



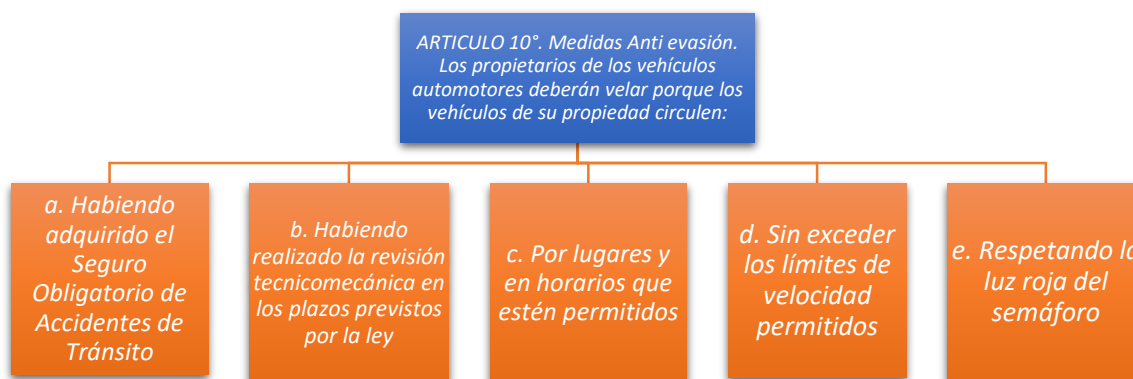
## ABC de la Sentencia C-321 de 2022 sobre las obligaciones de los propietarios de los vehículos y su protección del derecho al debido proceso cuando se imponen comparendos

*También se presenta un cuadro comparativo de las decisiones de la Sala Plena en las sentencias C-038 de 2020 y C-321 de 2022.*

**Bogotá, 28 de febrero de 2023**

La Sentencia C-321 de 2022 (con ponencia del magistrado Jorge Enrique Ibáñez Najar) explica que de la función social de la propiedad se deriva una obligación de cuidado y vigilancia en cabeza los propietarios de vehículos y precisa que el solo hecho de imponer un comparendo no implica la imposición automática de la sanción al propietario, pues, en todo caso, debe adelantarse un proceso en que debe probarse la responsabilidad del propietario.

1. Mediante la mencionada sentencia, la Corte Constitucional analizó la constitucionalidad del artículo 10 de la Ley 2161 de 2021, el cual establece unas medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Particularmente, el artículo 10 señala:



*La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de una serie de 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 procedimiento administrativo contravencional de tránsito.*



2. La Corte consideró que la norma se ajusta a la Constitución, pero **condicionó la interpretación de los literales c, d y e** (que exigen al propietario velar porque el vehículo circule por lugares y en horarios permitidos; no exceder los límites de velocidad permitidos y respetar la luz roja del semáforo), “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. La Corte Constitucional concluyó que las actuaciones relativas a circular por lugares y en horarios que no están permitidos, excediendo los límites de velocidad permitidos y/o sin respetar la luz roja del semáforo son omisiones en las que incurre el conductor. En los casos en que el propietario no estuviese conduciendo el vehículo, la norma exige al dueño la obligación de velar con diligencia que su automotor no incurra en esas conductas, derivado de **las obligaciones que adquiere como dueño del automotor**.

4. Ahora, la sola imposición del comparendo al conductor no implica que pueda ser sancionado, sino que deberá ser vinculado en el proceso administrativo sancionatorio. En ese proceso el propietario debe demostrar que obró con el debido cuidado y vigilancia. El propietario podrá probar que, por ejemplo, el vehículo fue sustraído del ámbito de su cuidado por la fuerza, mediante fraude o la comisión de un ilícito. Por esto, una sanción solo podrá imponerse cuando se demuestre su responsabilidad en el curso del proceso administrativo.

**5. La Sentencia C-321 de 2022 de ninguna manera supone la creación de una responsabilidad solidaria entre el conductor y el propietario por las contravenciones de tránsito.** Esta sentencia se ocupó de una materia distinta a la estudiada y decidida en la Sentencia C-038 de 2020 (con ponencia del magistrado Alejandro Linares Cantillo) que declaró inconstitucional el parágrafo 1 del artículo 8 de la Ley 1843 de 2017, el cual sí establecía, de manera expresa, una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor cuando se impusiera un comparendo por foto multa.

6. Tal como se mencionó en líneas precedentes, **la sentencia C-038 de 2022 y la sentencia C-321 de 2022 se ocuparon del estudio de constitucionalidad de normas distintas.** En consecuencia, se considera necesario presentar un recuento de las normas demandadas, las razones y la decisión adoptada por la Corte en las sentencias C-038 de 2020 y C-321 de 2022:

<b>Sentencia C-038 de 2020</b>		<b>Sentencia C-321 de 2022</b>	
<b>Norma demandada</b>	Parágrafo 1º del art. 8 de la Ley 1843 de 2017 "por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones".		Artículo 10 de la Ley 2161 de 2021 "por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro SOAT, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones".
<b>Razones de la decisión</b>	El principio de responsabilidad personal de las sanciones implica que, aun en el caso de la solidaridad en materia sancionatoria, la entidad estatal debe demostrar que la infracción le es imputable al propietario del vehículo, porque era éste quien lo conducía, en el caso de las infracciones relacionadas con la actividad de conducción o porque la infracción detectada se predica del incumplimiento de deberes relativos al estado fáctico o jurídico del vehículo, que recaen tanto en el propietario, como en el conductor		Es posible sancionar al propietario por no velar porque el vehículo de su propiedad circule conforme a las normas más básicas de tránsito, en cualquier caso, como se advirtió anteriormente, la responsabilidad del propietario deberá establecerse al interior de un proceso administrativo contravencional de tránsito, que deberá adelantarse garantizando derechos de audiencia, defensa, contradicción y, en general, las garantías propias del derecho fundamental al debido proceso.
<b>Decisión</b>	Declarar la INEXEQUIBILIDAD del artículo 8º de la Ley 1843 de 2017.		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.

7. Conforme con la anterior comparación, **es claro que la sentencia C-038 de 2021** (i) precisó el alcance del principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria, como garantía imprescindible frente al ejercicio del poder punitivo estatal; y (ii) concluyó que la solidaridad prevista en la legislación civil no es plenamente aplicable a las sanciones impuestas por el

Estado. En consecuencia, (iii) solo es posible atribuir responsabilidad en materia sancionatoria administrativa si se garantiza el debido proceso de los obligados y se prueba la imputación personal de la infracción, “lo que implica demostrar que la infracción fue cometida por aquel a quien la ley le atribuye responsabilidad solidaria o participó de alguna manera efectiva en su realización; y demostrar que la infracción fue cometida de manera culpable, es decir, sin que sea factible una forma de responsabilidad objetiva”.

**8. Las consideraciones y subreglas fijadas en la sentencia C-038 de 2020 son relevantes en la C-321 de 2022 respecto del contenido y alcance del principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria,** y, por ello, fueron reiteradas íntegramente en el acápite denominado “El principio de responsabilidad personal en materia sancionatoria. Reiteración de jurisprudencia”. Sin embargo, la parte resolutive y la regla de decisión no constituyen cosa juzgada o precedente respecto de este último caso, en tanto, como se señaló, las dos disposiciones tenían un contenido normativo distinto.

9. En efecto, la disposición legal examinada mediante la sentencia C-038 de 2020 establecía de manera inequívoca que en materia de tránsito existiría una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, y en la norma estudiada en la sentencia C-321 de 2022 se refería a los deberes del propietario en la circulación de vehículos de su propiedad.

10 Por último, es importante aclarar que aunque el condicionamiento de la sentencia C-321 de 2022 puede resultar, a primera vista contradictorio con la decisión proferida por la Corte en la sentencia C-038 de 2020, por la zona gris que se crea entre el deber de vigilancia y las conductas que se capturan en sistema de ayudas tecnológicas, por lo menos respecto de los siguientes puntos:

- La función social de la propiedad exige un deber de vigilancia y diligencia del propietario del vehículo automotor.
- Por esta razón, atendiendo a la importancia de aumentar la seguridad vial en el ejercicio de una actividad peligrosa como es conducir vehículos automotores, se consideró que se ajustaba a la Constitución la posibilidad de que en los eventos de los literales c, d y e, el propietario del vehículo pueda ser sancionado cuando, luego de adelantado el procedimiento administrativo sancionatorio, resulte probado que, de manera culposa, no cumplió con tales deberes que son inherentes de su derecho de dominio.

- En ese sentido, el propietario podrá presentar pruebas de que existen causas que lo eximen de responsabilidad. El propietario podrá probar que pese a haber obrado con diligencia, el vehículo fue sustraído del ámbito de su cuidado por la fuerza, mediante fraude o la comisión de un ilícito.
- En ese caso, en el curso del proceso administrativo, el propietario del vehículo deberá probar que actuó con diligencia al depositar el vehículo en un lugar seguro o que circulaba con las puertas del vehículo aseguradas y en cumplimiento de las normas de tránsito, entre otras, pese a lo cual "el vehículo (...) [fue] hurtado o sustraído a su propietario".

Se debe reiterar que la "responsabilidad solidaria" del propietario está proscrita por la C-038 de 2020. De esta manera es claro que, mediante la sentencia C-321 de 2022 no se modificó la orientación jurisprudencial de la sentencia C-038 de 2020, y en consecuencia, **sigue inalterada la prohibición de establecer una responsabilidad solidaria entre el propietario del vehículo y el conductor, por concepto de las contravenciones de tránsito detectadas por el sistema de ayudas tecnológicas.**