencias del efecto latigazo pueden derivar incluso en la muerte de quien horas antes estuvo involucrado en un accidente de tránsito. Los efectos de la adrenalina atemperan el dolor segundos después del impacto, pero los daños pueden no hacerse evidentes sino después, tiempo después de que los vehículos han sido removidos y se han recogido las pruebas que pueden recogerse. En un porcentaje incierto de los casos, las heridas pueden ser internas, las contusiones pueden no verificarse inmediatamente cuando ocurre el hecho, sino cuando los afectados regresan a sus casas.

El informe de Medicina Legal denominado “*Death in Traffic Accidents, Colombia, year 2000*”³ de la epidemióloga Esperanza Perdomo, coordinadora del Centro de Referencia de Bogotá, advierte en su introducción que una muerte por accidente de tránsito es aquella ocasionada “por vehículos de transporte terrestre, **independientemente del número de días posteriores al accidente de tránsito**”.

Al tiempo, el informe sostiene:

“Según criterios de la Organización Mundial de la Salud, se considera como víctima fatal de un accidente de tránsito aquella persona que fallece en un periodo de tiempo no mayor a treinta días luego del accidente. En Colombia esta definición no se aplica, pues independientemente del tiempo transcurrido después del accidente de tránsito, si se demuestra que la causa de muerte está directamente relacionada con el accidente, es decir, que si no hubiera sufrido el accidente no habría desencadenado la lesión fatal por la cual se provocó el deceso de la víctima, el caso se cataloga como accidente de tránsito”

<https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49478/Muertes+Trasito.pdf>.

No existe forma inmediata de saber si un accidente en el que en apariencia solo se han visto afectadas las piezas físicas del vehículo, solo produjo daños materiales y no daños personales a los involucrados. Pese a lo anterior, el hecho de que esa circunstancia no pueda registrarse de manera técnica, con respeto de la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información, por parte de una autoridad técnica, experta y profesional en la materia, implica dificultar la determinación de la responsabilidad por el daño a la salud o a la vida de otra persona, por parte de quien pudo haber causado el accidente.

Esta circunstancia impide determinar, por ejemplo, la autoría del homicidio culposo, en caso de que la muerte del afectado se verifique después de la colisión por motivos asociados a ella. Tampoco permite identificar al responsable de unas lesiones personales, que pueden derivar en incapacidades permanentes, si la lesión no se verifica en el momento de los hechos.

³ <https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/49478/Muertes+Transito.pdf>

Como los involucrados están obligados a recoger las pruebas y a “retirar inmediatamente los vehículos colisionados” (art. 16, Ley 2251), la prueba recaudada que no cumpla con los requisitos técnicos y que no garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta podría no ser idónea para determinar la autoría del homicidio.

2. Por otro lado, es innegable que todo accidente de tránsito genera tensiones humanas entre las personas afectadas, al punto que puede llegar a disparar actos violentos perfectamente evitables con la presencia de las autoridades de tránsito.

En verdad, **asumir que un accidente que solo produce un deterioro del vehículo se limite a un asunto meramente indemnizatorio es una reducción inaceptable**. La experiencia indica, -es un hecho notorio- que uno hecho de estos genera consecuencias de todo tipo: humanas, civiles, penales, administrativas, etc. que el Estado debe minimizar en cumplimiento de su deber de protección de los intereses de las personas (art. 2º C.P.).

3. Siendo ello así, la norma solo promueve la desprotección de los particulares, en su vida y bienes, sino que profundiza la situación de vulnerabilidad que sigue a la ocurrencia del accidente, pues deja a la víctima a su suerte en la recolección de la prueba que podría servirle para determinar responsabilidades.

En la práctica, la norma pone a la persona, que ya está en condición de vulnerabilidad, en un riesgo mayor para sus intereses y para su integridad, pues la abandona a los riesgos generados por el propio accidente en un escenario de vulnerabilidad manifiesta.

En tal sentido, se viola flagrantemente el deber de protección que la Constitución asigna al Estado y a cada una de sus autoridades, y que fue recogido por la Sentencia T-399 de 2018 en los siguientes términos:

“15. El artículo 2º de la Constitución Política establece como principios fundamentales del Estado “asegurar la convivencia pacífica” y “proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida”. De este modo, todos los poderes y órganos del Estado tienen el deber de proteger la vida de todas las personas y de preservar las condiciones para que estas lleven una existencia tranquila, libre de amenazas y de zozobras exorbitantes. Por lo tanto, cuando un individuo se encuentra en una situación predecible que pone en entredicho su vida o integridad personal, el Estado tiene la

obligación de adoptar las medidas tendientes para evitar que el riesgo que recae sobre ella se materialice.

De esta manera, el derecho a la seguridad personal está íntimamente ligado con el derecho a la vida establecido en el artículo 11 de la Carta, ya que este es de carácter fundamental e “inviolable”. Así, salvaguardar la vida de las personas que se encuentran bajo amenaza es una responsabilidad inalienable del Estado.” (Subrayas propias)

De lo descrito, es claro que la norma bajo estudio no garantiza el derecho a la seguridad de las personas pues, ante un hecho infortunado que perjudica su patrimonio y pone en riesgo su salud y su vida, el Estado ha decidido retirar el apoyo de la autoridad para que el ciudadano se defienda solo.

Al impedir la presencia de la autoridad de tránsito en el sitio del accidente, el legislador ha vulnerado el artículo 2º constitucional, conjuntamente con el artículo 11 de la Carta, porque no ha permitido a la autoridad competente “asegurar la convivencia pacífica” y “proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida” y en sus bienes. Con la medida legislativa que se demanda, el legislador ha impedido que el Estado proteja la vida de las personas, y preserve las condiciones para que estas lleven una existencia tranquila, libre de amenazas y de zozobras exorbitantes, como lo dice el fallo que acaba de citarse.

Por tanto, en este caso no es posible afirmar que “cuando un individuo se encuentra en una situación predecible que pone en entredicho su vida o integridad personal, el Estado tiene la obligación de adoptar las medidas tendientes para evitar que el riesgo que recae sobre ella se materialice” pues la norma demandada impide que ello ocurra.

4. Ahora, debe agregarse que las consecuencias de la norma afectan desproporcionadamente a las personas que no tienen seguro responsabilidad civil por daños a terceros.

Aunque esta profundización de su vulnerabilidad es incómoda o sensible respecto de personas que tienen asegurado su vehículo, es todavía más dramática en el caso de quienes no lo tienen. Razones hay muchas para no asegurar un carro, una moto, una bicicleta, pero lamentablemente en un país como Colombia no es sorprendente que muchas personas no tengan dinero para pagar un seguro.

Ahora, con la aprobación de la norma demandada, el legislador profundiza su drama económico haciéndolos responsables de recoger en tiempo récord (mientras no llega la policía de tránsito para imponer la sanción por obstrucción de la vía -no para ayudarlo a hacer el croquis o levantamiento y apoyarlo en un momento difícil-) todas las pruebas posibles para reclamarle al culpable del accidente el pago de la indemnización.

La norma demandada no solo es inconstitucional, sino profundamente injusta con el asegurado, pero lo es todavía más con quien no puede pagar un seguro de daños. Según cifras nacionales, en 2022 solo el 16% de los vehículos en Colombia tenían seguros contra todo daño⁴. El hecho de carecer de un seguro implica que el afectado tampoco tiene asesoría jurídica en el momento del accidente. Pero la ley, ignorando este drama, le quita encima el apoyo de la policía.

D. El artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 vulnera los artículos 58 y 60 de la Constitución Política, que garantizan el derecho a la propiedad privada y la promoción del acceso a esta. Igualmente, viola el artículo 21 de la Convención Americana de Derechos Humanos. Lo anterior, porque el modelo seleccionado por el legislador ofrece menores garantías y, por ende, vulnera el principio de no regresividad de los derechos económicos.

1. Es menester reiterar aquí que los artículos 58 y 60 de la Constitución establecen el derecho a la propiedad privada y la garantía estatal de promoción de acceso a esta. Específicamente, este último artículo –según lo explica la sentencia C-885 de 2007– establece, en su primer inciso, un principio general o cláusula programática orientadora de la labor legislativa, cuyo sentido y alcance se enlaza directamente con los postulados del Estado Social de Derecho (art.1º) y con la naturaleza participativa del modelo constitucional colombiano (art.2º). Así, según lo ha explicado ese Tribunal, el derecho de acceso a la propiedad implica el deber general a cargo del Estado de proveer lo necesario para su realización. Igualmente –en sentencia C-392 de 1996– precisó que se trata de una cláusula “*programática y promocional*”, a través de la cual el Constituyente consagró un derecho de todas las personas de acceder a la propiedad, que el Estado “*debe intentar realizar en la medida de sus posibilidades jurídicas y fácticas*”.

Adicionalmente, la Convención Americana sobre Derechos Humanos, instrumento internacional que hace parte del bloque constitucional y que por ende prevalece en

⁴ Disponible en: <https://noticias.canal1.com.co/bogota/solo-16-vehiculos-pais-estan-asegurados/>

el orden interno a la luz de lo previsto en el artículo 93 Superior, también reconoce en su artículo 21 el derecho a la propiedad privada en los siguientes términos:

“Artículo 21. Derecho a la Propiedad Privada

1. Toda persona tiene derecho al uso y goce de sus bienes. La ley puede subordinar tal uso y goce al interés social.
2. Ninguna persona puede ser privada de sus bienes, excepto mediante el pago de indemnización justa, por razones de utilidad pública o de interés social y en los casos y según las formas establecidas por la ley.
3. Tanto la usura como cualquier otra forma de explotación del hombre por el hombre, deben ser prohibidas por la ley”.

Esta disposición debe ser entendida, como toda la Convención, de acuerdo con lo que esta dispone en el artículo 1.1 de la misma, según el cual “Los Estados Partes en esta Convención se comprometen a respetar los derechos y libertades reconocidos en ella y a garantizar su libre y pleno ejercicio a toda persona que esté sujeta a su jurisdicción, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opiniones políticas o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social”.

En consecuencia, el Estado colombiano tiene el deber internacional de respetar y garantizar el libre y pleno ejercicio que tiene toda persona a usar y gozar de sus bienes. Por contra, el Estado –salvo que exista una razón de interés general para hacerlo– no puede tomar medidas encaminadas a limitar su respeto.

La Corte Constitucional, en Sentencia C-189 de 2006 explicó el alcance del derecho constitucional a la propiedad privada, de la siguiente manera:

“La Constitución Política de 1991, en el artículo 58, al recoger el criterio funcionalista de la propiedad, la reconoce como un **derecho económico que apunta primordialmente a garantizar la participación del propietario en la organización y desarrollo de un sistema económico-social, mediante el cual se pretende lograr el cumplimiento de los fines esenciales del Estado**, que se traducen en servir a la comunidad, promover la prosperidad general, estimular el desarrollo económico y lograr la defensa del medio ambiente (C.P. arts. 2, 8, 58, 79 y 80).” (subrayado propio)

2. Así, la propiedad es derecho constitucional subjetivo –el que ejerce el propietario sobre el bien– que tiene un contenido económico en la medida en la que cumple una función social.

3. Como derecho de carácter prestacional y como derecho económico está sometido al mandato de progresividad y la prohibición de regresividad. Como lo ha señalado ese Tribunal, el mandato de progresividad implica que *“una vez alcanzado un determinado nivel de protección, la amplia libertad de configuración del legislador en materia de derechos sociales se ve menguada, al menos en un aspecto: todo retroceso frente al nivel de protección alcanzado debe presumirse en principio inconstitucional, y por ello está sometido a un control judicial estricto”*.⁵

Así, la jurisprudencia de la Corte ha señalado que el principio de progresividad *“de las facetas prestacionales de los derechos fundamentales (tanto sociales como de libertad) consiste en la obligación del Estado de “seguir hacia adelante” en la consecución del goce pleno de estas garantías.”*⁶ Quiere esto decir –en palabras de ese mismo tribunal, que el principio de progresividad conlleva también la prohibición correlativa de regresividad, *“de acuerdo con la cual una vez se ha llegado a determinado nivel de protección, el Estado encuentra vedado retroceder en esa garantía, salvo que se demuestre que la medida regresiva es imprescindible para cumplir con el fin constitucionalmente imperiosos.”*⁷

⁵ Ver Sentencia C-754 de 2015

⁶ Sentencia C-028 de 2018

⁷ Ídem.

4. Tal como se dijo previamente, la disposición derogada por la norma hoy vigente establecía la necesidad de contar con el informe de tránsito para determinar las responsabilidades derivadas del accidente, así como para facilitar, gracias a las funciones de policía judicial, las reclamaciones correspondientes por el daño o las derivadas del ilícito. La norma anterior era desarrollo de la función del Estado consagrada en el artículo 2º de proteger los bienes. En la actualidad, la norma demandada señala que son los ciudadanos quienes deben recaudar los medios probatorios que permitan la protección de la propiedad.

5. En la Sentencia C-1165 de 2000, la Corte afirmó: “Como se desprende de la autodefinición del Estado Colombiano como “Social de Derecho” según se expresa en el artículo 1º de la Carta, no puede limitarse la actividad de las autoridades públicas simplemente a deberes de abstención para que se ejerzan ciertos derechos de los particulares cual sucede con las libertades públicas, **sino que se impone también para el Estado en su conjunto, la realización de actos y la formulación de políticas no negativas sino positivas, para que los derechos de contenido social y económico no sean de carácter meramente retórico sino que tengan, cada vez más, un mayor cubrimiento cuya meta debe ser que gocen de ellos todos los habitantes del país.**”

6. La Corte Constitucional –sentencia C-077 de 2017– ha resaltado que las medidas regresivas desconocen los fines del Estado y que conforme con la Observación General No 3 sobre las obligaciones derivadas del PIDESC, emitida por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales de Naciones Unidas, “todas las medidas de carácter deliberadamente retroactivo en este aspecto requerirán la consideración más cuidadosa y deberán justificarse plenamente por referencia a la totalidad de los derechos previstos en el Pacto y en el contexto del aprovechamiento pleno del máximo de los recursos de que se disponga”.

7. La Sentencia C-507 de 2008 señaló que una medida es regresiva “(1) cuando recorta o limita el ámbito sustantivo de protección del respectivo derecho; (2) cuando aumentan sustancialmente los requisitos exigidos para acceder al respectivo derecho; (3) cuando disminuye o desvía sensiblemente los recursos públicos destinados a la satisfacción del derecho. En este último caso la medida será regresiva siempre que la disminución en la inversión de recursos se produzca antes de verificado el cumplimiento satisfactorio de la respectiva prestación (por ejemplo, cuando se han satisfecho las necesidades en materia de accesibilidad, calidad y adaptabilidad)”

8. La medida tomada en la norma demandada es regresiva porque recorta o limita el ámbito sustantivo de protección del respectivo derecho.

Veamos en qué sentido esta regresión resulta atentatoria de los derechos de los ciudadanos:

El Estado ha renunciado a su deber de proteger este derecho, ya que las circunstancias en que opera la norma legal dejan al ciudadano inerme frente a la ocurrencia de un accidente de tránsito respecto de cuyos daños él no ha sido responsable.

La ilegítima ausencia de un agente de tránsito en el lugar del accidente, y el traslado de la carga de la recolección de la prueba al ciudadano que carece de experticia en la materia, afecta ilegítimamente el derecho de propiedad del dueño del vehículo que no ha sido responsable del daño.

Ciertamente, la falta de informe oficial del accidente genera serios y numerosos problemas en la reclamación indemnizatoria porque la prueba recaudada por el ciudadano no es oficial, y siempre generará dudas por la obvia parcialidad, pero, además, no tendría que ofrecer -porque los ciudadanos no hemos sido capacitados para ello- las garantías técnicas y jurídicas necesarias para adelantar una óptima reclamación. Las compañías de seguros podrían rechazar la reclamación si el accidente no ha sido correctamente documentado, al tiempo que los ciudadanos que no cuentan con seguro de daños no tendrían garantizada la calidad de la prueba para entablar una demanda por responsabilidad civil extracontractual.

El descuido de la norma avocaría a los propietarios no responsables del accidente a eternos procesos administrativos y judiciales para demostrar la calidad del daño y la responsabilidad de la otra persona implicada en el accidente. Todo ello, en beneficio de las aseguradoras y en desprotección de la parte más débil de la relación.

El hecho de que la carga de la recolección del material probatorio se traslade a un particular, que no ha recibido capacitación para esa tarea, agrega una dificultad adicional a la determinación de la culpa, pues sólo a partir de la experiencia y del conocimiento técnico de la autoridad de policía es posible definir cuáles de los indicios fácticos que arroja el accidente son pertinentes para descubrir al responsable.

La ausencia de autoridad en el lugar de los hechos dificultaría el hallazgo de testigos del accidente, pues no es igual que un policía de tránsito recoja información testimonial del hecho, a que lo haga el ciudadano común, que no ejerce autoridad sobre nadie. La imposibilidad jurídica de que el ciudadano recaude por vía de autoridad la prueba testimonial hace que se pierda una prueba importante para determinar el daño y la culpa del accidente.

A este respecto valga recordar que la Ley 769 de 2002 prevé la posibilidad de que el informe de policía lo suscriba un testigo cuando las partes se nieguen a firmarlo, posibilidad que desaparece cuando dicho informe no es requerido. El recaudo de la información a través de prueba documental es crucial para la determinación de la responsabilidad, como lo reconoció la Corte en la citada Sentencia C-429 de 2003, así:

“...la norma legal debe entenderse como la posibilidad de que alternativamente el informe sea firmado por un testigo, cuando los conductores no quieran firmarlo o no estén en posibilidad de hacerlo. En efecto, la previsión legal de esta figura constituye simplemente un instrumento que permite sentar las bases sobre las cuales se adelantará un trámite penal y así evitar la parálisis de la actividad investigativa del Estado. Esta exigencia legal, tampoco constituye una vulneración del derecho de defensa del implicado, por cuanto el testigo está llamado a firmar solo para acreditar la negativa o la imposibilidad del conductor de hacerlo, pero jamás puede entenderse como la convalidación de la veracidad de los hechos descritos ni de los datos y apreciaciones que aparecen consignados en el informe descriptivo, o la imputación de responsabilidad de los implicados”.

Es claro que al impedir que en un accidente de daños materiales la autoridad de policía intervenga en el proceso, la ley ha tomado una medida regresiva en relación con el derecho a la propiedad privada, desprotegiendo al dueño del vehículo en quien no recae la responsabilidad por el daño. Basta mirar la redacción de la norma anterior, de la que fue derogada por el artículo acusado, para evidenciar el retroceso en la protección de la integridad del ordenamiento jurídico. Así decía la norma anterior:

Texto anterior del artículo 143: Daños materiales. En caso de daños materiales en los que sólo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, será obligación de los conductores detenerse y presentar a la autoridad presente en el lugar de los hechos, el

documento de identificación, la licencia de conducción, la licencia de tránsito, la información sobre su domicilio, residencia y números telefónicos y sobre los seguros a que se refiere esta ley.

La posibilidad que entregaba la norma anterior de llamar a la autoridad de policía en caso de que los involucrados no logran conciliar el daño era la garantía institucional de que el Estado hacía presencia para asegurar la prueba, reparar la alteración del orden público, proteger los derechos de los ciudadanos y exigir el cumplimiento de la ley quebrantada, incluso, para promover las investigaciones en caso de verificarse la infracción a una norma administrativa o penal.

Al suprimirse la norma, el legislador ha promovido un “avance” retrógrado en la protección de los derechos, los bienes y la vida de los residentes en el país, con la consecuente violación de las normas constitucionales que los amparan.

E. Violación de los artículos 2º, 88 y 189-4 de la Constitución Política. Renuncia al poder sancionatorio del Estado y aumento de la inseguridad vial. Afectación del orden público.

1. El orden público de tránsito

El tránsito terrestre es un componente principal del concepto de orden público, a cuya conservación están llamadas las autoridades públicas desde el Presidente de la República (art. 189 C.P.) hasta los gobernadores (art. 303 C.P.) y los alcaldes (art. 315 C.P.). El tránsito terrestre constituye un elemento crucial de la convivencia ciudadana en tanto que el peligro inherente a la conducción de un vehículo constituye un factor de riesgo para la salud y la vida de las personas. Por tanto, las autoridades públicas competentes están obligadas a mantener el orden público mediante la sanción de las conductas que infringen las normas de tránsito.

La Corte Constitucional sostiene que “la actividad transportadora terrestre implica también riesgos importantes para las personas y las cosas. Por lo anterior, “resulta indispensable no sólo potenciar la eficacia de los modos de transporte **sino garantizar su seguridad**”, lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor” (Sentencia C-530 de 2003), a lo cual agrega:

“La importancia y el carácter riesgoso del tránsito terrestre justifican que esta actividad pueda ser regulada de **manera intensa** por el Legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a proteger la integridad

de las personas y los bienes. Por ello esta Corte ha resaltado que el tránsito es una actividad “frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, **con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas**”. (Sentencia C-530 de 2003) (Subrayas propias)

Esta intervención policial, dirigida a sancionar la conducta infractora de las normas de tránsito, y de aprovechar el poder persuasivo de la sanción para evitar la proliferación de estas infracciones administrativas, ha sido eliminada de tajo como consecuencia de la entrada en vigencia de la norma demandada, pues, la disposición acusada excusa la presencia de la autoridad pública de tránsito en el lugar del accidente, **descargando en un sujeto no preparado, no entrenado y - antes que nada- afectado directamente por la ocurrencia de un hecho que vulnera su integridad física y su patrimonio,** la obligación de recaudar la evidencia que en principio le correspondería al Estado establecer para imponer la debida sanción administrativa o, incluso, para definir la responsabilidad penal.

2. Los efectos de la norma en el manejo del orden público en materia de tránsito

Al señalar que en caso de accidente de tránsito que solo involucre los componentes materiales del vehículo, los afectados deben recaudar el material probatorio que, para el efecto, reemplaza el informe de policía, el legislador ha permitido que el Estado renuncie a su deber de sancionar las infracciones de tránsito cometidas en el contexto de dichos accidentes, promoviendo con ello el aumento de la siniestralidad vial.

Lo anterior porque es un hecho incontestable que un porcentaje importante de accidentes de tránsito ocurren por incumplimiento de las normas de tránsito. Esta no es una suposición. Es una realidad. No se trata de una hipótesis derivada de una interpretación forzada de la norma, sino de una evidencia de la experiencia que opera en este argumento como un hecho notorio. Muchos accidentes de tránsito ocurren porque alguno de los conductores ha cometido una infracción de tránsito, lo que convierte al afectado en simultáneo tipificador de una falta.

Para demostrar que no se trata de una suposición de la demanda, es el propio legislador el que ha denominado “Infracciones Complejas” las infracciones de tránsito que producen un daño material, con lo cual queda en evidencia que la posibilidad de que en un accidente de tránsito se haya verificado la comisión de

una infracción de tránsito es una posibilidad prevista directamente por la ley (art. 2º, Ley 769 de 2022, Código Nacional de Tránsito Terrestre).

Ahora bien, sobre el presupuesto de que el accidente solo afecte las latas del vehículo, el hecho de que independientemente del ánimo conciliatorio las partes afectadas no estén habilitadas para acudir a la policía de tránsito permite que la infracción que pudiera cometerse antes o concomitantemente con el accidente quede impune. Como el material probatorio que recogen los ciudadanos no es un documento oficial, no puede acompañarse a ningún proceso administrativo sancionatorio como base para la imposición de una sanción administrativa (por no hablar de penas). Así, se garantiza por ejemplo la impunidad del que conduce bajo los efectos del alcohol y tiene la buena fortuna de ocasionar un accidente de “solo latas”.

De cualquier forma, si quisiera hacerse valer como tal, las evidentes dudas sobre su idoneidad dificultarían adelantar un “debido proceso” contra el infractor, ya que el ciudadano común no ha sido capacitado para recaudar las evidencias con el lleno de los requisitos mínimos previstos para adelantar un proceso administrativo sancionador de tránsito.

¿Cómo podría argumentarse, legítimamente, que las pruebas recogidas precariamente por el directo afectado constituyan fundamento suficiente para imponer una sanción por infracción de una norma de tránsito? ¿Esta pauperización de la evidencia no promueve, acaso, la impunidad en la dimensión del tránsito terrestre?

3. Relación entre la impunidad vial y el incremento de la inseguridad vial

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, en desarrollo de sus objetivos misionales, ha señalado que existe una clara relación entre el incremento de la siniestralidad y el pobre desempeño del sistema sancionatorio, es decir, de los bajos índices de sancionabilidad de las infracciones de tránsito.

El hecho de que las infracciones de tránsito asociadas a siniestros viales no se sancionan, modifica el comportamiento de los conductores, incrementando la siniestralidad. En suma, a mayor impunidad, mayor siniestralidad.

Repárese por favor en el siguiente informe publicado por la autoridad nacional en materia vial de Colombia:

“El entendimiento y análisis jurídico de los elementos normativos y procedimiento sancionatorio del actual sistema legal de tránsito en Colombia, permitieron entrever que **actualmente la estructura administrativa no es suficiente para asegurar el cabal desempeño del sistema sancionatorio y los actores que hacen parte de este, evidenciando fallas en las distintas etapas del procedimiento contravencional;** como la falta de señalización de controles móviles de los agentes de tránsito, deficiencias en la formación y capacidad técnica de agentes de tránsito, sin uniformidad de normas entre los diferentes órdenes (nacional, departamental y municipal) dada la existencia de múltiples autoridades de tránsito regulatorias, demoras en registro de la infracción por parte de los organismos de tránsito, prescripción excesiva del proceso coactivo, medidas poco contundentes para estimular el pago de las sanciones, entre otras.

Estas debilidades se manifiestan en las estadísticas de siniestros viales y comparendos entre los años 2010 y 2019. Según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) colombiana existe una relación directa entre estas cifras. Dado que los conductores involucrados en los siniestros viales han sido sorprendidos como infractores sancionados por cometer faltas de alto riesgo (conducir bajo efectos del alcohol, con exceso de velocidad y/o sin portar la licencia de conducción). Las cuales, tienen mayor probabilidad de estar relacionadas con muertes y heridos graves en los siniestros viales materializados. También, gran parte de ellos son reincidentes en el desacato a las normas de tránsito colombianas.

Asimismo, la ANSV ha evidenciado una baja tasa del pago de las multas cometidas, que además han conducido a incrementos significativos de los casos de impunidad a las sanciones cometidas y sus consecuencias en términos de siniestralidad vial. Porque los infractores anteponen sus derechos y necesidades individuales por encima de los colectivos”.

El informe completo, “Propuesta para mejorar la efectividad el sistema sancionatorio de infracciones de tránsito en Colombia Autores Contrato de

consultoría entre Consorcio Transconsult – Jorper y la Agencia Nacional de Seguridad Vial” da cuenta de todo el fenómeno.⁸

El hecho de que el legislador haya minimizado los índices de sancionabilidad de las infracciones de tránsito complejas (infracción más daños materiales), suprimiendo la presencia del agente de tránsito en el lugar del incidente, implica de manera directa un incremento de los índices de impunidad y un aumento de la siniestralidad vial.

Este no es un concepto de quien suscribe esta demanda. Es una relación científicamente comprobada a la que se llega, incluso, sin complejas lucubraciones mentales. Dicho lo anterior:

-Por esta vía, el legislador ha violentado la norma constitucional que obliga a las autoridades a garantizar la vida y bienes de las personas residentes en Colombia (art. 2º C.P.), pues ha establecido un cambio en las reglas del régimen de tránsito que propicia un aumento de la impunidad y un consiguiente aumento de la siniestralidad.

-Por esta vía, el legislador ha vulnerado el mismo artículo 2º constitucional que obliga a las autoridades hacer cumplir sus deberes a los ciudadanos, pues el deber de todo infractor es cumplir la sanción administrativa que se le imponga, sanción que por virtud de la norma acusada es imposible, o casi imposible de aplicar.

-Por esta vía, el legislador ha insertado un grave perturbador del orden público, pues la impunidad de la infracción implica un aumento de la inseguridad vial, un incremento de los accidentes, una elevación del riesgo de lesión o muerte, y una clara, clarísima desprotección de los derechos de los ciudadanos. También por ello la norma es contraria al artículo 2º de la Constitución.

Con la expedición de la norma, el legislador ha hecho todo lo contrario de lo que sugieren los estudios técnicos. Sorprende, por demás, que en la preparación de la ley no haya intervenido la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que **OBVIAMENTE** tenía mucho para aportar sobre la pertinencia técnica de la ley.

⁸ Disponible en:

https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Biblioteca/Documento_tecnico_Sistema_Sancionatorio.pdf

El informe acabado de citar incluye dentro de sus conclusiones una afirmación que demuestra el absurdo de la norma: según el informe, el cumplimiento de la norma de tránsito aumenta en la medida en que el conductor percibe el riesgo de ser sancionado. No obstante, dado que el agente de tránsito es protagonista no invitado al sitio del accidente, no es posible determinar las responsabilidades por infracción a las normas de tránsito, lo que implica que el infractor no siente amenaza alguna de sanción:

“En ese marco y dado el cumplimiento de las hipótesis se concluye que el sistema sancionatorio de tránsito requiere de ajustes estructurales con el fin de tener mayor efectividad en la disuasión del comportamiento de los usuarios en la vía, siendo necesario que funcione desde un enfoque preventivo más que punitivo, para disminuir la ocurrencia de siniestros viales y salvaguardar la vida y la integridad de los usuarios viales.

“(,,)

“De igual forma, el sistema sancionatorio debe fortalecerse en su capacidad de control, optimizando el uso de los elementos tecnológicos actuales, mejorando a la vez la formación del capital humano, esto persiguiendo el fin último de incrementar la percepción del riesgo de ser sancionado o detectado por parte de los usuarios para incentivar el cumplimiento normativo.”⁹

En el caso de la norma demandada, el legislador diseñó un sistema opuesto, contrario a la lógica, a la ciencia y a la Constitución: hizo más difícil -quizá imposible- sancionar al infractor de una infracción compleja y, por tanto, introdujo un factor grave de desobediencia de la norma de tránsito, es decir, un elemento perturbador del orden público.

Por ello la norma violenta el artículo 2º de la Constitución, que consagra como fin del Estado “servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución”, pues por un lado desampara a los ciudadanos y por el otro omite hacerles cumplir la ley.

⁹

Disponible

en:

(https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Biblioteca/Documento_tecnico_Sistema_Sancionatorio.pdf)

Además, el agente de tránsito es un factor disuasor de la violencia humana que puede generar un accidente de tránsito. La calle se volvió un cuadrilátero desde que por un asunto de latas el Estado dejó de intermediar. Esto también es desproteger al ciudadano.

Visto desde esta óptica, la falta de presencia del agente de tránsito en el sitio del accidente dificulta en grado extremo la identificación del infractor, diluyendo el efecto disuasor de la sanción administrativa lo que, en términos del estudio técnico citado, aumenta la inseguridad vial y, por tanto, afecta el orden público.

Existe una conexión directa entre la falta de control y sanción de la conducta antisocial y la relajación de la precaución vial, como en aplicación de la conocida teoría de las ventanas rotas, que sostiene que el desorden y la anomia sociales crean ambientes propicios para el aumento en la frecuencia y gravedad del desorden y la delincuencia, como si el fenómeno medrara como bola de nieve ante la inactiva expectación del Estado (James Q. Wilson y George L. Kelling en 1982)

Adicionalmente, la presencia de la policía en el lugar de los hechos es un factor disuasivo para el fraude o para la estafa. Muchas personas podrían evitar ser víctimas de un fraude a propósito de la ocurrencia de un accidente de latas, con la sola posibilidad de que un agente de tránsito intermedie en el hecho para recoger, con neutralidad, experticia, profesionalismo y autoridad, el material probatorio requerido para hacer la reclamación.

En materia de fraude, además, los agentes de policía están entrenados para identificar licencias de conducción falsificadas, pero además autorizados por la ley para retenerlas y promover la sanción del delito implícito (cfr. Sentencia T-687 de 2004).

F. Cargo por violación del artículo 6º de la Constitución Política. La norma exime al Estado de hacer que el particular que infringe las normas de tránsito sea responsable por su actuación.

El artículo 6º de la Constitución Política precisa que los particulares solo son responsables por infringir la Constitución y las leyes. Aunque el fin de la norma es contrastar la responsabilidad del ciudadano y la del servidor público –quien además es responsable por omisión o extralimitación en ejercicio de sus funciones–, lo cierto es que la disposición constitucional consagra el principio de responsabilidad personal por el acto violatorio del régimen legal.

Significa lo anterior que el ciudadano es responsable por violar la ley.

La Constitución ordena que quien infrinja la ley sea responsable por su comportamiento, lo que implica que deba recibir la sanción prevista en el ordenamiento jurídico. La consecuencia jurídica por la vulneración del régimen jurídico nacional es objeto del *ius puniendi* del Estado que, con sus diferentes regímenes y órganos de coerción, impone al infractor las distintas sanciones previstas en la normativa.

Tal como lo dice la jurisprudencia constitucional, el *ius puniendi* del Estado, que se manifiesta en el ámbito administrativo en la facultad sancionadora de la Administración, busca “garantizar el orden público, permite regular el ejercicio de las libertades individuales e imponer sanciones orientadas al cumplimiento de las medidas de policía” (Sentencia C-703 de 2010).

Además, tal como lo ha sostenido la Corte Constitucional, el poder punitivo del Estado encuentra fundamento en una pluralidad de disposiciones constitucionales, “que van desde el señalamiento de los fines del Estado, contemplados en el artículo 2º, hasta el establecimiento, en el artículo 209, de los principios que guían la función administrativa y, señaladamente, el de eficacia, pasando por el artículo 29 superior que, al estatuir la aplicación del debido proceso “a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas”, **reconoce, de modo implícito, que la administración está facultada para imponer sanciones**”.

De todas ellas deriva la Corte la consecuencia de que el actuar lesivo del ciudadano obliga al Estado a imponer la sanción correspondiente, en aras del restablecimiento del orden público quebrantado.

Ahora bien, el poder punitivo del Estado es un atributo de otro poder mayor, de contenido más amplio, que exige y compromete a las autoridades públicas en la preservación del orden público. Este poder, normatizado en el derecho de policía, abarca la potestad de expedir normas generales y abstractas dirigidas a preservar la seguridad, la tranquilidad y la salubridad de la vida en sociedad, así como la potestad misma de sancionar a la que se ha hecho referencia previamente.

De acuerdo con lo dicho por la Corte Suprema de Justicia, en palabras que la Corte Constitucional reproduce desde hace años, “*el estatuto policivo es un instrumento sistemático de normas que regulan imperativamente comportamientos humanos, con carácter coactivo o preventivo, y excepcionalmente correctivo,*

coercitivo o represivo. Su vigencia interfiere irremisiblemente la dialéctica de toda unidad política instituida, entre el orden y la libertad, el mando y la obediencia, la autoridad y el derecho, lo benéfico y lo perjudicial a la sociedad, lo conveniente e inconveniente al grupo, la disciplina y el desorden colectivos”¹⁰.

Según la misma cita:

“2.- El derecho, por contraste, para garantizar la libertad, debe regularla; en cuanto impida el abuso en su ejercicio y en la medida en que la encauce dentro de los derroteros del querer social, no la suprime ni la desconoce, sino que la protege, y en vez de debilitarla, la vigoriza, la hace posible. Conducir un vehículo automotor corresponde a la libertad de tránsito y de locomoción, pero estacionarlo en la mitad de una bocacalle es abusar de esa libertad e impedir su ejercicio a otros; o hacerlo sin saber conducir o sin licencia es atentar contra la seguridad ciudadana. En tales casos, el derecho tiene que intervenir y evitar o precaver el abuso de la libertad para poder garantizarla”. (Sentencia del 21 de abril de 1982, Sala Penal, M. P. Manuel Gaona Cruz)

Tal como lo señalan las cortes, el Estado debe intervenir allí donde se abusa de la libertad. La libertad de tránsito se convierte en una arbitrariedad cuando perjudica injustificadamente los derechos ajenos, por lo que es deber de las autoridades sancionar la infracción con el fin último de garantizar el ejercicio mismo de la libertad. De manera que existe un nexo inescindible entre el ejercicio de la libertad personal y la sanción de su interdicción, pues ninguna sociedad sobrevive en libertad si los comportamientos agresores campean impunemente.

En el mismo sentido, la Corte sostuvo:

“...las normas mismas del **Código Nacional de Tránsito, tienen como uno de sus fines principales la seguridad vial, y resulta un fin constitucionalmente válido “pues se encuentra acorde con lo previsto en la Constitución respecto del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, y derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.** Y, desarrolla fines esenciales del Estado como la prosperidad general, la garantía de la efectividad de principios, derechos y deberes

¹⁰ Sentencia del 21 de abril de 1982, Sala Penal, M. P. Manuel Gaona Cruz

consagrados en la Constitución, así como la convivencia pacífica (C.P. art.2º), pues, <...si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: **la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal provocaría la accidentalidad constante de sus elementos..**” [C-1090 de 2003]

Descendiendo a la norma acusada, es claro que el legislador ha previsto que en los accidentes de tránsito donde solo se verifican daños materiales los ciudadanos afectados deben recoger el material probatorio sustento de sus reclamaciones indemnizatorias, material que reemplaza el informe de policía, pues la autoridad de policía no está llamada a intervenir en el evento.

Al proceder de este modo, el legislador ha excluido al Estado de verificar si en el accidente de tránsito se ha infringido la ley de tránsito y, por esa vía, ha instaurado la impunidad de las infracciones de tránsito que se cometan en esos escenarios. Legislando en este sentido, el Congreso ha desplazado al Estado de su deber de garantizar el orden público en el ámbito del tránsito vehicular, lo que significa que ha promovido el desorden público sobre la base de que ningún infractor involucrado en un accidente de tránsito que solo implique daños materiales será sancionado.

Lo anterior es evidente si, además, se tiene en cuenta que las infracciones de tránsito no desaparecieron del ordenamiento jurídico, y que por virtud de lo dispuesto en la norma acusada, lo que ha desaparecido es, solamente, la posibilidad de sancionarlas.

Dicho de otro modo, **como consecuencia de la entrada en vigencia de la norma acusada el legislador no dejó de considerar lesivas las infracciones de tránsito en que pueda incurrirse en la materialización de un accidente de tránsito de “solo latas”, sino que ha suprimido la sanción en virtud de la inasistencia de la policía.**

Con ello, aunque la infracción sigue existiendo, pues ninguna norma jurídica la ha suprimido, **el infractor puede levantarse impune**, a costa de la integridad del orden público, de la tranquilidad de los ciudadanos, de la seguridad de los demás conductores, de la integridad de los derechos patrimoniales de los afectados, de la integridad del patrimonio público, etc. etc.

Nada justifica que el Legislador haya desplazado al Estado de su deber de hacer cumplir la ley mediante la imposición de la infracción. Nada justifica que el Legislador haya excluido al Estado –a través de sus agentes de policía– de su deber de sancionar conductas que nunca han dejado de ser -y aún hoy lo son- lesivas de la seguridad y la tranquilidad públicas. Lo anterior cobra mayor vigor si se tiene en cuenta que el artículo 147 de la Ley 769, que establece la obligación de expedir el comparendo, no ha sido derogado. Dice la norma:

Artículo 147. Obligación de comparendo. En toda circunstancia, si el agente de tránsito observare la violación de las normas establecidas en este código, en caso de daños a cosas, podrá imponer un comparendo al conductor infractor.

En tal sentido, la norma es inconstitucional, pues no solo evade la responsabilidad constitucional de hacer que los particulares respondan por infringir la ley (las infracciones de tránsito no desaparecieron), sino que al impedir la presencia del funcionario de policía, promueve el desorden público, estimula la impunidad, instaura la falta de seguridad en la vía pública y promueve la intranquilidad social, pues allí donde no hay sanción, el comportamiento antisocial hace metástasis.

La norma es inconstitucional por apocar drásticamente y de forma irrazonable el poder de policía en materia de tránsito, pues en términos de lo dicho precedentemente, ha minimizado su potencia sancionadora cuando el accidente de tránsito solo involucra daños materiales, creyendo por esa sola circunstancia que en la producción del daño no existe infracción al régimen de tránsito. La norma es inconstitucional porque el debilitamiento del poder de policía repercute en el quebrantamiento del carácter intimidatorio de la sanción, que es la fuente directa de más inseguridad.

Lo anterior, sin contar con el hecho de que en la ocurrencia del accidente pueden haberse quebrantado las normas penales. Los agentes de tránsito cumplen funciones de policía judicial, pero además, en su calidad de servidores públicos, “están ante el deber de denunciar ante las autoridades penales competentes, la ocurrencia de cualquier ilícito del cual tengan conocimiento” (Cfr. Sentencia T-687 de 2004).

G. Violación de los artículos 2º y 58 de la Constitución Política. Falta de proporcionalidad entre el sacrificio del derecho y el objetivo de la norma de agilizar la movilidad vial. *Overinclusive status*

El objetivo de la disposición es el de evitar que el accidente de tránsito que solo involucre las piezas del vehículo obstaculice el tráfico vehicular, genere trancones y perjudique la movilidad ciudadana. Este es el fin reconocido directamente en el inciso segundo de la norma. Este es el objetivo normativo del precepto.

No obstante, dado que ese es el propósito del legislador, es evidente que la restricción de los derechos del ciudadano resulta desproporcionada frente a los beneficios obtenidos por la norma.

En efecto, si el fin de la norma es evitar que el accidente perjudique la movilidad ciudadana, la norma tiene sentido en aquellas ciudades con alto flujo vehicular, en las vías principales donde dicho flujo podría resultar perjudicado por un accidente de latas.

Sin embargo, la norma aplica a nivel nacional, en cualquier ciudad, en cualquier municipio, en cualquier vereda, en cualquier barrio, en cualquier vía -principal, secundaria o terciaria-, a cualquier hora del día o de la noche, respecto de cualquier tipo de accidente que no involucre lesionados y con independencia de la ubicación final de los vehículos respecto de la dirección del flujo vehicular. La norma tiene vigencia con independencia del hecho de que el accidente de latas tenga la capacidad de afectar la movilidad. La norma rige independientemente de que se satisfaga el objetivo para el cual ha sido diseñada.

Vistas así las cosas, es evidente que la disposición acusada es desproporcionada, pues no existe una relación de magnitud equilibrada entre el sacrificio al que somete a los derechos de las personas y el beneficio que reporta para la ciudadanía. En tal sentido, la norma habría incurrido en lo que la Corte Constitucional denomina “overinclusive status” o regla sobreincluyente, que consiste en aquella regla que con el afán de regular el resultado negativo de un comportamiento, restringe desproporcionadamente otros que no afectan los intereses protegidos (cfr. Sentencia C-1058 de 2003).

Las páginas previas se han dedicado a demostrar cómo esta disposición normativa perjudica los derechos de las personas; ahora es preciso hacer notar que ese perjuicio no se justifica de manera alguna en función del beneficio que quiere lograrse.

Agilizar la movilidad vial es un propósito encomiable que solo se persigue si esa movilidad puede verse efectivamente ralentizada. Pero si el accidente que solo afecta al vehículo es incapaz de afectar la movilidad vial (por las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurren los hechos), ningún sentido tiene impedir que el agente de tránsito acuda al sitio, y mucho menos se justifica (desde un punto de vista estrictamente constitucional) que el ciudadano acometa una labora para la cual no ha sido preparado, respecto de la cual no tiene absolutamente ningún conocimiento técnico, y que por su naturaleza, por las implicaciones jurídico administrativas del hecho, por su impacto en el orden público y sus connotaciones sancionatorias, le corresponde desplegar al Estado.

Es inadmisibile que el Estado se desentienda de este asunto que tan profundas implicaciones tiene en la convivencia ciudadana, exclusivamente porque un porcentaje de los accidentes “solo latas” ocurren en vías principales de ciudades principales, afectando la movilidad de manera severa.

Ello, sin entrar en el debate, no menor, que la Corte abordará en su momento, de determinar si en el ejercicio de ponderación constitucional, los derechos a la vida, la salud y a la propiedad privada de los ciudadanos deben ceder ante el derecho colectivo a la movilidad vial... Este es un asunto que quizá corresponda resolverlo al juez constitucional en el desarrollo más profundo de esta problemática.

Baste advertir, de cualquier modo, que el riesgo de afectación de los derechos ciudadanos es, en este caso, altísimo, y que de ningún modo se justifica el sacrificio al que se somete la propiedad de los individuos, por el supuesto beneficio que obtiene la ciudadanía cuando el accidente ocurre en una vía no principal, cuando ocurre a una hora de tráfico liviano, cuando ocurre en un municipio de poco tráfico vehicular, cuando ocurre en un barrio residencial de una urbe, cuando ocurre en un lugar de la vía que no obstaculiza el paso de los demás vehículos y, así, según la hipótesis que pueda ocurrírsele a la imaginación.

En suma, la norma es inconstitucional porque sacrifica injustificadamente los derechos de los ciudadanos en pro de un beneficio de exigente materialización.

IV. REVIVISCENCIA DE LA NORMA DEROGADA

La jurisprudencia constitucional tiene establecido que la declaratoria de inexecutable de una norma derogatoria no revive automáticamente la norma derogada. La reviviscencia de la norma derogada ocurre cuando el vacío que genera la declaratoria de inexecutable amenaza gravemente el ordenamiento jurídico. Al respecto, la Corte ha señalado con claridad:

En el mismo sentido, la Sentencia C-284 de 2014:

“iii) En los primeros pronunciamientos se asumió la postura de una reviviscencia automática de las normas derogadas por las declaratorias de inexecutable de aquellas que las reemplazaron (por ejemplo, la Sentencia C-055 de 1996), pero con posterioridad, se fijaron algunas condiciones para que se aplicara esta figura jurídica, como que se presentaran los argumentos para la necesidad de reincorporación, por razones de (a) creación de vacíos normativos; (b) vulneraciones a los derechos fundamentales; (c) necesidad para garantizar la supremacía de la Constitución Política, y (d) siempre y cuando las normas reincorporadas sean constitucionalmente admisibles. (C-286 de 2014)”

En este evento, la Corte deberá no solo declarar inexecutable la norma que se demanda, sino que con el objeto de conjurar una amenaza al ordenamiento jurídico debe decretar la reviviscencia de la norma anteriormente vigente; esto es, el artículo 143 de la Ley 769 de 2002. De no hacerlo, el vacío legal que se crearía con la simple declaratoria de inconstitucionalidad, implicaría una vulneración de los mismos artículos 2, 11, 58, 60 constitucionales. Lo anterior, toda vez que la sola expulsión de la norma inconstitucional del ordenamiento no implicaría automáticamente un mandato para que la autoridad de tránsito concurriera al lugar del accidente, generando una situación de incertidumbre extrema y dejando a los ciudadanos totalmente desprotegidos, sin ley que les indique cómo es el procedimiento en estos casos.

Así, solamente asegurando la continuidad de la obligación de que la autoridad pública concurra a los lugares donde se presenten accidentes de “solo latas” la Corte puede preservar la garantía de la supremacía de la Constitución. Por ello, se hará una solicitud especial a la Corte en el sentido de lo dicho.

V. COMPETENCIA DE LA CORTE CONSTITUCIONAL

La Corte Constitucional es competente para conocer de la presente acción de inconstitucionalidad porque la demanda va dirigida contra una disposición de rango legal. La competencia se deriva del numeral 4º del artículo 241 de la Constitución Nacional.

VI. SOLICITUD

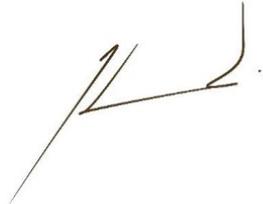
Por los argumentos jurídicos plasmados en precedencia, respetuosamente solicitamos a la Honorable Sala Plena de la Corte Constitucional de Colombia que **DECLARE INEXEQUIBLE** el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022, que subrogó el artículo 143 de la Ley 769 de 2002, por cuanto es contrario a la Constitución Política en sus artículos y a su vez los estándares jurisprudenciales plasmados en la presente demanda.

Adicionalmente, se solicita a la Corte hacer explícita la **REVIVISCENCIA** de la norma derogada por la disposición que se declare inexecutable, en virtud del vacío normativo generado por la decisión que amenaza gravemente el orden público, genera una desprotección ostensible de los derechos de los ciudadanos, propicia la vulneración de los derechos fundamentales y patrocina la impunidad y la inseguridad vial.

VI. NOTIFICACIONES

En el correo electrónico: contacto@juridicahso.com

Respetuosamente,



JULIO ANDRES OSSA SANTAMARIA
CC. 79'649.724



JUAN CAMILO HERRERA PRIETO
CC. 14'396.684



ARMIN JOSEF SATTLER GONZÁLEZ
C.C. 80.082.591