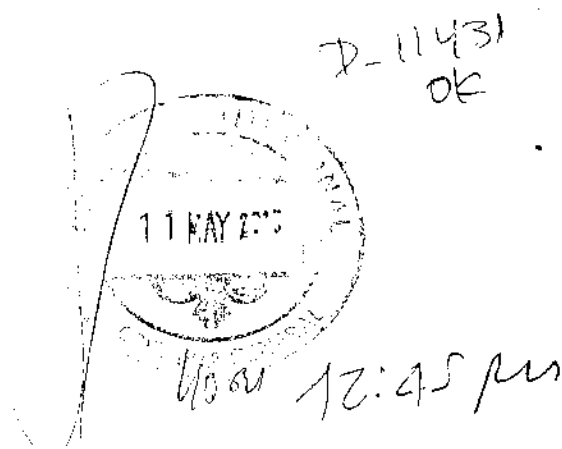




CORTE CONSTITUCIONAL
República de Colombia

DATOS PARA LA RADICACIÓN DEL PROCESO

JURISDICCIÓN:
HONORABLES MAGISTRADOS CORTE CONSTITUCIONAL
(REPARTO)

Grupo/Clase de Proceso:
ACCION DE INCONSTITUCIONALIDAD

Nº de Cuadernos Folios correspondientes en Original: 18
Nº Traslados: 1

DEMANDANTE:
ELIZABETH MONTOYA CAMPO
C.C. 43.538.882 de Medellín
Dirección: Calle 28 No 79-60 apto 321 Medellín (Antioquia)
Correo electrónico: elizabethmontoya@une.net.co
Celular: 3103479401

NORMA DEMANDADA
Artículo 267 DE LA LEY 1753 DE 2015

ANEXOS:
Traslados y los relacionados en el acápite de pruebas

NÚMERO DE RADICACIÓN

CORTE CONSTITUCIONAL
TRÁMITE DE RADICACIÓN

Mayo 10 de 2015

Señores

HONORABLE CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA

Secretaría General

Bogotá D.C.

Referencia: ACCIÓN PÚBLICA DE INCONSTITUCIONALIDAD CONTRA
EL ARTÍCULO 267 DE LA LEY 1753 DE 2015

ELIZABETH MONTOYA CAMPO, ciudadana colombiana, mayor de edad, identificada con la cédula de ciudadanía No 43.538.882, expedida en Medellín, obrando en nombre propio, con domicilio en la ciudad de Medellín, respetuosamente me dirijo a ustedes en uso de mis derechos y deberes consagrados en el numeral 3 del artículo 40 y en el numeral 7 del artículo 95 de la Constitución Política de 1991 y en concordancia con el Decreto 2037 de 1991, con el fin de interponer acción de Inconstitucionalidad contra el aparte previsto en el artículo 267 de la Ley 1753 de 2015, que derogó "los parágrafos 1° y 2° del artículo 17° de la Ley 769 de 2002".

El cargo principal de la demanda es la vulneración del *principio de unidad* de materia previsto en la Constitución Política y que se infiere de los artículos 150, 157, 158 y 169, como se sustentara en la demanda.

Para mayor claridad se ofrece el siguiente índice de la demanda:

ÍNDICE DE LA DEMANDA

- I. NORMAS CONSTITUCIONALES VULNERADAS
- II. NORMA DEMANDADA
- III. SOBRE EL TRÁNSITO, VIGENCIA NORMATIVA Y FIJACIÓN DE LITIGIO CONSTITUCIONAL
- IV. FUNDAMENTOS DE LA VIOLACIÓN
- V. SOBRE LA SEGURIDAD VIAL DEL PAÍS: EL PROPÓSITO DE LA LEY 769 DE 2002
- VI. PETICIÓN ESPECIAL: MODULACIÓN DE LA SENTENCIA

1.1. NORMAS CONSTITUCIONALES VULNERADAS

Las normas constitucionales vulneradas son:

1. El artículo 150, numeral 3° que dispone que el plan nacional de desarrollo deberá contener: "las medidas necesarias para impulsar el cumplimiento de los mismos"
2. El artículo 158, toda vez que allí se dispone que: "todo proyecto de ley debe referirse a una misma materia y serán inadmisibles las disposiciones o modificaciones que no se relacionen con ella"
3. El artículo 200, numeral 3°, que prevé que el Gobierno debe: "Presentar el plan nacional de desarrollo y de inversiones públicas, conforme a lo dispuesto en el artículo 150."

Es preciso recordar que de todos los artículos señalados, la Corte Constitucional ha inferido, luego de una interpretación sistemática, el principio de unidad de materia.

1.2. NORMA DEMANDADA

La norma demandada, de forma específica, es la derogatoria prevista en el siguiente aparte que está dispuesto en el artículo 267 de la Ley 1763 de 2015:

"...los párrafos 1° y 2° del artículo 17° de la Ley 769 de 2002".

El aparte señalado está previsto en el siguiente texto:

"Artículo 267. Vigencias y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y **deroga** todas las disposiciones que le sean contrarias.

Se deroga expresamente el artículo 121° de la Ley 812 de 2003; los artículos 21°, 120° y 121° de la Ley 1151 de 2007; los artículos 9°, 17°, 31°, 53°, 54°, 55°, 58°, 66°, 66°, 67°, 68°, 70°, 71°, 72°, 76°, 77°, 79°, 80°, 81°, 82°, 83°, 89°, 93°, 94°, 95°, 97°, 109°, 117°, 119°, 124°, 128°, 129°, 150°, 167°, 172°, 176°, 182°, 185°, 186°, 189°, 198°, 202°, 205°, 209°, 217°, 225°, 226°, el párrafo del artículo 91°, y párrafos 1° y 2° del artículo 261° de la Ley 1450 de 2011.

Con el fin de dar continuidad a los planes, programas y proyectos de mediano y largo plazo, los artículos de las Leyes 812 de 2003, 1151 de 2007 y 1450 de 2011 no derogados expresamente en el inciso anterior o por otras leyes, continuarán vigentes hasta que sean derogados o modificados por norma posterior.

*Se deroga en especial el párrafo del artículo 88° de la Ley 99 de 1993; el numeral 6° del artículo 2° de la Ley 310 de 1996; el inciso 7° del artículo 13° de la Ley 335 de 1996; el numeral 5° del artículo 2° de la Ley 549 de 1999; el artículo 85° de la Ley 617 de 2000; el párrafo del artículo 13° del Decreto Ley 254 de 2000; literales a) y c) del párrafo 1° del artículo 2° de la Ley 580 de 2001; **los párrafos 1° y 2° del artículo 17° de la Ley 769 de 2002;***

los artículos 18° de la Ley 1122 de 2007; el inciso 1° del artículo 58° de la Ley 1341 de 2009; el artículo 82° de la Ley 1306 de 2009; el numeral 16-7 del artículo 16°, el párrafo transitorio del artículo 112° de la Ley 1438 de 2011; el artículo 1° del Decreto Ley 4155 de 2011; el artículo 178° del Decreto Ley 019 de 2012; el numeral 2° del artículo 9° y el numeral 1° del artículo 10° de la Ley 1530 de 2012; los artículos 1°, 2°, 3°, y 4° de la Ley 1547 de 2012 y el artículo 10° de la Ley 1709 de 2014"

II. SOBRE EL TRÁNSITO, VIGENCIA NORMATIVA Y FIJACIÓN DE LITIGIO CONSTITUCIONAL

Conviene realizar, antes de fundamentar el concepto de violación, una aclaración acerca de las modificaciones que ha sufrido la norma que se derogó, con el fin de que sea claro el tránsito y la vigencia normativa. Esto permitirá transmitir con mejor claridad los defectos formales y materiales de la norma acusada y los efectos que sobre la supremacía constitucional produjo. De igual forma, facilitará fijar el litigio constitucional.

1. En un primer momento, el Congreso de la República, expidió lo que hoy se conoce como el Código Nacional de Tránsito. Dicho código, contenido en la Ley 769 de 2002, dispuso en su artículo 17, lo siguiente:

"ARTÍCULO 17. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, para lo cual el Ministerio de Transporte establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes.

Las nuevas licencias de conducción contendrán, como mínimo, los siguientes datos: nombre completo del conductor, número del documento de identificación, huella, domicilio y dirección; fecha de expedición y organismo que la expidió.

Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barra bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad. Las licencias de conducción que no cuenten con estos elementos de seguridad deberán ser renovadas de acuerdo con la programación que expida el Ministerio de Transporte al respecto.

Las nuevas licencias de conducción deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de la ley vigentes sobre la materia.

En caso que el aspirante presente certificado expedido por un Centro de Enseñanza Automovilística, la licencia de conducción solamente podrá expedirse en el lugar donde tenga sede dicho centro o en su área metropolitana."

Como puede observarse, el texto original no contempla ningún párrafo. De tal forma que en el artículo 17 primigenio no existía obligación de sustituir la licencia de conducción en un lapso de tiempo.

2. En un **segundo momento**, el referido artículo 17 de la Ley 769 de 2002, fue modificado por artículo 4° de la Ley 1383 de 2010, que además de agregar los párrafos 1° y 2°, modificó el párrafo 3°, 4°, 5° y eliminó el párrafo 6°.

De tal forma que el artículo que el artículo quedó así:

"Artículo 17. Otorgamiento. La licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, para lo cual el Ministerio de Transporte establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondiente

Las nuevas licencias de conducción contendrán, como mínimo, los siguientes datos: Nombre completo del conductor; número del documento de identificación, huella, tipo de sangre, fecha de nacimiento, categoría de licencia, restricciones, fecha de expedición y organismo que la expidió.

Dentro de las características técnicas que contendrán las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barra bidimensional u otro dispositivo electrónico, magnético u óptico con los datos del registro que permita la lectura y actualización de estos. Las nuevas licencias de conducción deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de ley vigentes sobre la materia, sin costo alguno.

Parágrafo 1°. Quien actualmente sea titular de una licencia de conducción, que no cumpla con las condiciones técnicas establecidas en el presente artículo y en la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte, deberá sustituirla en un término de cuarenta y ocho (48) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, de conformidad con lo previsto por el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006. Para tal efecto, deberá presentar paz y salvo por infracciones de tránsito y el certificado indicado en el artículo 19 del presente Código.

Parágrafo 2°. Para garantizar la gratuidad del cambio de licencias se autoriza a los organismos de tránsito descontar, por una sola vez, una suma igual a 1 salario mínimo, legal diario vigente (smdv), por cada licencia expedida, de los recursos que obligatoriamente debe transferir al Ministerio de Transporte por concepto de especies venales

En negrilla y subrayado se precisa lo que fue modificado por la Ley 1383 de 2010.

Como se infiere del artículo transcrito, la reforma de 2010 pretendía que cuando una licencia de conducción no cumpliera con las condiciones técnicas establecidas en el artículo señalado, surgía obligación de sustituirla en un término no mayor a 48 meses luego de la promulgación de la misma. Igualmente dispuso la gratuidad de la sustitución por una sola vez.

Es imperioso señalar que el propósito de la sustitución de la licencia por las condiciones técnicas referidas, tiene como finalidad la de buscar el aumento de la seguridad vial mediante la formación y cualificación de los conductores pues como lo señala el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, existe una gran falencia en éste tópico; tema sobre el cual me pronunciaré con mayor precisión más adelante.

3. Luego, en un tercer momento, el mismo artículo 17 de la Ley 769 de 2002, fue modificado por la Ley del Plan Nacional de Desarrollo, esto es, la número 1450 de 2011. Sin embargo, en esta oportunidad, por medio del artículo 244 de dicha Ley, únicamente se modificó el párrafo número 1° de la referida norma.

En este sentido, la norma se conservó igual, salvo su párrafo primero que luego de la modificación quedó así:

"Párrafo 1o. Quien actualmente sea titular de una licencia de conducción, que no cumpla con las condiciones técnicas establecidas en el presente Artículo y en la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte, deberá sustituirla en un término de cuarenta y ocho (48) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, de conformidad con lo previsto por el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006. Para tal efecto, deberá presentar paz y salvo por infracciones de tránsito. Por razones de seguridad vial, las personas que tengan licencias con más de 5 años de expedición, deberán realizarse los respectivos exámenes médicos".

En negrilla y subrayado se precisa lo que fue modificado por la Ley

Según se infiere de lo anterior, el párrafo extendió la obligación de realizarse exámenes médicos, como condición técnica, para aquellas personas que cuenten con una licencia de más de 5 años de expedida. De nuevo, la finalidad de la norma parece clara: hacer más riguroso el proceso de expedición y renovación de licencias de conducción, con el fin de garantizar la seguridad vial.

4. Finalmente, se tiene la derogatoria introducida por medio del artículo 267 de la Ley 1753 de 2015; la cual viola el principio de unidad de materia.

La derogatoria prevista en el artículo 267 de la Ley 1753 de 2015 es del siguiente tenor:

"...los párrafos 1° y 2° del artículo 17° de la Ley 769 de 2002".

De acuerdo con lo anterior, el vigente artículo es el siguiente:

"Artículo 17. Otorgamiento. La licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.

El formato de la licencia de conducción será único nacional, para lo cual el Ministerio de Transporte establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondiente.

Las nuevas licencias de conducción contendrán, como mínimo, los siguientes datos: Nombre completo del conductor, número del documento de identificación, huella, tipo de sangre, fecha de nacimiento, categoría de licencia, restricciones, fecha de expedición y organismo que la expidió.

Dentro de las características técnicas que contendrán las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barra bidimensional u otro dispositivo electrónico, magnético u óptico con los datos del registro que permita la lectura y actualización de estos. Las nuevas licencias de conducción deberán permitir al organismo de tránsito confrontar la identidad del respectivo titular de conformidad con las normas de ley vigentes sobre la materia, sin costo alguno.

6

CONCLUSIÓN SOBRE LA FIJACIÓN DEL LITIGIO CONSTITUCIONAL: CERTEZA Y ESPECIFICIDAD DEL CARGO FORMULADO

La norma demandada, en consecuencia, derogó los dos párrafos introducidos por el artículo 4° de la Ley 1383 de 2010 y que en su momento, fueron modificados por el artículo 244 de la Ley 1450 de 2010, específicamente, ésta última norma reformó el párrafo 1° del artículo 17 de la Ley 769 de 2002.

De acuerdo con lo anterior, no es necesario incluir en la demanda de inconstitucionalidad el artículo 244 de la Ley 1450 de 2010, pues ella sólo extendió la obligación de realizar unos exámenes médicos, a las personas que tengan licencias con más de 5 años de expedición. **Es decir, en caso de prosperar la inconstitucionalidad, la reforma realizada por el referido artículo 244 seguiría vigente; lo que en efecto, ayudaría a fortalecer la seguridad vial.**

La derogatoria prevista en el artículo 267 de la Ley 1753 de 2015, al eliminar los párrafos señalados, acabó con la obligación de revisar, por condiciones técnicas, las licencias de conducción, es decir, dejó al Estado sin herramientas eficaces para garantizar la seguridad vial la cual muchas veces, como será señalado, es causa de la falta de cualificación y formación de los conductores.

V. FUNDAMENTOS DE LA VIOLACIÓN

El cargo principal en el que se sustenta la presente demanda de inconstitucionalidad es el de **violación del principio de unidad de materia**, previsto en los artículos señalados en el capítulo de normas demandadas. (Artículos 150,3; 158; 200 de la Constitución)

No es el propósito de la actora hacer una extensa fundamentación y argumentación del concepto de violación apelando a razones que son de profuso conocimiento de los magistrados, todo lo contrario, lo que se pretende es transmitir información concreta con el propósito de facilitar la función judicial, siendo lo más concreto posible.

6. ALGUNAS REFERENCIAS JURISPRUDENCIALES RELEVANTES SOBRE LA VIOLACIÓN DEL PRINCIPIO DE UNIDAD DE MATERIA EN LEY DEL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO.

Es de su conocimiento que la violación al principio de unidad de materia difiere cuando se trata de leyes diferentes a las del Plan Nacional de Desarrollo. En efecto, la Corte ha sostenido que el **principio de unidad de materia** es más riguroso en la ley del plan y por ello, el control constitucional que realiza el Tribunal Constitucional, de un cargo por violación de este principio en esta ley, es más estricto y detallado que el previsto para las demás leyes. Así lo sostuvo en la sentencia C-573 de 2004, Magistrado Ponente (E): Dr. RODRIGO UPRIMNY YEPES

En este sentido, es de vital importancia, para la prosperidad de la demanda de inconstitucionalidad, recordar que la Corte Constitucional ha establecido que la violación del principio de unidad de materia en la ley del Plan Nacional de Desarrollo requiere que se demuestre por parte del actor, la ausencia o falta de conexidad entre la (i) **parte general**, que señala los objetivos y propósitos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades de la acción estatal a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental que serán adoptadas por el gobierno y (ii) **el plan de inversiones públicas**, que contiene los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.

Elo se ha argumentado, en tanto que, el plan nacional de desarrollo se ha entendido como un mecanismo multipropósito que permite guiar la acción estatal hacia todos los frentes que impactan una gestión de un gobierno que debe asumir múltiples objetivos durante cuatro años; ello impone que no deba sólo enunciarse la violación del principio, sino, que se argumente de forma precisa la falta de conexidad.

En este sentido, en sentencia de C-795/2004 Magistrado Ponente (E):Dr. RODRIGO UPRIMNY YEPES, se sostuvo:

*"Por ello esta Corporación ha señalado que **para no violar la regla de unidad de materia, las disposiciones instrumentales deben guardar una relación o conexión directa con los objetivos y programas del Plan Nacional de Desarrollo.** Y es que si no fuera así, bastaría que esa ley enunciara genéricamente un objetivo general, como puede ser incrementar la eficiencia del sistema judicial, para que dicha ley pudiera alterar todo el estatuto penal y todas las regulaciones procesales, con el argumento de que el plan pretende incrementar la eficiencia judicial!" **Negrilla y subrayado fuera de texto***

En el mismo año, la Corte Constitucional en la sentencia C-305 de 2004, MP Marco Gerardo Monroy Cabra, señaló en su fundamento 14, lo siguiente:

"En tal virtud, los instrumentos ideados por el legislador deben tener una relación de conexidad teleológica directa (es decir, de medio a fin) con los planes o metas contenidos en la parte general del plan. De tal manera que si ellos no se vinculan directa e inmediatamente con las metas propuestas debe entenderse que, por falta de coherencia, no cumplen con el principio de unidad de materia.

(...)
No obstante, en lo referente al principio de unidad de materia en la Ley del Plan de Desarrollo la Corporación estima que la conexidad debe ser directa e inmediata. Es decir, sí, si bien el Plan Nacional de Desarrollo es una ley heterogénea, en la medida en que se ocupa de diversas materias (políticas macroeconómicas, sociales, culturales, ambientales, etc.) lo mismo que de diversidad de medidas instrumentales (presupuestales o normativas) destinadas a garantizar la efectiva y eficiente realización del Plan de Desarrollo, el criterio para examinar la unidad de materia de las disposiciones instrumentales contenidas en la Ley del Plan es el relativo a su conexidad directa, no eventual o mediata, con las normas que establecen los programas y proyectos contemplados en la parte general del Plan y con aquellas otras que especifican los recursos para su ejecución. **Negrilla y subrayado fuera de texto**

De lo anterior, puede concluirse, que la Corte ha sido enfática en sostener que la ley del plan sólo puede ser usada para realizar los propósitos específicos que la constitución ha señalado y que el programa de Gobierno plasmado en la proyecto del PLAN ha elegido. La Ley del Plan, bajo el pretexto de ser *multitemática* no puede violar el principio de unidad de materia incluyendo normas que no guardan una relación teleológica y directa con los objetivos enunciados en su texto.

De tal forma que la Ley del Plan, de ninguna forma, puede ser usada como pretexto para llenar los vacíos e inconsistencias que presenten leyes anteriores, en este caso, para modificar normas que no estén sustentadas en la parte general o en los propósitos expuestos en el texto normativo de Plan Nacional de Desarrollo.

De nuevo, ha sostenido el Tribunal Constitucional Colombiano que para no violar el principio de unidad de materia y las reglas jurisprudenciales que se han construido en torno a este tema, de las disposiciones instrumentales del Plan Nacional de Desarrollo debe poder señalarse una relación o conexión directa con los objetivos y programas de éste. Cosa que, como se sostendrá más adelante no sucedió con el aparte demandado en el presente escrito, pues en ningún objetivo o propósito del PLAN, se señaló la razón de ser de esta derogatoria.

En este sentido, es conveniente recordar que la Corte Constitucional ha manifestado que, entre las normas que integran la ley del plan, están las **normas instrumentales**. Como se evidencia de un análisis lexicográfico de la expresión "instrumental", ellas deben tener como propósito servir como medio para cumplir un fin, en este caso, los que se señalan en la parte general del plan nacional de desarrollo. De forma precisa, las normas instrumentales, **entre las que se encuentra el aparte demandado**, deben guardar una conexidad directa y no sólo hipotética con los objetivos y programas del plan nacional de desarrollo. Así lo sostuvo en la sentencia C-557 de 2000, Magistrado Ponente: Dr. VLADIMIRO NARANJO MESA

Finalmente, me gustaría señalar que la Corte en reciente sentencia señaló lo que podría entenderse como las reglas jurisprudenciales más aceptadas y reconocidas sobre **el principio de unidad de materia en la Ley del Plan Nacional de desarrollo**. Así, en la sentencia C-016 de 2016, Magistrado Ponente: Dr. ALEJANDRO LINARES, precisó lo siguiente:

"...el **juicio constitucional** para establecer la violación del principio de unidad de materia se encuentra compuesto por **dos etapas**. En la primera de ellas se define "*el alcance material o contenido temático de la ley parcialmente demandada*", **procediendo, seguidamente, a determinar si entre dicha materia y las disposiciones que se acusan o examinan existe alguno de tales vínculos**. Este juicio, ha insistido la jurisprudencia, no puede ser extremadamente rígido pues se afectaría gravemente el principio democrático. De acuerdo con ello, la violación del artículo 158 solo ocurriría cuando las normas **"resulten ajenas a la materia regulada..."**

Ahora, en la misma sentencia referida anteriormente, sobre las reglas jurisprudenciales del principio de unidad de materia se afirmó, en síntesis, lo siguiente:

(...)

- a) "En consecuencia, el legislador no puede incluir cualquier tipo de normas en la ley del Plan, siendo indispensable que las medidas de naturaleza instrumental se encuentren en una relación de conexidad directa con los objetivos y metas del Plan. Si ello no ocurre o si la disposición no incorpora ningún mecanismo para la ejecución de una de las políticas del Plan, se producirá una infracción del artículo 158 de la Carta"
- b) El principio de unidad de materia impone que exista una conexión teleológica estrecha entre los objetivos, metas y estrategias generales del Plan, y las disposiciones instrumentales que contiene.
- c) Adicionalmente, teniendo en cuenta que el carácter dúctil que usualmente caracteriza este juicio se explica por la importancia de proteger el principio democrático que se concreta en la libertad de configuración del Congreso de la Republica, incrementar la intensidad del control cuando se trata de la ley

del Plan se justifica debido a que dicho principio "se encuentra notoriamente *mermado*

- d) La fijación del contenido del principio de unidad de materia en los anteriores términos se traduce en un control judicial más estricto encaminado a establecer, no cualquier tipo de conexión entre la parte general del Plan con las disposiciones instrumentales que lo componen, sino un vínculo directo y no simplemente eventual o mediato.

En otros términos "*aquellas disposiciones de carácter instrumental que no sean inequívocamente efectivas para la realización de los programas y proyectos contenidos en la parte general del plan, o que de manera autónoma no establezcan condiciones suficientes para la materialización de las metas y objetivos trazados en el plan, vulneran el principio de unidad de materia.*

- e) El control judicial de las leyes aprobatorias del Plan Nacional de Desarrollo se ha encontrado orientado por las pautas antes descritas. En su aplicación, la Corte ha sostenido, por ejemplo, que violaban el principio de unidad de materia normas incluidas en ese tipo de leyes (i) que definían "*la estructura y el funcionamiento de ciertas corporaciones regionales*", en tanto no tenían como propósito "*planificar y priorizar las acciones públicas y la ejecución del presupuesto público durante un cuatrienio, sino definir aspectos de elección y configuración de esas corporaciones que no están inescindiblemente ligados al espíritu de la ley y a los planes y programas propuestos*"[36] (C-795 de 2004)[37]; (ii) que regulaban el contrato de condiciones uniformes en servicios públicos y le conferían facultades sancionatorias a las empresas de esa naturaleza dado que ninguno de los objetivos, programas, metas y estrategias del Plan hacían referencia a tal materia[38] (C-539 de 2008); (iii) y que preveían la "*adquisición de predios, estudios, diseños, construcción y dotación de la Nueva Sede del Congreso de la República* en tanto la parte general del Plan no aludía al mejoramiento de la planta física del Congreso[39] (C-539 de 2008)

- i) De manera particular, cabe destacar que la práctica interpretativa de esta Corporación indica que, el juzgamiento de normas incluidas en tal tipo de leyes por la infracción del artículo 158 requiere, en primer lugar, (i) determinar la ubicación y alcance de la norma impugnada y, a partir de ello, establecer si tiene o no naturaleza instrumental. A continuación corresponderá (ii) establecer si existen objetivos, metas, planes o estrategias incorporados en la parte general del Plan Nacional de Desarrollo que puedan relacionarse con la disposición juzgada y, de ser el caso, proceder a su caracterización[59]. Finalmente es necesario (iii) determinar si entre la disposición instrumental acusada y los objetivos, metas, planes o estrategias de la parte general del Plan, existe una conexidad directa e inmediata.

2. ANÁLISIS CONCRETO DEL APARTE DEMANDADO Y LA VIOLACIÓN DEL PRINCIPIO DE UNIDAD DE MATERIA.

De lo precedentemente explicado y de la sentencia C-016 de 2016, Magistrado Ponente Alejandro Linares, pueden inferirse unos aspectos o reglas puntuales para determinar la violación del principio de unidad de materia:

- i) Debe existir una relación de conexidad directa con los objetivos y metas del Plan; en caso contrario, se viola el mencionado principio.

- ii) Debe presentarse una conexión teleológica estrecha entre los objetivos, metas y estrategias generales del Plan, y las disposiciones instrumentales que contiene; en caso contrario, se viola el mencionado principio.
- iii) El control judicial sobre la Ley del Fian es más estricto pues está encaminado a establecer no cualquier tipo de conexión entre la parte general del Plan con las disposiciones instrumentales que lo componen, sino un vínculo directo y no simplemente eventual o mediato; en caso contrario, se viola el mencionado principio
- iv) Para establecer lo anterior, deben seguirse los siguientes pasos:
 - 1) Determinar la ubicación y alcance de la norma impugnada y, a partir de ello, establecer si tiene o no naturaleza instrumental.
 - 2) Establecer si existen objetivos, metas, planes o estrategias incorporados en la parte general del Plan Nacional de Desarrollo que puedan relacionarse con la disposición juzgada y, de ser el caso proceder a su caracterización
 - 3) Determinar si entre la disposición instrumental acusada y los objetivos, metas, planes o estrategias de la parte general del Plan existe una conexidad directa e inmediata.

Para no distraer la atención y ser directa sobre las reglas y pasos puede afirmarse lo siguiente:

Sobre la primera regla señalada en la sentencia C-016 de 2016, Magistrado Ponente Alejandro Linares, puede sostenerse que el aparte demandado, esto es, la derogatoria de "los parágrafos 1° y 2° del artículo 17° de la Ley 769 de 2002" (i) **no tiene una conexión directa y mucho menos hipotética con los propósitos planteados en el plan nacional de desarrollo.**

En efecto, luego de analizar desde un punto de vista formal y material la conexidad requerida para la disposición demandada, puede concluirse, sin mayor esfuerzo, que esta norma no implementa ningún propósito señalado en la parte general del plan nacional de desarrollo; ello por cuanto en los objetivos generales no existe ninguna disposición, argumentación o fundamentación en torno a la seguridad vial, el código de tránsito o norma relacionada. **Es decir (ii) No existe una relación teleológica.**

De acuerdo con lo anterior, se concluye que en ningún artículo o exposición del plan nacional de desarrollo se hace referencia a la norma derogada; sólo aparece como objeto de regulación en el artículo 267 de la Ley 1753 de 2015. Ello evidencia que de ninguna forma se tenía como propósito regular asuntos relacionados con el sector de tránsito y las licencias de conducción, es decir, el control constitucional debe ser riguroso declarando la inconstitucionalidad pues se advierte claramente que (iii) **no existe un vínculo directo y mucho menos uno simplemente eventual o mediato.**

En conclusión, retomando los (iv) pasos señalados en la regla jurisprudencial, se advierte:

- 1) Al determinar la ubicación de la norma demandada, se establece claramente que es una norma instrumental al estar en las notas de vigencias que reforman las normas instrumentales para implementar el Plan.

- 2) Se logró establecer, en los párrafos anteriores, que no existen objetivos, metas, planes o estrategias incorporados en la parte general del Plan Nacional de Desarrollo que puedan relacionarse con la disposición juzgada.
- 3) Finalmente, se determinó con mucha claridad que entre la disposición instrumental acusada y los objetivos, metas, planes o estrategias de la parte general del Plan, no existe una conexidad directa e inmediata.

Por último, y para cerrar el aspecto de la violación del principio de unidad de materia, es necesario reiterar que el asunto que se regula tiene que ver con disposiciones de tránsito, específicamente con las licencias de conducción. Allí se señala, que quien sea poseedor de una licencia de conducción y no cumpla con las condiciones técnicas establecidas en el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010 y 1450 de 2011, debía sustituirla en un término de 48 meses.

Es pertinente resaltar, que la justificación subyacente de la norma derogada es garantizar la **seguridad vial**. Por ello, la norma tiene como norte establecer las condiciones mínimas para que los conductores estén en condiciones óptimas para asumir el riesgo que implica manejar un vehículo automotor. El congreso, haciendo uso de su competencia que le permite una configuración legislativa, creó la obligación de sustitución de la licencia y si se cumple el supuesto normativo, de realizar los exámenes médicos cuando sea el caso (5 años).

Con el riesgo de ser reiterativo, recuérdese que en ningún artículo o exposición de motivos del Plan Nacional de Desarrollo, se fundamentó como objetivo del mismo, la modificación de las condiciones de otorgamiento de la licencia de conducción. Mucho menos se habló de seguridad vial y ni siquiera de forma global sobre el régimen normativo de la regulación del tránsito o movilidad. **Esto evidencia que no existe conexidad directa entre la derogatoria prevista en el aparte demandado y los objetivos del plan nacional de desarrollo.**

En consecuencia, la conexión de la norma acusada con los propósitos y desafíos del plan de desarrollo no es directa, toda vez que de la lectura de los propósitos y objetos del plan nacional de desarrollo no se sigue inequívocamente la necesidad de una norma instrumental relacionada con la modificación de temas relacionados con la seguridad vial, licencias de conducción, o en términos generales, con código nacional de tránsito.

De tal forma, que puede concluirse para el caso en concreto, retomando algunas expresiones de la Corte Constitucional, que:

"el vínculo entre la disposición demandada y los propósitos y programas del plan es entonces lejano e hipotético, por lo que no es suficiente para que respete la regla de unidad de materia, por cuanto la ley del plan, como ya se explicó, tiene un contenido constitucional propio multitemático..."

De acuerdo con lo expuesto, solicito sea declarado inconstitucional el aparte previsto en el artículo 267 de la Ley 1753 de 2015, que deroga "los parágrafos 1° y 2° del artículo 17° de la Ley 769 de 2002", toda vez que viola el principio de unidad de materia.

V. SOBRE LA SEGURIDAD VIAL DEL PAÍS: EL PROPÓSITO SUBYACENTE DE LA LEY 769 DE 2002

Para analizar la parte sustancial o material que ha sido afectada por la derogatoria, es preciso recordar que ella tiene como finalidad regular un asunto específico, esto es, la renovación y sustitución de las licencias de conducción, es decir, la seguridad vial.

Para mayor claridad se transcribe las partes de la norma que ha sido derogada:

*"Parágrafo 1o. Quien actualmente sea titular de una licencia de conducción, que no cumpla con las **condiciones técnicas** establecidas en el presente Artículo y en la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte, deberá sustituirla en un término de cuarenta y ocho (48) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, de conformidad con lo previsto por el artículo 15 de la Ley 1005 de 2006. Para tal efecto, deberá presentar paz y salvo por infracciones de tránsito. Por razones de seguridad vial, las personas que tengan licencias con más de 5 años de expedición, deberán realizarse los respectivos exámenes médicos".*

Parágrafo 2°. Para garantizar la gratuidad del cambio de licencias se autoriza a los organismos de tránsito descontar, por una sola vez, una suma igual a 1 salario mínimo, legal diario vigente (smdv), por cada licencia expedida, de los recursos que obligatoriamente debe transferir al Ministerio de Transporte por concepto de especies venales

Como se desprende del texto transcrito, el asunto que se regula tiene que ver con disposiciones de tránsito, específicamente con las licencias de conducción. Allí se señala que quien sea poseedor de una licencia de conducción y no cumpla con las condiciones técnicas establecidas en el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010 y 1450 de 2011, debía sustituirla en un término de 48 meses.

Con el fin de resaltar la importancia que tienen las normas derogadas, es prudente mostrar la secuencia que es retomada en los dos últimos planes nacionales de seguridad vial en Colombia expedidos por el Ministerio de Transporte. En ambos planes, donde se realizan importantes diagnósticos, se ha planteado la necesidad de fortalecer la cualificación de los conductores con el fin de mejorar la seguridad vial.

➤ Al respecto, es de suma importancia exponer los análisis realizados en el Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011 - 2016, en el año 2010.

Las estadísticas que éste plantea, deja como enseñanza que, se debe dar un mejoramiento en el momento de capacitar a los conductores y se debe renovar las licencias de conducción para poder llevar un control de las personas que después de un tiempo no puedan seguir detrás de un volante.

El diagnóstico y consejo que se deriva del referido Plan, es que la capacitación previa a la expedición y renovación de licencias de conducción, es una solución para que se reduzca la siniestralidad vial, los lesionados y fallecidos que dejan día a día la imprudencia de los conductores en las calles de nuestro país.

Es notable la preocupación en el plan al señalar que el objetivo general del mismo es: "Incrementar la formación vial del conjunto de los actores del tránsito, potenciando en particular la educación sobre seguridad vial en la población escolar con el fin de lograr comportamientos más seguros". Tan relevante es la **formación** y la **capacitación** de los conductores antes de obtener o renovar su licencia que se trazó como una acción imperiosa a realizar: "El Diseño de un sistema de otorgamiento y de renovación de licencias de conducción que estimule la formación de ..."

El estado de la situación de la seguridad vial en Colombia en el año 2010, según el Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011-2016, nos muestra la importancia de la formación y conocimiento que deben tener los conductores de todo tipo de transporte para poder mejorar en la accidentalidad. En este sentido, se señala en el plan, lo siguiente:

“Los peatones y los motociclistas resultan los actores del tránsito más vulnerables, representando, entre ambos, un 70% de la mortalidad derivada de los accidentes de tránsito registrados en el país durante el año 2010. Preocupante es la situación de los motociclistas por cuanto el parque de motocicletas se incrementa progresivamente y la formación de sus conductores, como la certificación de su conocimiento y habilidades para conducir estos vehículos todavía son muy deficitarias.

El establecimiento de un Registro Único Nacional de Tránsito, es un importante avance como herramienta de gestión y de formulación de políticas públicas de seguridad vial, adicionalmente en el presente Plan se formulan el rediseño del sistema de licencias de conducción o la implementación de la licencia de conducir con puntajes. Además, la integración de un sistema que recoja la información sobre accidentalidad de tránsito en el país resulta indispensable, no sólo para cuantificar y calificar la seguridad vial, sino para promover medidas que se dirijan fundamentalmente a reducir las principales causas de accidentes de tránsito.

Algunas consideraciones finales sobre el análisis estadístico que realizó el Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2011-2016, deja entre las conclusiones más relevantes las siguientes:

- Las motocicletas siguen siendo una de las prioridades en términos de al. El mayor número de muertes en accidentes de tránsito en 2010 (39%) corresponde a motociclistas. Un porcentaje significativo de las muertes de estos se genera por choques contra objetos físicos o caídas (19%). Adicionalmente son responsables del 34% de los atropellos que causan la muerte a peatones. Medidas encaminadas a fortalecer el proceso de capacitación y obtención de licencias, disminuir la aceptación de riesgos de estos, mejorar los elementos de seguridad obligatorios, así como las condiciones laborales de quienes se sirven de la moto como medio de trabajo deben ser consideradas.

-En términos de mejoramiento de la eficiencia de las intervenciones de la Autoridad, el hecho de que se presenten mayores probabilidades de accidentes graves en algunos periodos del día, en algunos días específicos, invita a que se desarrollen operativos mucho más ambiciosos en recursos de personal y tecnológicos, en cubrimiento y duración. Estas intervenciones puntuales arrojarán resultados contundentes en la disminución del número y gravedad de los accidentes de tránsito.

- Para la determinación de metas realistas en términos de seguridad vial, es necesario comprender cuáles son las variables que han venido influyendo en el número de accidentes. El crecimiento al parque automotor, en especial de las motos, el crecimiento de la movilidad asociado al crecimiento económico, el crecimiento de nuevos e inexpertos conductores son

14

variables que tienden a incrementar el número accidentes. Siendo así, los recursos y la prioridad dada a la seguridad vial deben aumentar para alcanzar las metas exigentes que se ha fijado el país.

- ❖ El Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2013 – 2021, que modifica el anterior, siguiendo una línea similar, presenta un análisis del sistema de seguridad vial de Colombia, o conjunto de acciones que deben configurar la acción de gobierno. Dicho Plan propone una lectura global de la seguridad vial en Colombia.

En el sentido señalado, fija el marco de acción que deberá tener el Plan Vial para cumplir con todos los ámbitos de intervención que afectan a conductores, infraestructuras, vehículos, normativa y víctimas.

El Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2013 – 2021, menciona sobre las debilidades y acciones del sistema de seguridad vial en Colombia lo siguiente:

"(...)

La seguridad vial es un sistema multisectorial formado de diversos ámbitos que interactúan entre sí: un sistema de formación de conductores, una adecuada estructura normativa, un sistema sancionador eficaz, una permanente mejora de las infraestructuras y del parque vehicular, un sistema de rescate de las víctimas, ...En definitiva se han identificado once ámbitos de actuación que configuran, como mínimo, un sistema de seguridad vial a nivel nacional:

1. *Formación de Conductores*
2. *Educación y Concienciación*
3. *Normativa de circulación.*
4. *Procedimiento Sancionador*
5. *Vigilancia y control*
6. *Intervención judicial*
7. *Vehículos y elementos de seguridad*
8. *Infraestructuras viales*
9. *Post accidentes. Las víctimas*
10. *Sistema de información. Observatorio nacional de seguridad vial*
11. *Institucionalización organizativa de la seguridad vial. La madurez de los elementos del sistema determinará la estructura del Plan de acción en seguridad vial de un país, los elementos débiles y las prioridades.*

"(...)"

Como puede observarse de la lectura de las afirmaciones anteriores, el marco de acción del plan fija como de suma importancia la intervención en los asuntos señalados en los numerales 1, 2, 3 y 5p, es decir, aquellos que hablan sobre **la formación, educación y control que se debe tener con los conductores.**

En este sentido, afirma que la cualificación de los conductores mejorará la seguridad vial.

El Plan referido, específicamente hace énfasis en la relevancia que debe tener el **sistema de las licencias de conducción** y la obtención de éstas. Al respecto, expone lo siguiente:

"(...)

- Sistema de licencias de conducir

15

Descripción:

Reglamento de Conductores que regula los tipos de licencias, el proceso de obtención, renovación y supresión del derecho a conducir. Situación en Colombia El Reglamento de Conductores se encuentra consignado en la Ley 769 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito y Transporte, y la Ley 1383. En la actualidad las licencias para conducir autos y motocicletas de cualquier cilindrada se pueden obtener a los 16 años. No hay acceso progresivo. Y para cualquier otro tipo de vehículo pesado, de transporte de mercancías o pasajeros, a los 18 sin necesidad de experiencia en la conducción de otro tipo de vehículo.

- Pruebas para la obtención de licencias

Descripción:

Proceso de control (exámenes) de las capacidades para conducir previo a la entrega de la licencia, de aplicación en todo el territorio, de acuerdo a estándares internacionales y con control de calidad del proceso en todo el territorio.

Situación en Colombia En la actualidad: hay tres etapas que se deben seguir para la obtención de una licencia:

Primero: superar un examen psicofísico. Los exámenes psicofísicos los realizan empresas privadas. El ciudadano acude a un Centro de Reconocimiento de Conductores, CRC, habilitado para realizar las pruebas (visión, audiometría, reflejos...etc.) y es el centro el que emite los resultados de la prueba y los sube al sistema informático. Según fuentes del Ministerio de Transporte en este momento hay en todo el país 337 CRC habilitados, de los cuales están activos 269.

Segundo: acudir a los Centros de Formación de Conductores, CEAs, que certifican que el aspirante está preparado y ha superado las pruebas correspondientes. Hay 399 CEAs transmitiendo datos al RUNT, y han sido desconectados recientemente 74.

Tercero: los organismos de tránsito autorizados, 250 aproximadamente, que a la vista del certificado, expiden la licencia. Sólo 24 organismos expiden el 70% de las licencias, El 30% restante es expedido por 225 centros.

...El sistema actual está permitiendo que cada día laborable unos dos mil jóvenes de menos de 18 años obtengan la licencia para conducir motocicletas sin haber necesidad de tener ningún conocimiento ni el más mínimo dominio de la motocicleta. Muchos de ellos tienen un accidente antes de haber tenido tiempo de aprender a hacerlo con seguridad. Los centros de enseñanza que trabajan con más rigor son conscientes de que la situación no puede continuar...

- **ACCIÓN QUE SE PROPONE.**

Establecer el programa de formación en el que se determinen tanto los contenidos teóricos, de normas y seguridad vial, como las habilidades en el manejo del vehículo y de comportamiento en la vía pública
Reglamentar el sistema de habilitación de los formadores para conseguir que sean verdaderos transmisores de valores. Fijar un calendario de inspección de los centros. 3.1.5 La renovación de las licencias. Imprescindible Deseable Prevista en el Plan: si No Prioritaria Descripción
Proceso de revisión periódica de las capacidades, habilidades y aptitudes a lo largo de la vida del conductor, con capacidad real de detectar sus carencias psico-físicas...

• **Debilidades.**

No hay nada reglamentado sobre los cursos voluntarios. El legislativo ha creado los Centros de Atención Integral, los cuales se alimentan del 25% del comparendo pagado.

(...)

Este El Plan Nacional de Seguridad Vial Colombia 2013 – 2021, hace una recomendación sobre la formación permanente y la recuperación de las licencias de conducción, manifestándose así:

"Si existen retiradas de licencias de conducir como resultado del procedimiento sancionador administrativo o penal, debe realizarse y controlar la retirada de la misma, así como un proceso de formación o de examen para su recuperación".

ACCIÓN QUE SE PROPONE.

"El Ministerio de Transportes debe reglamentar los cursos voluntarios. El Ministerio de Transportes debe preparar programa, materiales y la formación de los que vayan a impartir los cursos obligatorios a realizar..."

Acciones Prioritarias

"... se proponen 5 acciones prioritarias y se plantea que se inicie el trabajo según estas 5 acciones

1. **Pruebas para la obtención de la licencia de conducir**
 2. Plan de comunicación
 3. **Plan de vigilancia y control**
 4. Creación de la Agencia Líder
 5. Creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial Se trata de cinco acciones fundamentales y de alta efectividad para la mejora de la seguridad vial.
- Acciones que precisan más de voluntad política que de recursos, por lo que son viables en su ejecución a corto plazo..."*

De acuerdo con todo lo anterior, se advierte que es una preocupación de los últimos planes de seguridad vial del Gobierno fomentar la cualificación de los conductores mediante la fijación y revisión permanente de los criterios técnicos y de idoneidad que garanticen mayor pericia, inteligencia y ductilidad vial, al momento de concederles o renovar las licencias de conducción.

El plan de seguridad vial es una hoja de ruta para la acción de gobierno, de tal forma que es imperioso que cuente con elementos que le permitan llegar a las metas trazadas.

En este sentido, el Gobierno Nacional requiere de herramientas legales que le permitan implementar el plan de seguridad vial, entre ellas, el fortalecimiento de la cualificación de los conductores. Al derogarse los parágrafos agregados al artículo 17 de la Ley 769 de 2002, se dejó al Ministerio sin herramientas eficaces que permitan reducir la inseguridad vial generada por la impericia de muchos conductores, como fue diagnosticado y señalado en los párrafos señalados más arriba.

14

Es decir, la derogatoria prevista de forma irregular, además de violar el principio de unidad de materia, genera una omisión legislativa por cuanto dejó al gobierno nacional sin mecanismos eficaces para garantizar el principio constitucional de seguridad, entre ella, la seguridad vial. Ello por cuanto, aunque el plan nacional de seguridad vial diagnóstico que debe fortalecerse y revisarse los estándares técnicos y de idoneidad para expedir las licencias de conducción de los conductores, no existe norma que obligue a los conductores a revisar sus idoneidad al momento de conducir un vehículo.

Es prudente hacer énfasis en que la seguridad, entre ella la vial, es un pilar fundamental del Estado Social de derecho pues permite que el estado cumpla con la protección de la integridad personal de los ciudadanos que habitan su territorio.

VI. PETICIÓN ESPECIAL: MODULACIÓN DE LA SENTENCIA

Es de vital importancia recordarles a los magistrados dos asuntos de fondo que están envueltos en el proceso que se estudia.

En **primer término**, es conveniente reafirmar que la norma que fue derogada de forma caprichosa tenía como propósito garantizar la seguridad vial. En efecto, en la ley se establecían requisitos a los conductores para comprobar la idoneidad en la conducción, bien sea evaluando el cumplimiento de unos requisitos técnicos u obligando obtener de nuevo la licencia, previo el cumplimiento de los requisitos para obtener la licencia de conducción. Aunque puede ser claro para los magistrados, es conveniente afirmar que el propósito de la norma, es ofrecer al Ministerio herramientas para que pueda implementar una política pública que le permita aumentar los estándares de seguridad vial, y por ello, proteger la integridad personal de los colombianos.

En **segundo lugar**, quisiera recordar que la norma derogada preveía un término para que se diera cumplimiento a estos requisitos, es decir, exigía que un tiempo preciso se realizarán estos trámites; todo en aras de ir subiendo el estándar de idoneidad de los conductores, lo que redundaría, finalmente, en la seguridad vial.

Según se advierte en el artículo 244 de la Ley 1450 de 2011, el plazo vencía el 16 de junio de 2015, razón por la cual, es preciso señalar que una vez sea declarada inconstitucional la norma por violación del principio de unidad de materia, se reviviría un término vencido, la anterior perplejidad sugeriría a la Corte Constitucional modular la sentencia en el sentido de ampliar el término previsto por el legislador en aras de evitar que se haga inane el mandato constitucional de garantizar la seguridad de la integridad personal de los ciudadanos por medio del control de la idoneidad para conducir vehículos automotores.

Se insiste en que, si no se modula la sentencia² no se podría hacer efectiva la obligación constitucional de proteger la seguridad vial y tránsito que prevé la justificación de la Ley y en consecuencia, se pondría en entredicho, la supremacía constitucional.

² Sentencia C-247 de 1995 M.P. José Gregorio Hernández Galindo.

Sentencia C-285 de 1996, M.P. Carlos Gaviria Díaz

Sentencia C-221 de 1997, M. P. Vladimiro Naranjo Mesa

Sentencia C-737 de 2001, M. P. Eduardo Montealegre Lynett