



COMUNICADO 30

Septiembre 14

SENTENCIA C-321 de 2022

M.P. Jorge Enrique Ibáñez Najjar

Expediente D-14.628

Norma acusada: artículo 10 de la Ley 2161 de 2021

EL PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR DEBERÁ VELAR PORQUE ESTE CIRCULE HABIENDO ADQUIRIDO EL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y REALIZADO LA REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA EN LOS PLAZOS PREVISTOS EN LA LEY. EL INCUMPLIMIENTO DE TAL DEBER LEGAL ES SANCIONABLE CONFORME AL CODIGO NACIONAL DE TRÁNSITO. ASÍ MISMO, DEBE VELAR PORQUE EL VEHÍCULO DE SU PROPIEDAD CIRCULE POR LUGARES Y EN HORARIOS QUE ESTÉN PERMITIDOS, SIN EXCEDER LOS LÍMITES DE VELOCIDAD PERMITIDOS Y RESPETANDO LA LUZ ROJA DEL SEMÁFORO Y PODRÁ SER SANCIONADO CUANDO, AL INTERIOR DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO SANCIONATORIO, RESULTE PROBADO QUE, DE MANERA CULPOSA, INCURRIÓ EN LAS CITADAS INFRACCIONES DE TRÁNSITO

1. Norma acusada

**"LEY 2161 DE 2021
(noviembre 26)"¹**

"Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones

[...]

"ARTICULO 10°. Medidas Antievasión. Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su propiedad circulen:

- a. *Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,*
- b. *Habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley,*
- c. *Por lugares y en horarios que estén permitidos,*
- d. *Sin exceder los límites de velocidad permitidos,*
- e. *Respetando la luz roja del semáforo.*

"La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el Artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del

¹ Publicada en el Diario oficial No. 51.870 de 2021.

*procedimiento administrativo
contravencional de tránsito.*

2. Decisión

UNICO. Declarar **EXEQUIBLE** el artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, por los cargos analizados, con excepción de los literales c, d y e, los cuales se declaran **EXEQUIBLES** bajo el entendido que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas.

3. Síntesis de los fundamentos

La Corte, con ponencia del Magistrado **Jorge Enrique Ibáñez Najjar**, estudió la demanda de inconstitucionalidad presentada en contra del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021. El demandante acusó de inconstitucional la disposición con fundamento en dos cargos. El primero por violar el artículo 158 de la Constitución, pues la disposición no se ajustaba al objeto señalado en el artículo 1 de la Ley 2161 de 2021 y, por lo tanto, vulneraba el principio de unidad de materia. El segundo por violar los artículos 6 y 29 de la Constitución. En criterio del demandante, la disposición desconocía el principio de responsabilidad personal y el derecho a la presunción de inocencia que aplica en los procesos sancionatorios adelantados por el Estado, porque tenía por efecto que los propietarios de los vehículos pudieran ser sancionados por las infracciones de tránsito cometidas con el vehículo de su propiedad, aunque no estuviere probado que este fue quien cometió la infracción.

Para solucionar el primer planteamiento, la Corte reiteró la jurisprudencia constitucional en torno al principio de unidad de materia y, luego, efectuó una revisión de los antecedentes legislativos de la Ley 2161 de 2021. A partir de esto, señaló que dentro del núcleo temático perseguido por el Legislador al proferir la Ley 2161 de 2021, se encontraba establecer medidas que promovieran la seguridad vial del país a través de prácticas y actitudes responsables durante la circulación en las vías que a su vez fomenten la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

Con fundamento en lo anterior, concluyó que el artículo demandado guardaba relación temática y teleológica con la Ley 2161 de 2021. En cuanto a la conexidad temática, la norma acusada objetiva y razonablemente permite establecer que, si los propietarios de los vehículos velan porque estos circulen cumpliendo con las normas de tránsito, se disminuirá la accidentalidad en las vías, se garantizará que las víctimas de los accidentes de tránsito estén cubiertas con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y disminuirían las pólizas del SOAT siniestradas. Como corolario de lo anterior, más propietarios pueden buscar beneficiarse de la reducción en la tarifa del seguro establecida en la misma Ley y, por tanto, más propietarios se verán inclinados a renovarlo oportunamente, e, incluso, adquirirlo por primera vez.

En cuanto a la conexidad teleológica, la disposición acusada se encuentra alineada con el propósito del Legislador encaminado a incentivar a los propietarios de vehículos y conductores para que contribuyan con la seguridad vial del país mediante la implementación de prácticas y actitudes responsables durante la circulación en las vías.

Con el fin de solucionar la segunda cuestión, la Corte concluyó que se ajusta a la Constitución Política que el legislador le imponga al propietario de un vehículo automotor velar porque éste circule: a) habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, b) habiendo realizado la revisión técnico mecánica en los plazos previstos por la ley, c) por lugares y en horarios que estén permitidos, d) sin exceder los límites de velocidad permitidos, y d) respetando la luz roja del semáforo y que, la violación de tales deberes legales, implicará la imposición de las sanciones previstas en el Artículo 131 del Código Nacional de Tránsito, modificado por la Ley 1383 de 2010, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.

En línea con lo anterior, la Sala Plena señaló que, en lo que se relaciona con la omisión de los deberes relacionados en los literales c, d y e del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que, de manera culposa, incurrió en las infracciones de tránsito analizadas. Ello, porque conforme al principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria, un sujeto únicamente puede ser sancionado por actos u omisiones propias. Bajo este panorama, la Corte recordó que, conforme a la Constitución Política, la propiedad tiene una función social y ecológica, de la cual se

desprenden unos deberes de diligencia y vigilancia respecto del bien sobre el cual esta recae, por una parte y, por la otra, en todo caso, frente al incumplimiento de los deberes que la ley impone, para que haya lugar a la sanción, deben respetarse las reglas propias del proceso administrativo sancionatorio en el cual se garanticen los derechos fundamentales de audiencia, defensa, contradicción y, en general del debido proceso. Conforme a lo anterior, la Corte señaló la naturaleza y alcance de una orden de comparendo, la cual dijo que por sí misma no constituye una sanción, y el proceso administrativo sancionatorio en el cual deberá analizarse la conducta.

En consecuencia, la Corte declaró la exequibilidad del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, y en el caso de los literales c, d y e, fueron declarados exequibles bajo el entendido que el propietario del vehículo podrá ser sancionado cuando, al interior del procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que este, de manera culposa incurrió en las infracciones de tránsito analizadas.

4. Salvamento de voto

En relación con esta decisión, el magistrado **JOSÉ FERNANDO REYES CUARTAS** salvó el voto. Hicieron reserva de aclaración de voto la magistrada **PAOLA ANDREA MENESES MOSQUERA** y los magistrados **ALEJANDRO LINARES CANTILLO** y **ANTONIO JOSÉ LIZARAZO OCAMPO**.

El magistrado **José Fernando Reyes Cuartas salvó el voto** en la presente decisión al considerar que los literales c, d y e, de la norma en estudio, insertan al ordenamiento jurídico un ejercicio de responsabilidad objetiva, desconociendo con ello el precedente ampliamente desarrollado en la sentencia C-038 de 2020 sobre el análisis de responsabilidad personalísima y subjetiva en contenidos sancionatorios administrativos.

En efecto, destacó que, si se acude para el entendimiento de la norma a la teoría de las “obligaciones” desde la dogmática del derecho civil, se pierde de vista en un todo que, del incumplimiento del mandato inserto en el artículo, surge una sanción, que por esta razón tiene como fuente la responsabilidad, y en ese caso, como ya lo ha enseñado la Corte en asuntos idénticos, no puede analizarse desde la perspectiva de la culpa -en sentido civil- o de la responsabilidad culposa -en punto de responsabilidad personal-, sino bajo el principio constitucional de la **responsabilidad subjetiva** y no meramente objetiva.

Por ello, el magistrado advirtió que la decisión confunde responsabilidad culposa con culpabilidad, sin acertar a perfilar esta última, ora como principio constitucional o ya como categoría de la arquitectura del delito (cfr. parte resolutive) lo cual es particularmente preocupante de cara a la larga jurisprudencia de la Corte Constitucional. Dicho de otra manera, confundir la culpa con la culpabilidad es no apenas un asunto de relevancia dogmática sino una regresión en la construcción jurisprudencial garantista en estos temas, efectuada por esta Corte en sus más de 30 años de existencia. Por ello, razonar sobre la base de obligaciones de medio y resultado, pervierte el sentido del análisis del derecho administrativo sancionador y constituye un salto hacia atrás en estas materias.

Se dejó de lado que, se está en frente de una disposición que inserta una responsabilidad personal, y como se dijo en la oportunidad ya citada -C 038 de 2020-, “...la responsabilidad únicamente puede establecerse a partir de **juicios de reproche personalísimos**², lo que implica que, en tratándose de sanciones, **éstas sólo proceden respecto de quien cometió la infracción por acción o por omisión**³, en tratándose de una persona natural o atribuibles a una persona jurídica **y la responsabilidad personal es intransmisible. El principio de imputabilidad personal o responsabilidad personal, de personalidad de las penas o sanciones o responsabilidad por el acto propio implica que sólo se pueda sancionar o reprochar al infractor y, por lo tanto, en materia administrativa sancionatoria, no es posible separar la autoría, de la responsabilidad**⁴.” Negrillas y subrayas fuera del texto original

La norma que se estudia, debió declararse inexecutable dado que hace referencia a exigencias que, fácticamente y en la ejecución de los comportamientos, no recaen en cabeza del propietario, sino de cualquier persona que conduzca el vehículo, y como se vio, éste solo está llamado a responder por ello, cuando el comportamiento que se le exige, se enmarque en el supuesto fáctico de ser el propietario quien conduzca -responsabilidad subjetiva personalísima-. Se advierte, además,

² “(...) juicio personal de reprochabilidad dirigido al autor de un delito o falta”: sentencia C-827/01.

³ La sentencia C-329/00 declaró executable el artículo 54 del Decreto Ley 1900 de 1990, en materia de las telecomunicaciones, porque “La extensión de la responsabilidad al titular de la concesión, permiso o autorización del respectivo servicio o actividad, que consagra la norma, no desconoce el mencionado principio, porque ella es clara al establecer que la referida responsabilidad se configura con respecto a dicho titular “por la acción u omisión” en relación con las infracciones que le sean imputables en materia de comunicaciones, con lo cual, se está indicando que sólo responde por sus propios actos”.

⁴ La sentencia C-003/17 declaró inexecutable una norma que preveía el retiro de una beca para estudios de posgrados por “la ocurrencia de hechos delictivos”, al concluir que “Se vulnera el principio de responsabilidad de acto, pues (...) es tan amplio que ni siquiera exige que se haya incurrido o se sea culpable de un delito. Simplemente exige “la ocurrencia de hechos delictivos”, frente a los cuales no se requiere que el hecho sea atribuible al becario”.

absolutamente innecesario condicionar la norma en el sentido que se expresa dado que, ya el artículo 131 del Código nacional de tránsito dispone las sanciones cuando cualquier persona que conduce un vehículo, lo haga por ejemplo a exceso de velocidad, o sin soat, o pasando el semáforo en rojo, etc., sea o no el propietario del vehículo. Es decir, se ha reduplicado una regla con un condicionamiento sin ligarla con el dicho artículo 131 CNTT.

A juicio del magistrado, con la existencia de los literales a los que se hizo referencia al inicio, se está traicionando el espíritu de la sentencia C-038 de 2020 pues se construyen conductas y sanciones en clave objetiva ("velar porque...") para simplemente deshacer el fundamento garantista de esa sentencia de la Corte. Lo propio podrá decirse de los literales a) y b) que no obstante su estirpe objetiva, en cuanto liga al dueño del vehículo con hechos verificables ontológicamente, en eventos particulares como hurtos o sustracciones subrepticias, indican la necesidad de averiguar los porqués de esas omisiones.