Sentencia C-018/04

INMOVILIZACION DE VEHICULO-No implica una segunda sanción/PRINCIPIO NON BIS IN IDEM EN INMOVILIZACION DE VEHICULO-No vulneración/SANCION Y ENJUICIAMIENTO-Distinción

ENJUICIAMIENTO-Sanciones complementarias

INMOVILIZACION DE VEHICULO EN MATERIA DE LIBERTAD DE LOCOMOCION-Medida razonable

LIBERTAD DE LOCOMOCION-Limitación razonable

LIBERTAD DE LOCOMOCION Y CIRCULACION-Limitación razonable

INMOVILIZACION DE VEHICULO-Sanción razonable

La sanción de inmovilización del vehículo contemplada en las disposiciones contenidas en el artículo 131 del CNTT es razonable bajo cada uno de los supuestos. Se trata de normas que imponen una restricción a un derecho (libertad de locomoción), en pro de un fin constitucionalmente importante (la protección de los derechos fundamentales de las personas que transitan por las vías y la conservación del orden público vial), a través de un medio que no esta prohibido (imponer como sanción la retención temporal de un bien) y es efectivamente conducente para lograr el fin buscado.

INMOVILIZACION DE VEHICULO-No desconoce derechos a la subsistencia ni la propiedad

CICLISTA Y MOTOCICLISTA-Igual trato en actividades análogas

CICLISTA Y MOTOCICLISTA-Espacio para transitar

MULTA POR INFRACCION DE TRANSITO-Proporcionalidad

El valor de la multa debe ser proporcional a la gravedad de la ofensa que implicó la infracción cometida según los bienes jurídicos que el legislador haya decidido tutelar.

INHIBICION DE LA CORTE CONSTITUCIONAL-Falta de argumentación constitucional

Referencia: expediente D-4696 y D-4697

Norma Acusada: Demanda de inconstitucionalidad parcial, contra los incisos 1, 2 y 7 del literal B, los incisos 1 y 14 del literal C, y los incisos 1, 2, 9, 16, y 17 del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, y, demanda de inconstitucionalidad parcial contra el artículo 2°, 94 y el literal A del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

Demandante: Rafael Patiño Londoño y José María Borrero Navia.

Magistrado Ponente:

Dr. MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA

Bogotá, D. C., veinte (20) de enero de dos mil cuatro (2004).

La Sala Plena de la Corte Constitucional, en cumplimiento de sus atribuciones constitucionales y de los requisitos y de los trámites establecidos en el decreto 2067 de 1991, ha proferido la siguiente,

SENTENCIA

I. ANTECEDENTES

En ejercicio de la acción pública consagrada en el artículo 241 de la Constitución, el ciudadano Rafael Patiño Londoño solicitó a esta Corporación que declarara la inexequibilidad parcial de los de los incisos 1, 2 y 7 del literal B; los incisos 1 y 14 del literal C; y los incisos 1, 2, 9, 16 y 17 del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre –; y el ciudadano José María Borrero Navia solicito la inexequibilidad parcial del artículo 2°, 94 y el literal A del artículo 131 del mismo Estatuto.

Las demanda de la referencia fueron acumuladas y admitidas por el magistrado sustanciador por medio de auto de nueve (9) de julio de dos mil tres (2003). Cumplidos los trámites constitucionales y legales propios de los procesos de constitucionalidad, la Corte procede a decidir acerca de la demanda en referencia.

II. NORMA DEMANDADA

A continuación se transcribe el texto de la norma acusada, resaltando la parte demandada:

LEY 769 DE 2002

(agosto 6)

por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Título I

Disposiciones Generales

Capítulo I

Principios

(…)

Artículo 2°. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Acera o andén: Franja longitudinal de la vía urbana, destinada exclusivamente a la circulación de peatones, ubicada a los costados de ésta.

Accesibilidad: Condición esencial de los servicios públicos que permite en cualquier espacio o ambiente exterior o interior el fácil disfrute de dicho servicio por parte de toda la población.

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Acompañante: Persona que viaja con el conductor de un vehículo automotor.

Adelantamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo se pone delante de otro vehículo que lo antecede en el mismo carril de una calzada.

Agente de tránsito: Todo funcionario o persona civil identificada que está investida de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal y vigilar, controlar e intervenir en el

cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.

Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

Alcoholometría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

Alcoholuria: Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina.

Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.

Año del modelo: Año que asigna el fabricante o ensamblador al modelo del vehículo, de acuerdo con la declaración de despacho para consumo.

Automóvil antiguo: Automotor que haya cumplido 35 años y que conserve sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento.

Automóvil clásico: Automotor que haya cumplido 50 años y que además de conservar sus especificaciones y características originales de fábrica, presentación y funcionamiento, corresponda a marcas, series y modelos catalogados internacionalmente como tales.

Autopista: Vía de calzadas separadas, cada una con dos (2) o más carriles, control total de acceso y salida, con intersecciones en desnivel o mediante entradas y salidas directas a otras carreteras y con control de velocidades mínimas y máximas por carril.

Bahía de estacionamiento: Parte complementaria de la estructura de la vía utilizada como zona de transición entre la calzada y el andén, destinada al estacionamiento de vehículos.

Barrera para control vehicular: Dispositivo dotado de punzones pinchallantas para uso en retenes y puesto de control de las fuerzas militares, la Policía Nacional, las autoridades de tránsito y transporte.

Berma: Parte de la estructura de la vía, destinada al soporte lateral de la calzada para el tránsito de peatones, semovientes y ocasionalmente al estacionamiento de vehículos y tránsito de vehículos de emergencia.

Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales.

Bocacalle: Embocadura de una calle en una intersección.

Bus: Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

Buseta: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

Cabina: Recinto separado de la carrocería de un vehículo destinado al conductor.

Calzada: Zona de la vía destinada a la circulación de vehículos.

Carreteable: Vía sin pavimentar destinada a la circulación de vehículos.

Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

Camioneta picó: Vehículo automotor destinado al transporte de personas en la cabina y de carga en el platón.

Camión tractor: Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semirremolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.

Capacidad de pasajeros: Es el número de personas autorizado para ser transportados en un vehículo.

Capacidad de carga: Es el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

Carretera: vía cuya finalidad es permitir la circulación de vehículos, con niveles adecuados de seguridad y comodidad.

Carril: Parte de la calzada destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.

Carrocería: Estructura del vehículo instalada sobre un chasis, destinada al transporte de

personas o de carga.

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 “Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos”, o la norma que la modifique o sustituya.

Centro de diagnóstico automotor: Ente estatal o privado destinado al examen técnico-mecánico de vehículos automotores y a la revisión del control ecológico conforme a las normas ambientales.

Centro de enseñanza para conductores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixtos que tenga como actividad permanente la capacitación de personas que aspiran a conducir vehículos automotores y motocicletas.

Centro de enseñanza para formación de instructores: Establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la formación de instructores en técnicas de conducción de vehículos automotores y motocicletas.

Centro integral de atención: Establecimiento donde se prestará el servicio de escuela y c asa cárcel para la rehabilitación de los infractores a las normas del Código de Tránsito. Podrá ser operado por el Estado o por entes privados que a través del cobro de las tarifas por los servicios allí prestados, garantizarán su autosostenibilidad.

Chasis: Conjunto de elementos que proporcionan soporte a todas las partes del vehículo mediante un bastidor.

Chatarrización: Desintegración total de un vehículo automotor.

Choque o colisión: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo.

Ciclista: Conductor de bicicleta o triciclo.

Ciclovía: Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones.

Ciclorruta: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.

Cilindrada: Capacidad volumétrica total de los cilindros de un motor.

Cinturón de seguridad: Conjunto de tiras, provisto de hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y de unión, cuyo fin es sujetar a los ocupantes al asiento del vehículo, para prevenir que se golpeen cuando suceda una aceleración, desaceleración súbita o volcamiento.

Clase de vehículo: Denominación dada a un automotor de conformidad con su destinación, configuración y especificaciones técnicas.

Columna motorizada: Son todos los vehículos autopropulsados o tractados que hacen parte de un mismo grupo de desplazamiento militar, bajo el mando de un comandante que los dirige o coordina.

Combinación de vehículos: Conjunto acoplado de dos (2) o más unidades vehiculares.

Comparendo: Orden formal de notificación para que el presunto contraventor o implicado se presente ante la autoridad de tránsito por la comisión de una infracción.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Conjunto óptico: Grupo de luces de servicio, delimitadoras, direccionales, pilotos de freno y reverso.

Croquis: Plano descriptivo de los pormenores de un accidente de tránsito donde resulten daños a personas, vehículos, inmuebles, muebles o animales, levantado en el sitio de los hechos por el agente, la policía de tránsito o por la autoridad competente.

Cuatrimoto: Vehículo automotor de cuatro (4) ruedas con componentes mecánicos de motocicleta, para transporte de personas o mercancías con capacidad de carga de hasta setecientos setenta (770) kilogramos.

Cuneta: Zanja o conducto construido al borde de una vía para recoger y evacuar las aguas superficiales.

Discapacitado: Persona que tiene disminuida alguna de sus capacidades físicas o mentales.

Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

Equipo de prevención y seguridad: Conjunto de elementos necesarios para la atención inicial de emergencia que debe poseer un vehículo.

Espaciamiento: Distancia entre dos (2) vehículos consecutivos que se mide del extremo trasero de un vehículo al delantero del otro.

Estacionamiento: Sitio de parqueo autorizado por la autoridad de tránsito.

Glorieta: Intersección donde no hay cruces directos sino maniobras de entrecruzamientos y movimientos alrededor de una isleta o plazoleta central.

Grúa: Automotor especialmente diseñado con sistema de enganche para levantar y remolcar otro vehículo.

Homologación: Es la confrontación de las especificaciones técnico – mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.

Infracción: Transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación a la mera norma. Será compleja si se produce un daño material.

Instructor: Persona que imparte enseñanza teórica o práctica para la conducción de vehículos.

Inmovilización: Suspensión temporal de la circulación de un vehículo.

Licencia de conducción: Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.

Licencia de tránsito: Es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita

su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

Línea de vehículo: Referencia que le da el fabricante a una clase de vehículo de acuerdo con las características específicas técnico – mecánicas.

Luces de emergencia: Dispositivos de alumbrado que utilizan los vehículos en actos propios de su servicio, o vehículos para atención de emergencia.

Luces de estacionamiento: Luces del vehículo que corresponden a las señales direccionales, pero en un modo de operación tal que prenden y apagan en forma simultánea.

Luces exploradoras o antiniebla: Dispositivos de alumbrado especial que facilitan la visibilidad en zonas de niebla densa o en condiciones adversas de visibilidad.

Maquinaria rodante de construcción o minería: Vehículo automotor destinado exclusivamente a obras industriales, incluidas las de minería, construcción y conservación de obras, que por sus características técnicas y físicas no pueden transitar por las vías de uso público o privadas abiertas al público.

Marcas viales: Señales escritas adheridas o grabadas en la vía o con elementos adyacentes a ella, para indicar, advertir o guiar el tránsito.

Matrícula: Procedimiento destinado a registro inicial de un vehículo automotor ante un organismo de tránsito en ella se consignan las características, tanto internas como externas del vehículo, así como los datos e identificación del propietario.

Microbús: Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.

Modelo del vehículo: Referencia o código que asigna la fábrica o ensambladora a una determinada serie de vehículos.

Motocarro: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y

un acompañante.

Mototriciclo: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia y capacidad para el conductor y un acompañante del tipo SideCar y recreativo.

Multa: Sanción pecuniaria. Para efectos del presente código y salvo disposición en contrario, la multa debe entenderse en salarios mínimos diarios legales vigentes.

Nivel de emisión de gases contaminantes: Cantidad descargada de gases contaminantes por parte de un vehículo automotor. Es establecida por la autoridad ambiental competente.

Norma de emisión de ruido: Valor máximo permisible de intensidad sonora que puede emitir un vehículo automotor. Es establecido por las autoridades ambientales.

Número de serie: Número de identificación que cada fabricante le asigna a un vehículo.

Organismos de tránsito: Son unidades administrativas municipales distritales o departamentales que tienen por reglamento la función de organizar y dirigir lo relacionado con el tránsito y transporte en su respectiva jurisdicción.

Pasajero: Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

Paso a nivel: Intersección a un mismo nivel de una calle o carretera con una vía férrea.

Paso peatonal a desnivel: Puente o túnel diseñado especialmente para que los peatones atraviesen una vía.

Paso peatonal a nivel: Zona de la calzada delimitada por dispositivos y marcas especiales con destino al cruce de peatones.

Parqueadero: Lugar público o privado destinado al estacionamiento de vehículos.

Parada momentánea: Detención de un vehículo, sin apagar el motor, para recoger o dejar personas o cosas, sin interrumpir el normal funcionamiento del tránsito.

Peatón: Persona que transita a pie o por una vía.

Pequeños remolques: Vehículo no motorizado con capacidad hasta de una tonelada, halado

por un automotor y dotado de su sistema de luces reflectivas y frenos.

Peso bruto vehicular: Peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.

Placa: Documento público con validez en todo el territorio nacional, el cual identifica externa y privativamente un vehículo.

Rebasamiento: Maniobra mediante la cual un vehículo sobrepasa a otro que lo antecedía en el mismo carril de una calzada.

Registro nacional automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Registro terrestre automotor: Es el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres. En él se inscribirá todo acto, o contrato providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Remolque: Vehículo no motorizado, halado por una unidad tractora a la cual no le transmite peso. Dotado con su sistema de frenos y luces reflectivas.

Retén: Puesto de control instalado técnicamente por una de las autoridades legítimamente constituidas de la Nación.

Retención: Inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.

Sardinel: Elemento de concreto, asfalto u otros materiales para delimitar la calzada de una vía.

Semáforo: Dispositivo electromagnético o electrónico para regular el tránsito de vehículos, peatones mediante el uso de señales luminosas.

Semirremolques: Vehículo sin motor, a ser halado por un automotor sobre el cual se apoya y le transmite parte de su peso. Dotado con un sistema de frenos y luces reflectivas.

Señal de tránsito: Dispositivo físico o marca especial. Preventiva y reglamentaria e informativa, que indica la forma correcta como deben transitar los usuarios de las vías.

Señales luminosas de peligro: Señales visibles en la noche que emiten su propia luz, en colores visibles como el rojo, amarillo o blanco.

Separador: Espacio estrecho y saliente que independiza dos calzadas de una vía.

Sobrecarga: Exceso de carga sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

Sobrecupo: Exceso de pasajeros sobre la capacidad autorizada para un vehículo automotor.

STTMP: Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.

Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

Taxímetro: Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada.

Tipo de carrocería: Conjunto de características que definen la carrocería de un vehículo.

Tráfico: Volumen de vehículos, peatones, o productos que pasan por un punto específico durante un periodo determinado.

Transformación de vehículo: Procedimiento físico y mecánico mediante el cual un vehículo automotor puede ser modificado con el fin de cumplir una función diferente o mejorar su funcionamiento, higiene o seguridad.

Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.

Transporte: Es el traslado de personas, animales o cosas de un punto a otro a través de un medio físico.

Triciclo: Vehículo no motorizado de tres (3) ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales,

Unidad tractora: Vehículo automotor destinado a arrastrar un remolque, un semirremolque, o una combinación de ellos.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público.

Vehículo agrícola: Vehículo automotor provisto de una configuración especial, destinado exclusivamente a labores agrícolas.

Vehículo de emergencia: Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule.

Vehículo de servicio particular: Vehículo automotor destinado a satisfacer las necesidades privadas de movilización de personas, animales o cosas.

Vehículo de servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Vehículo de servicio oficial: Vehículo automotor destinado al servicio de entidades públicas.

Vehículo de servicio diplomático o consular: Vehículo automotor destinado al servicio de funcionarios diplomáticos o consulares.

Vehículo de tracción animal: Vehículo no motorizado halado o movido por un animal.

Vehículo de transporte masivo: Vehículo automotor para transporte público masivo de pasajeros, cuya circulación se hace por carriles exclusivos e infraestructura especial para acceso de pasajeros.

Vehículo escolar: Vehículo automotor destinado al transporte de estudiantes, debidamente registrado como tal y con las normas y características especiales que le exigen las normas de transporte público.

Vía: Zona de uso público o privado, abierta al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y animales.

Vía arteria: Vía de un sistema vial urbano con prelación de circulación de tránsito sobre las demás vías, con excepción de la vía férrea y la autopista.

Vía de metro o metrovía: Es aquella de exclusiva destinación para las líneas de metro, independientemente de su configuración y que hacen parte integral de su infraestructura de operación.

Vía férrea: Diseñada para el tránsito de vehículos sobre rieles, con prelación sobre las demás vías, excepto para las ciudades donde existe metro, en cuyos casos será éste el que tenga la prelación.

Vía peatonal: Zonas destinadas para el tránsito exclusivo de peatones.

Vía principal: Vía de un sistema con prelación de tránsito sobre las vías ordinarias.

Vía ordinaria: La que tiene tránsito subordinado a las vías principales.

Vía troncal: Vía de dos (2) calzadas con ocho o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito de servicio público masivo.

Zona escolar: Parte de la vía situada frente a un establecimiento de enseñanza y que se extiende cincuenta (50) metros al frente y a los lados del límite del establecimiento.

Zona de estacionamiento restringido: Parte de la vía delimitada por autoridad competente en zonas adyacentes a instalaciones militares o de policía, teatros, bancos, hospitales, entidades oficiales y de socorro, iglesias, establecimientos industriales y comerciales, en la cual solo

pueden estacionar los vehículos autorizados.

Título I I I

Normas de Comportamiento

Capítulo V

Ciclistas y motociclistas

Artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de este tipo de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

(…)

Título IV

Sanciones y Procedimientos

Capítulo II

Sanciones por incumplimiento de las normas de tránsito

(…)

Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito pagarán multas liquidadas en salarios mínimos legales diarios vigentes así:

A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en

cualquiera de las siguientes infracciones:

No transitar por la derecha de la vía.

Agarrarse de otro vehículo en circulación.

Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.

Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.

No respetar las señales de tránsito.

Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos

Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.

Transitar por zonas prohibidas.

Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.

Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.

Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo automotor será inmovilizado.

B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.

Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.

(…)

En estos casos los vehículos serán inmovilizados:

No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.

(…)

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

Presentar licencia de conducción adulterada o ajena lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.

(…)

Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.

(…)

D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes, el conductor de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que éste sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.

Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.

(…)

Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) ó mas de esas luces.

(…)

Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además, el vehículo será inmovilizado.

(…)

III. LAS DEMANDAS

1. El ciudadano Rafael Patiño Londoño, accionante en la demanda de la referencia D-4696, considera que los apartes de la norma acusada violan la Constitución Política por desconocer los artículos 2°, 4°, 6°, 24, 25, 29 y 58.

El actor sostiene que la inmovilización de los vehículos, concretamente los de servicio público que prevé el Código Nacional de Tránsito Terrestre:

1.1. Se aparta de los fines esenciales del estado de garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes de los ciudadanos respecto al trabajo; vulnera la libertad de locomoción y la garantía a los bienes, derechos y libertades de los ciudadanos. Presenta así el cargo de la demanda,

"En las actuales circunstancias económicas del país limitarle a un conductor, a través de la inmovilización de su herramienta de trabajo, su oficio, no sólo atenta contra los derechos del trabajador sino de toda la familia que depende de él en su subsistencia, sus libertades resultan altamente comprometidas".

(…)

"La imposición de la sanción de un vehículo automotor desconoce los derechos fundamentales del conductor y su familia, desconoce de raíz la función de las autoridades de proteger la vida, bienes, derechos y libertades de los ciudadanos dedicados a la labor de la conducción".

Sostiene que la violación de la Constitución Política con la sanción de inmovilización de los

vehículos es absolutamente innecesaria, ya que el Estatuto de Infracciones y Sanciones contenido en el Decreto 176 de 20011 contempla una serie de disposiciones todas tendientes a prevenir las conductas que ahora se sancionan subsidiariamente con la inmovilización contemplada en la norma acusada.

1.2. Viola el artículo 4° y 6° de la Constitución en cuanto a la prevalencia de la Constitución y la responsabilidad de los particulares y servidores públicos respectivamente porque,

"(…) [L]a inmovilización que prevé el Código Nacional de Tránsito Terrestre desconoce la prevalencia de la Constitución sobre las demás leyes o normas jurídicas, por cuanto introduce unas limitaciones al principio universal de locomoción que afecta no sólo a los vehículos, a las empresas de transporte, los deberes que estas deben cumplir con unas rutas y horarios establecidos, sino los derechos de los inversionistas, de los usuarios y conductores".

(…)

1.3. Vulnera el artículo 24 de la Carta que consagra la libertad de locomoción porque,

"La inmovilización de vehículos sobre todo de servicio público atenta contra una de las libertades tradicionales más protegidas por nuestra Carta Política que es la libertad de locomoción que se predica de todo colombiano y de todo residente en la República de Colombia".

(…)

"Son dos figuras jurídicas contradictorias y ante la universalidad de la garantía constitucional de la libertad de locomoción es preciso restringir la inmovilización hasta donde lo permita la seguridad de las personas. Pero no puede el código que reglamenta, que regula la libertad de locomoción convertir la inmovilización de los automotores especialmente los de servicio público, en una sanción subsidiaria de las sanciones económicas.

La inmovilización debe restringirse a conductas excepcionales y no como norma general de actividad de Tránsito y Transporte.

Es necesario tener en cuenta Honorables Magistrados que el ejercicio de las libertad de

locomoción constituye una condición y un medio para el logro de otros derechos constitucionales fundamentales como la salud, el trabajo, la educación, la recreación, el desarrollo de la personalidad y la asociación.

Cómo podría trasladarse efectiva y cómodamente a los hospitales, clínicas, centros asistenciales si el derecho de locomoción se ve limitado y entorpecido por el camino por una autoridad que le limita su desplazamiento por la falta de un requisito como el pase del conductor, el aviso a la autoridad de cambio de color, el pico y placa, la falta de un seguro contractual y extracontractual, el cambio de ruta por el respectivo conductor, son hechos que el Estado y la autoridad tiene otros mecanismos más eficaces como son los reglamentos de transporte".

1.4. Vulnera el derecho al debido proceso consagrado en el artículo 29 de la Constitución porque,

"La inmovilización de vehículos sobre todo los de servicio público contemplada en cada una de las normas acusadas es una sanción subsidiaria de una principal de tipo económico de ocho (8) quince (15) o treinta (30) salarios mínimos diarios legales vigentes o sea sumas superiores a cien mil ($100.000) pesos hasta trescientos cuarenta y dos mil ($342.000) pesos o sea bastante representativas en el contexto social y económico que vive actualmente el país. Ello quiere decir que el conductor de servicio público puede perder en un instante la totalidad de su salario legal mensual con el cual da sustento a su familia y a si mismo. Ello constituye una sanción económica de suyo muy grave pero si a esto se agrega la inmovilización de su herramienta de trabajo por varios días el hecho entraña una grave violación de la constitución política que prohíbe este juicio y esta sanción dos veces por el mismo hecho; y sin fórmula de juicio porque el ciudadano conductor se encuentra ante una autoridad de tránsito que está ligado por exigencia laboral a cumplir un número determinado de comparendos o de informes de accidente de tránsito diarios todos con ingresos jugosos a los fiscos distritales o municipales.

El ciudadano conductor o propietario de un vehículo automotor no goza allí de ningún tipo de defensa, es un ciudadano indefenso ante la autoridad policiva de tránsito que tampoco distingue ella misma entre el doble juicio y la doble sanción para hacer un juicio de valor que le permita ajustarse a la Constitución Política Colombiana.

Que la sanción económica en salarios mínimos diarios vigentes, más la inmovilización del automotor, por un solo hecho o infracción constituye una violación expresa y directa de la Constitución, que prohíbe el doble juicio por el mismo hecho"2.

1.5. Vulnera el artículo58 de la Carta referente a la propiedad privada porque,

"El intervensionismo de Estado en materia de transporte es tan amplio y exhaustivo que la misma inversión en la compra de un vehículo de servicio público está condicionada a la autorización mediante reglamentos, implica disponibilidad de capacidad transportadora dentro de la empresa a la cual desea vincular el automotor".

(…)

"Tanta exigencia no se compadece con la irrazonable decisión de que el vehículo pueda ser inmovilizado por motivos o razones secundarios o subordinados. Hoy en día la inversión en un vehículo de servicio público colectivo urbano es multimillonaria y la inmovilización de un vehículo de servicio público por determinado periodo de tiempo implica para el inversionista el incumplimiento de obligaciones civiles y mercantiles muy significativas".

2. Por su parte el ciudadano José María Borrero Navia, accionante en la demanda de la referencia D-4697, considera que los apartes de la norma acusada violan la Constitución Política por desconocer los artículos 13 (derecho a la igualdad), 24 (derecho a la libre locomoción) y 82 (espacio público) de la Constitución.

2.1. Después de hacer referencia a algunas ventajas del uso de la bicicleta frente al de vehículos motorizados3, el demandante considera que las disposiciones demandadas, atentan contra el derecho a la igualdad consagrado en el artículo 13 de la Carta porque,

"Es evidente que en las actuales condiciones de administración del tráfico, existe discriminación de peatones y ciclistas y trato preferencial para los conductores de automotores, quienes tienen un control casi hegemónico del viario. Esta situación riñe con el precepto constitucional que, de otra parte, en su inciso segundo prescribe la obligación a cargo del Estado para promover '(…) las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptar medidas a favor de grupos discriminados o marginados'4.

Este precepto es básico para garantizar la igualdad real entre los miembros de la sociedad en

tanto prescribe un principio de protección de los/as más vulnerables. En esta categoría deben incluirse los niños, los ancianos, los minusválidos y, en relación con el tráfico, los peatones y ciclistas, quienes siendo los actores más vulnerables de la movilidad urbana requieren protección contra los peligros inherentes al uso masivo de los automotores".

El actor hace referencia al derecho de todas las personas al uso del espacio público, y sostiene que,

"En aras de la justicia ambiental es necesario restablecer la igualdad de derechos de accesos al viario y de opciones en la movilidad entre todos los usuarios, teniendo en cuenta la ventaja que la sola conducción del automotor confiere a su conductor frente a otros conductores vulnerables del tráfico, especialmente peatones y ciclistas. La justicia ambiental debe intervenir la asignación y uso del espacio por parte de los peatones, de la bicicleta, del automotor privado, del transporte público.

(…)

La inequidad en el ejercicio de los derechos de acceso y movilidad va en contravía de los principios que inspiran la democracia social. La jerarquía actual de usuarios del viario que favorece a los automotores, especialmente al carro privado, es abiertamente antidemocrática. Democratizar la movilidad y accesibilidad urbanas, significa observar una jerarquía de actores viales que le asigne el primer lugar al peatón; a los vehículos no – motorizados y, entre ellos, especialmente a la bicicleta, el segundo lugar; a los medios motorizados de transporte colectivo, el tercer lugar; y, finalmente, al automóvil privado".

El accionante dedica un acápite de la demanda para hacer referencia a la naturaleza de las vulneraciones que generan las normas acusadas.

El actor también considera que se desconoció el derecho a la igualdad de los ciclistas por "meter en un mismo saco bicicletas y motocicletas en el artículo 94". El demandante sustenta su cargo así:

"Se trata de un error de jure y de facto. De jure por cuando los legisladores ignoraron los presupuestos jurídicos y jusfilosóficos para garantizar seguridad jurídica a los ciclista en ejercicio de sus derechos a la igualdad, espacio público y libre movilidad. Desconociendo de

paso los parámetros adoptados por otras legislaciones respecto del espacio mínimo requerido por un ciclista5".

"De facto porque los legisladores desconocieron la realidad del tráfico urbano en Colombia, así como la crítica situación de la infraestructura vial en al mayoría de ciudades colombianas: ¿Cómo ordenar a los ciclistas a circular en un espacio de un metro, en primer lugar, no demarcado para uso exclusivo; en segundo lugar, a lo largo de los receptores de aguas lluvias (siempre instalados a la derecha de las calzadas); en tercer lugar, expuestos a sortear las paradas de los buses tanto en los sitios designados como en los no designados; y en último lugar, compitiendo con las motocicletas en medio de la congestión vehicular, los pitazos, la contaminación atmosférica y, en fin, los estados generales de alarma orgánica?".

2.2. Haciendo referencia a las multas para los ciclistas contempladas en el literal A del artículo 131 del nuevo régimen de tránsito, el actor considera que es una disposición que genera inequidad, es desproporcionada e injusta. Sustenta así su reparo,

"No existe proporción entre el monto de las sanciones pecuniarias impuestas a los conductores de vehículos no motorizados y aquellas que el mismo Código fija para los motorizados (…)".

"Esta injusticia se hace aún más grave tras ponderar el peso específico que tiene una suma equivalente a cuatro salarios mínimos en el presupuesto de ciudadanos que devengan el salario mínimo mensual, o bien en el de aquellos del sector informal de la economía, o "rebusque", que perciben ingresos inferiores. Se trata nada más y nada menos que de una sexta parte del ingreso, aproximadamente. Como el gran grueso de los ciclistas urbanos pertenece precisamente a estos segmentos sociales, de imponerles esta sanción se estará privando de recursos básicos para la manutención y congrua subsistencia, suya y de su familia".

2.3. Sostiene que la Ley 769 de 2002, no sólo ignora los presupuestos de "la justicia ambiental", sino también, información básica sobre los requerimientos de la movilidad y accesibilidad ciclísticas. Haciendo referencia a las definiciones consagradas en el artículo 2° de dicha ley, considera que,

"(…) la definición de ciclovía consignada en el artículo 2° (sobre definiciones) es equívoca. No

se trata sólo de la 'vía o sección de la calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas, triciclos y peatones', como es definida por el Código. Es, por el contrario, el nombre genérico dado a toda vía pública para la circulación de bicicletas. Las vías ciclísticas pueden ser temporales o permanentes, urbanas o interurbanas, o unidireccionales y bidireccionales, según se permita en ellas la circulación en uno o en los dos sentidos. También pueden ser de uso exclusivo para las bicicletas o de uso compartido con otros modos de transporte.

Podría argumentarse que el término carece de una definición adoptada por la Real Academia de la Lengua Española, o de una legal previamente reconocida. Este argumentos sería peregrino por cuanto en toda la literatura sobre el tema –jurídica y no jurídica–, ciclovía es el genero de las vías ciclísticas.

Este equívoco delata la nula o casi nula presencia del ciclista en el Nuevo Código de Tránsito Terrestre, así como el desconocimiento de su entorno socio–ambiental y de sus requerimientos para la movilidad y accesibilidad. Omisión de la cual es posible también colegir la ausencia del tema en el imaginario de los redactores del proyecto legislativo que concluyó como ley de la república".

El demandante considera que los redactores del marco normativo del tránsito terrestre en Colombia tenían la obligación de enunciar y definir las diferentes clases de ciclovías6 y no lo hicieron.

2.4. Haciendo referencia a las multas para los ciclistas contempladas en el literal A del artículo 131 del nuevo régimen de tránsito, el actor considera que es una disposición que genera inequidad, es desproporcionada e injusta. Sustenta así su reparo,

"No existe proporción entre el monto de las sanciones pecuniarias impuestas a los conductores de vehículos no motorizados y aquellas que el mismo Código fija para los motorizados (…)".

"Esta injusticia se hace aún más grave tras ponderar el peso específico que tiene una suma equivalente a cuatro salarios mínimos en el presupuesto de ciudadanos que devengan el salario mínimo mensual, o bien en el de aquellos del sector informal de la economía, o "rebusque", que perciben ingresos inferiores. Se trata nada más y nada menos que de una

sexta parte del ingreso, aproximadamente. Como el gran grueso de los ciclistas urbanos pertenece precisamente a estos segmentos sociales, de imponerles esta sanción se estará privando de recursos básicos para la manutención y congrua subsistencia, suya y de su familia".

2.5. Citando jurisprudencia de la Corte Constitucional7, el actor sostiene que con las normas objeto de demanda, se está poniendo en juego la dignidad del ser humano ciclista, el cual hace uso de la bicicleta para sus desplazamientos cotidianos en la ciudad:

"Cuando la ley ignora los requerimiento de jure y de facto para garantizar el ejercicio pleno de su derecho a la libre movilidad, o prohíja disposiciones que conducen directa o indirectamente a su discriminación y legitima su exclusión del espacio público, incurre en una intolerable vulneración del ordenamiento jurídico de nuestra sociedad, de los principios constitucionales que alientan el espíritu de la convivencia. Sin embargo, la afrenta más grave es inferida a la dignidad humana del ser humano ciclista."

2.6. Finalmente, en cuanto a la obligación de usar casco protector para los ciclistas – inciso 8° del artículo 94, no incluido dentro de las normas acusadas– aduce que,

"Obligar a los motociclistas a llevar casco es una decisión acertada en razón de la protección que puede brindarle al conductor de un vehículo que se desplaza a altas velocidades. Pero esta decisión es completamente equivocada tratándose del ciclista urbano.

La disposición que impone a los ciclistas urbanos el uso obligatorio del casco no produce efecto distinto que reforzar una falsa percepción del peligro inherente al uso de la bicicleta. Peligrosa no es la bicicleta, peligrosos son los carros. En efecto, tanto ciclistas como peatones sufren graves o fatales lesiones por una causa común: los atropellos cometidos por vehículos motorizados".

IV. INTERVENCIONES

Intervención del Ministerio de Transporte.

El Ministro de Transporte participó en el proceso de la referencia, por medio de apoderado para solicitar que se declare la exequibilidad de las normas demandadas.

1. Expediente D-4696

1.1. En cuanto a la demanda de inconstitucionalidad D-4696, inicia el Ministerio la defensa de las normas explicando el sentido y alcance de la institución jurídica "inmovilización del vehículos"; dice la intervención,

"(…) [E]s necesario aclarar que la facultad de inmovilización está prevista en el Código como una sanción accesoria, que se justifica sólo en presencia de algunas infracciones de tránsito que por su gravedad y el grado de perturbación real o potencial que para éste representen, así lo ameriten. Sin embargo, en estricto rigor, consideramos que más que una sanción la inmovilización es una medida preventiva tendiente a que con la infracción no se sigan poniendo en inminente riesgo, intereses jurídicamente protegidos de suprema prevalencia, como a la sazón resulta ser la seguridad de los usuarios".

Por ello el demandante considera que la "(…) inmovilización, definida en el artículo 125 del Código, es entonces una medida administrativa, que supone suspender temporalmente la circulación del vehículo, mientras se subsana la infracción que le dio origen"8. De hecho, la intervención advierte que el Ministro de Transporte, mediante la Circular 01044 de 2003, ha fijado los criterios de aplicación de la "inmovilización".

Ahora bien, aunque el argumento en contra de la sanción de inmovilización se presenta en términos generales, esto es, sin dar razones específicas y particulares de por qué para cada una de las infracciones en cuestión imponer esta sanción no es razonable, el Ministerio analiza algunas de las causales específicas en los siguientes términos,

"Examinemos desprevenidamente algunos de los cuales está contemplada la sanción en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito:

– Conducir un vehículo sin portar licencia de conducción o sin haber obtenido licencia de conducción. La finalidad de la licencia no es otra que acreditar que el conductor de un vehículo automotor tiene la habilidad y la idoneidad necesaria para conducirlo. Es claro entonces que el no portarla o no poseerla, es una infracción que justifica la inmovilización de un vehículo por la autoridad, y sólo es subsanable ante la presentación de tal documento.

– Presentar licencia de conducción adulterada o ajena. En este caso al igual que en el anterior, si no hay claridad sobre la autenticidad de la licencia o la identidad de quien la porta, caben las mismas razones para la inmovilización, con el agravante de que el hecho puede tener incluso consecuencias delictivas.

– Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Los seguros están establecidos como garantía de cobertura a posibles daños causados a personas, animales o cosas en desarrollo de una actividad altamente riesgosa como la conducción de vehículos. Cómo no considerar procedente la medida preventiva de inmovilización entonces ante tal omisión.

– Conducir un vehículo sin luces en horas nocturnas. El riesgo notorio, inminente e incuestionable que conlleva para el infractor, otros conductores y peatones esta grave infracción, nos releva del comentario adicional.

– Conducir vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados que pongan en peligro la vida de los usuarios o los peatones. Cabe la misma razón anterior.

En todos los eventos mencionados, es patente que la imposición de la sanción de multa por sí sola, no garantiza la adecuada intervención y tutela estatal, frente a una actividad unánimemente considerada riesgosa como la conducción de vehículos, ni es suficiente para garantizar la seguridad de los demás conductores, peatones y ciudadanía en general, que es uno de los principios rectores de este Código y la inmovilización sólo es subsanable, cuando cese la causa que le dio origen.

(…) El sólo imponer una sanción de multa a un conductor y permitir que continúe su recorrido cuando, por vía de ejemplo: se trate de un vehículo con placas adulteradas o conducido por una persona que carece de licencia de conducción o que transite sin luces en horas nocturnas, es atentatorio de toda lógica y la real protección de los intereses superiores tutelados, solo se concreta con la inmovilización del automotor, y no con la sola sanción pecuniaria por drástica que ésta sea. (…)”

1.3. Con relación a la supuesta innecesariedad de las normas acusadas, por cuanto ya existen en el Decreto 176 de 2001, normas que se encargan de garantizar los objetivos que aquellas pretenden alcanzar, dijo el Ministerio,

“Digamos que el mencionado decreto, es una norma eminentemente de transporte, entendido este concepto genéricamente como el traslado de personas, animales o cosas de un lado a otro. La norma tiene su naturaleza autónoma, frente a la necesidad del estado de garantizar un servicio público, de carácter esencial como es el transporte, en condiciones óptimas de seguridad, comodidad y oportunidad para los usuarios. Al paso que las normas de la Ley 769 de 2002, regulan la organización y correcto funcionamiento del concepto TRÁNSITO, entendido éste como la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público, y tal normatividad tiene como finalidad velar además de la seguridad, por la correcta organización y la sana convivencia en la vía, no sólo de los usuarios del transporte, sino de todos los conductores y pasajeros, indistintamente si el servicio es público o privado, así como de los peatones, ciclistas, motociclistas, y en general de todos los factores que de una u otra forma se integran cotidiana y permanentemente al sistema”.

1.4. Con relación a la eventual violación del derecho de propiedad, por el elevado costo que conlleva para las empresas de transporte público la inmovilización del vehículo, el Ministerio de Transporte considera que no la hay, pues

“(…) como lo sugiere el memorialista la garantía constitucional a la propiedad privada, que por lo demás de antaño es sabido, que la propiedad es una función social que implica obligaciones y su goce no puede predicarse de manera arbitraria y atentando contra el orden y el bien común. La inmovilización se reitera, es sólo una medida preventiva, no confiscatoria, que como se vio en extenso tiene su fundamento en proteger la vida y bienes de los ciudadanos en general, frente a acciones u omisiones de los infractores de las normas de tránsito, que por la gravedad de su conducta, pongan en serio peligro la seguridad y correcta organización del sistema de tránsito nacional”.

1.5. Finalmente, la intervención solicita declarar de manera incondicional la exequibilidad total del artículo 131 parcial, literal B, apartes 1, 2 y 7; literal C, apartes 1 y 14; literal D, apartes 1, 2, 9, 16 y 17 de la ley 769 de 2002, “pues tanto el espíritu como el texto de los apartes de la norma cuestionada se encuentran perfectamente armonizados y ajustados a los postulados constitucionales y a los principios fundamentales que conforman el transporte y tránsito automotor contenidos en la Ley 105 de 1993, cuales son el de la libre circulación con las restricciones que impone el interés general y la seguridad, erigidos en prioridad del

sistema y del sector transporte (…)".

2. Expediente D-4697

Con referencia a la demanda de inconstitucionalidad D-4697, sostiene que si bien no desconoce que la fundamentación filosófica contenida en la demanda tiene un gran valor conceptual, es su deber rebatirlos desde el punto de vista eminentemente jurídico.

2.1. En primer lugar, con relación a la omisión de haber incluido ciertas definiciones se dice lo siguiente,

"El nuevo código, desde el propio artículo 1°, enuncia a los ciclistas como uno de los grupos destinatarios de las normas del mismo, y en tal sentido en el artículo 2° introduce las definiciones de ciclista, ciclovía y ciclorruta. Para el actor, el código debe contener otras definiciones relacionadas con el tema, tales como la de ciclorruta (está en el Código), ciclo carril, ciclo acera, vía peatonal y ciclística y red de ciclovías.

2.2. En cuanto a las disposiciones acusadas que establecen el deber de los ciclistas de transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la orilla o acera, y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo (art. 94, inc. 1° y 2° de la ley 769 de 2002); y, el deber de uso de casco de seguridad por parte de los ciclistas, el apoderado sostiene,

"[L]a circulación entonces al costado derecho de la vía y en dirección del flujo vehicular, para los ciclistas, es la tendencia universal y no un invento necio del legislador colombiano"9.

(…)

"De otro lado, la obligación de usar casco de seguridad para los ciclistas urbanos, contenida en el penúltimo inciso del artículo 94, tan criticada por el actor, busca propender por la seguridad del ciclista y no causarle sólo incomodidades al mismo con medidas inocuas.

Las estadísticas contenidas en el informe denominado "Accidentalidad vial en Colombia 2002", documento producido por el Fondo de Prevención Vial, cuyo folleto se adjunta, demuestran inequívocamente que a partir del uso obligatorio del casco para los conductores de motocicleta a finales de 1998, así como la campaña en varias ciudades para la

concientización sobre el uso del mismo elemento en los ciclistas urbanos desde el año 2001, han reducido notoriamente los índices de accidentalidad de unos y otros, pasando en el caso de los primeros de 1738 muertos en el año de 1998 a 1140 en el año 2002 y para los segundos de 554 ciclistas muertos en el 2001 a solo 444 en el año 2002. Las estadísticas por ende, no dejan mentir en cuanto a la conveniencia de utilización del casco de seguridad, contrario a lo que piensa el actor".

Por último en cuanto a la vulneración del derecho a la igualdad, el interviniente refiere,

"Ahora bien, frente a la alegación del actor, centralizada en considerar conculcado el principio de igualdad consagrado en el artículo 13 de la Carta, recordemos que la Corte Constitucional ha sido reiterativa en que el legislador puede establecer distinciones entre las personas o grupos sociales, para la consecución de un fin determinado, siempre y cuando dichas distinciones tengan una justificación objetiva y razonable, confrontando el denominado "test de igualdad o razonabilidad"10.

Al finalizar su intervención, el apoderado solicita declarar de manera incondicional la exequibilidad total de los artículos 2°, 94° inciso 1° y 2° y 131 literal A de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre – "por encontrarse éstos ajustados a derecho y ceñidos integralmente a nuestra Carta Política".

V. CONCEPTO DEL PROCURADOR GENERAL DE LA NACIÓN.

El Procurador General de la Nación intervino en el presente proceso mediante el concepto 3324 de agosto 25 de 2003 para solicitar se declare la exequibilidad de los artículos 2, 94, inciso 2, 131 literal A, literal B incisos 1, 2 y 7, literal C incisos 1 y 14 y literal D incisos 1, 2, 9, 16 y 17 de la Ley 769 de 2002; y se inhiba de emitir pronunciamiento de fondo sobre la constitucionalidad del artículo 94 inciso 1° de la Ley 769 de 2002 por inepta demanda.

1. Con relación a las acusaciones de que la inmovilización del vehículo (medida que califica como sancionatoria de carácter temporal y preventivo que no viola la Constitución) atenta contra el derecho al trabajo, a la libre locomoción, al principio non bis in ídem y al derecho de propiedad, sustenta la defensa de las normas acusadas como se transcribe a continuación.

1.1. En cuanto al derecho al trabajo:

"(…) [E]l legislador brinda la oportunidad al conductor de un vehículo de servicio público de subsanar la causa de la inmovilización, por lo que de llegar a producirse la suspensión temporal de la circulación, ella devendría no sólo por la comisión de la infracción de tránsito, sino además de la renuencia del infractor de hacer cesar la misma, razones más que suficientes para aplicar la medida.

(…)

El derecho al trabajo no es absoluto, en cuanto a su ejercicio debe someterse a la observación de la ley y los reglamentos, de tal forma que si éste se realiza con violación del ordenamiento jurídico resulta válida y por demás necesaria la intervención estatal para restablecerlo (…).

En este orden de ideas, la inmovilización del vehículo que constituye herramienta de trabajo no resulta contraria a la Constitución Política, pues atiende a la preservación de la seguridad y tranquilidad ciudadana; se trata entonces de una medida restrictiva imponible por razones de interés público o utilidad común".

"(…) [L]a norma de ninguna manera proscribe el ejercicio del oficio de conductor de vehículos de servicio público, lo que consagra es una consecuencia del ejercicio inadecuado, es decir, contrario a la normatividad de tal actividad, en perjuicio del interés social que va implícito en su reglamentación".

1.2. En cuanto a la libertad de locomoción:

"Tampoco está llamado a prosperar el cargo por violación al derecho de libre locomoción (artículo 24 Superior) por cuanto, de una parte, ésta garantía constitucional no es predicable de las cosas u objetos, como son los vehículos automotores. Y, de otro lado, la inmovilización del vehículo no incide en el derecho que tienen las personas de movilizarse y circular libremente por el territorio nacional, ya que tanto el propietario, como el conductor y los usuarios del servicio público pueden libremente movilizarse, transportarse o trasladarse utilizando otros medios de transporte. Así las cosas, no es válido afirmar que las normas acusadas impidan el derecho de locomoción."

1.3. En cuanto a la eventual violación del principio non bis in idem:

“Cuando el legislador atribuye dos o más consecuencias jurídicas a un mismo supuesto de hecho no incurre en violación del principio de non bis in ídem. En materia sancionatoria, el legislador goza de una relativa discrecionalidad en cuanto está facultado para consagrar las medidas que estime necesarias como política pública en materia de tránsito, en este evento, siempre que no se opongan a los valores y principios y postulados constitucionales, y además resulten proporcionados y racionales”.

“(…) El legislador determinó que las infracciones mencionadas en [las normas acusadas] debían ser sancionadas con dos medidas concurrentes: multa e inmovilización del vehículo. Ello no quiere decir que la ley permita la sanción dos veces por la misma conducta, ignorando la existencia de una sanción previa de la misma naturaleza –administrativa– , sino de la atribución de las competencias de la comisión de la infracción. Es decir, no se trata de juzgar y sancionar dos veces el mismo comportamiento, lo que ciertamente implicaría un desconocimiento de la cosa juzgada y del principio non bis in ídem, sino de la sanción una sola vez de determinadas infracciones de tránsito, con dos medidas de diversa índole y que persiguen fines igualmente distintos: la multa y la inmovilización del vehículo”.

1.4. En cuanto al derecho de propiedad:

“La inmovilización del vehículo, en concepto del Ministerio Público tampoco afecta el derecho de propiedad que sobre el mismo se tiene, pues, como es sabido, este derecho implica obligaciones, dentro de las cuales se encuentra su utilización con observancia de los reglamentos del tránsito, por manera que si éstos se incumplen, puede el legislador limitar el disfrute o uso del bien que se posee, sin que ello constituya una eliminación o pérdida del derecho de propiedad que sobre el automotor se tiene.

Como el derecho al trabajo, el de propiedad tampoco es absoluto, de tal forma que puede ser restringido por razones de interés público o utilidad común, como lo hacen las normas demandadas, frente a situaciones que ponen en riesgo a la comunidad y afectan la seguridad en el tránsito vehicular (sentencia C-1408 de 2002)”.

2. Por otra parte, en cuanto a la reglamentación del uso de los vehículos no automotores y de tracción animal, el Procurador señala que “es necesaria para garantizar la convivencia y

seguridad ciudadana". A este respecto considera que,

"Ahora bien, demanda el señor BORRERO NAVIA la inconstitucionalidad de la definición de ciclovía contenida en el artículo 2° de la Ley 769 de 2002 porque a su juicio es equívoca y no contempla las distintas clases de ciclovía. Al respecto, hay que advertir, por un lado, que la Constitución Política no contiene ni establece un concepto de lo que se debe entender por ciclovía, ni tampoco hace una clasificación de la misma, de lo cual se infiere que el legislador tiene la potestad de fijar el contenido y alcance del mencionado término y, por otro, que una clasificación legislativa de la ciclovía no se impone por mandato constitucional.

Es incuestionable que el legislador debe ser preciso y claro en la redacción de las norma que dicta, con el fin de evitar ambigüedades que permitan la arbitrariedad de las autoridades en la aplicación de la ley. En el presente evento, considera el Ministerio público que el legislador atendió a tales condiciones pues define de manera diáfana y sin lugar a equívocos lo que, para efectos de las normas de tránsito terrestre, se debe entender por ciclovía".

(…)

"Así las cosas, toda vez que la Constitución no define el concepto de ciclovía como tampoco consagra ni impone su clasificación, y que la definición realizada por el legislador es clara y precisa, resulta procedente rechazar los cargos formulados por el actor, no sin antes resaltar que la falta de correspondencia entre la definición legislativa y las que realice la doctrina y la legislación foránea no es causal para declarar la inexequibilidad de la norma demandada".

El Director del Ministerio Público sostiene que no existe una vulneración del artículo 94 inc. 2° de la Ley 769 de 2002 en cuanto determina un mismo espacio para la circulación de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos pues,

"(…) [S]i bien existen características que los hacen diferentes, también concurre en ellos un elemento que permite autorizar su movilización por una misma área: el volumen, factor determinante para el establecimiento de condiciones de circulación, en este aspecto, iguales.

Es así como la misma disposición examinada, considerando que la necesidad de un espacio mayor está determinada igualmente por el volumen del vehículo, impide que los triciclos,

bicicletas, motocicletas, motociclos y mototriciclos transiten por las vías destinadas exclusivamente para el transporte de servicio público colectivo".

(…)

"(…) [E]l Código Nacional de Tránsito Terrestre no limita de manera arbitraria la movilización de los ciclistas y peatones como lo indica el demandante, simplemente determina qué espacios públicos pueden utilizar uno y otro, de modo que su movilización resulte segura y pacífica".

Ahora, en cuanto al inciso 1° del mismo artículo – 94 del Estatuto la Ley 769 – el Ministerio Público considera que existe inepta demanda por ausencia de cargos toda vez que en su argumentación, el accionante no determina las razones por las cuales considera inconstitucional el mencionado inciso. En esa medida, solicita a la Corte inhibirse de examinar y pronunciarse de fondo sobre la referida disposición.

Respecto del cuestionamiento del artículo 131, literal A de la ley en cuestión, referente a la desproporcionalidad de la sanción fijada por la norma, el Procurador sostiene que tal cargo sólo estaría llamado a prosperar si el quantum resultara abiertamente desproporcionado, lo cual en el caso de la disposición acusada no se advierte. Además,

(…)

"Como lo dispone el artículo 130 ídem, las sanciones corresponden a la gravedad de la infracción, determinada por la puesta en peligro de peatones y automovilistas, más no a las particulares condiciones económicas de quien decidió inobservar las reglas de tránsito.

Si la condición económica del infractor fuera la que determinara el monto de la multa, y no la gravedad de la conducta reprochada, como lo sugiere el demandante, ello obligaría al señalamiento en todos los eventos de linderos sancionatorios entre lo ínfimo y lo mayormente oneroso, ya sea que se trate de conductores de vehículos motorizados o no, de servicio público o particular, pues siempre existirá la posibilidad de que el conductor de un automotor no sea su propietario y devengue ingresos reducidos, o se trate de un ciclista que perciba altos ingresos, dejando de lado, además, cualquier consideración en torno a la modalidad y gravedad de la infracción que da origen, es decir, a la fuente de la sanción".

Finalmente, en cuanto a la obligación de uso del casco de seguridad por los ciclistas a la que hace referencia el accionante, el concepto precisa que,

"[e]l señor BORRERO NAVIA al referirse a la seguridad vial para los ciclistas expone algunas consideraciones en torno al deber de utilizar casco de seguridad, consagrado en el inciso 10 del artículo 94 de la Ley 769 de 2002, las cuales no serán objeto de pronunciamiento, pues no señaló dicha norma como demandada, ni así fue admitida por el Magistrado Sustanciador, limitándose el examen al contenido del inciso 2° enunciado como disposición demandada".

VI. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS.

En virtud de lo dispuesto por el artículo 241, numeral 4, de la Constitución, la Corte Constitucional es competente para conocer de las acciones de inconstitucionalidad contra las leyes de la República.

Debido a que la Corte debe estudiar dos demandas que plantean diversos cuestionamientos a una serie de artículos, en su mayoría sanciones, del Código Nacional de Tránsito Terrestre, las consideraciones de la presente sentencia se estructurarán en función de cada una de las cuestiones tratadas.

2. Imponer a un conductor la sanción administrativa complementaria de inmovilización del vehículo no implica sancionarlo dos veces por el mismo hecho

2.1. Para el demandante Rafael Patiño Londoño (D-4696) los apartes demandados de los literales B, C y D del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT, ley 769 de 2002) desconocen el principio constitucional non bis in idem, en virtud del cual no se puede sancionar dos veces a una persona por el mismo hecho. Se demanda que las normas que además de la multa, imponen una segunda sanción al conductor que comete la infracción: la inmovilización del vehículo.

2.2. Según el artículo 125 del CNTT la inmovilización es una sanción que "consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público", la cual se impone en aquellos casos en que el vehículo o el conductor no cumplen con alguno de los requisitos que se exige la ley para poder circular. Según el propio artículo 125 del CNTT para inmovilizar un vehículo, éste "será conducido a parqueaderos autorizados

que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción."

2.3. Así pues, la inmovilización no es una segunda sanción, autónoma e independiente a la multa, que conlleve juzgar dos veces al conductor por haber cometido una sola infracción. Se trata de dos sanciones complementarias, consecuencia jurídica de un mismo "enjuiciamiento". Considerar que las disposiciones contenidas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Territorial, violan el principio de non bis in idem, supone confundir los conceptos de "sanción" y "enjuiciamiento". Precisamente, con ocasión del análisis de una demanda que acusaba de inconstitucional otra norma sancionatoria de este mismo Código, fundada en un argumento similar, esta Corte dijo en la sentencia C-526 de 2003 (M.P. Alfredo Beltrán Sierra),

"La Corte considera que no le asiste razón al actor sobre la presunta violación del principio non bis in idem, pues, de acuerdo con su explicación, se observa que está confundiendo los términos sanción y enjuiciamiento.

En efecto, la disposición acusada establece que si una persona incumple el deber legal de suministrar una información a las autoridades de tránsito, esta conducta le genera una doble sanción: de un lado, una sanción pecuniaria y del otro, la imposibilidad de adelantar trámites de tránsito, ante estas autoridades hasta que pague la multa y cumpla con la declaración requerida. En cambio, la prohibición constitucional, en el artículo 29, se refiere es al doble enjuiciamiento, así: 'y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho'."11

En este fallo la Corte decidió reiterar su jurisprudencia sobre el tema, fundándose en la sentencia C-088 de 2002 (M.P. Eduardo Montealegre Lynett), en la que se consideró que "(…) el hecho de que un mismo comportamiento (abandono del cargo) pueda generar una doble consecuencia negativa para el empleado de carrera (sanción disciplinaria y retiro de la carrera) no representa obligatoriamente una violación de la prohibición de doble enjuiciamiento, pues no sólo no es claro que ambos tipos de efectos constituyan sanciones, sino que incluso si lo fueran, podrían tener fundamentos normativos y finalidades distintas."

2.4. La inmovilización es una medida administrativa de carácter sancionatorio, complementaria a la multa, que se impone en los eventos que la autoridad no puede permitir que el vehículo sancionado continúe circulando.

Por ejemplo, cuando un conductor realiza un giro prohibido, responde únicamente con el pago de una multa. Pero cuando la infracción cosiste en no cumplir con alguno de los requisitos legales existentes para que el vehículo pueda circular o para que el conductor pueda manejar, la multa es una medida que ofrece una sanción insuficiente. Si la autoridad competente no inmoviliza el vehículo luego de imponer la multa y le permite al conductor continuar su camino, estaría autorizándolo a seguir cometiendo el comportamiento por el cual lo sancionó.

2.5. La relación inescindible que existe entre el incumplimiento de alguno de los requisitos para poder circular y la sanción de inmovilización se muestra evidente en las normas. La ley exige que exista efectivamente un impedimento para poder circular, como condición para imponer la sanción de inmovilización a un vehículo. Además se trata de una sanción que persiste hasta el momento en que se subsane el impedimento para poder circular. Si la falencia puede corregirse en el lugar en que fue inmovilizado el vehículo, entonces éste no será conducido a otro lugar. En este mismo sentido, el parágrafo 3° del artículo 125 del CNTT indica que en "el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días." Adicionalmente, debe señalar la Corte que tal como demostró el Ministerio de Transporte a través de copias allegadas al expediente, la aplicación de estas normas ha sido guiada por circulares ministeriales que orientan su interpretación de acuerdo con el espíritu preventivo, propio de la inmovilización de vehículos.12

3. La inmovilización en estos casos es una medida que limita razonablemente la libertad de locomoción del conductor.

3.1. Rafael Patiño Londoño (D-4696) considera que la sanción de inmovilización contemplada en las normas acusadas es inconstitucional por ser desproporcionada. A su juicio, la sanción de inmovilización compromete exageradamente (a) la libertad de locomoción de los

conductores, (b) el derecho a la subsistencia de la familia de quien deriva ingresos del vehículo y (c) el derecho a la propiedad de las compañías transportadoras que dejan de percibir grandes sumas de dinero mientras los autos se encuentran inmovilizados.

3.2. La Constitución señala (art.24,CP) que "todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia." Este derecho fundamental, junto con el mandato constitucional según el cual "corresponde al Congreso hacer las leyes" mediante las cuales deberá cumplir, entre otras, la función de "unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República" (art.150,num.25,CP), constituyen el fundamento constitucional del Código Nacional de Tránsito Terrestre. Esta competencia expresa y exclusiva que le confirió la Constitución al legislador para regular este tema, fue reiterada por el Congreso mismo en el artículo 6° del CNTT. La norma fue demandada ante esta Corporación, que la declaró exequible sobre la siguiente base: "(...) es al Congreso de la República a quien corresponde la regulación de los derechos y libertades como titular, por regla general, del poder de policía13 y que en este caso, además, la Constitución le atribuyó la competencia para unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República."14

3.3. Recientemente, la jurisprudencia constitucional se pronunció acerca del sentido y de la relevancia constitucional del Código Nacional de Tránsito Terrestre en los siguientes términos,

"El legislador adoptó el Código Nacional de Tránsito Terrestre con el fin de regular la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas y ciertas vías privadas (Art. 1º Ley 769/02).

El objetivo central de dicha regulación es el de garantizar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, así como la preservación de un ambiente sano con la protección del uso común del espacio público. En este sentido, es evidente que las normas que lo integran tienen relación directa con los derechos de los terceros y con el interés público, pues éstos son los conceptos que principalmente se ven involucrados en la ecuación vía – persona – vehículo.

Es claro que 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 y el medio ambiente no resistiría la ausencia de una normatividad que reglamentare la emisión de gases tóxicos por parte de los automotores, para poner sólo los ejemplos más evidentes. Fines tan esenciales al Estado como la prosperidad general y la convivencia pacífica (Art. 2º C.P.) serían irrealizables si no se impusieran normas de conducta claras y precisas para el ejercicio del derecho de circulación.

En este contexto, es el Estado el que debe garantizar que esa coordinación exista y que los diferentes factores que intervienen en el tráfico de vehículos y personas sea a tal punto armónica, que su dinamismo se refleje en la consecución de niveles más altos de salubridad y seguridad ciudadanas. De allí que, en materia de tránsito, no sólo los individuos de a pie, sino los vehículos – cualquiera sea su naturaleza- deban estar sometidos a regulaciones concretas que permitan su integración armónica en la dinámica diaria de la circulación."15

3.4. El legislador puede entonces, legítimamente, imponer limitaciones a la libertad de locomoción, siempre y cuando éstas sean razonables. No es de recibo, por tanto, el argumento de la demanda según el cual "(…) la inmovilización de vehículos, concretamente los de servicio público (…) desconoce la prevalencia de la Constitución sobre las demás leyes o normas jurídicas, por cuanto introduce unas limitaciones al principio universal de locomoción que afecta no sólo a los vehículos, a las empresas de transporte, los deberes que éstas tienen que cumplir con unas rutas y horarios establecidos, sino los derechos de los inversionistas, de los usuarios y conductores." La libertad de locomoción puede ser limitada en tanto la restricción impuesta sea razonable.

3.5. Antes de establecer la razonabilidad de las medidas acusadas, se pasa a caracterizar el grado de afectación del derecho. Sin duda, las posibilidades de locomoción y circulación de una persona que se desplaza en un automóvil que se encuentra inmovilizado se afectan, pero no se limitan significativamente, mucho menos excesiva o desproporcionadamente. La persona, de hecho, puede circular por el territorio con plena libertad a pie o por cualquier otro medio de transporte a su alcance; incluso, puede hacerlo conduciendo un automóvil (siempre y cuando la inmovilización no haya tenido lugar por no contar con una licencia de

conducción vigente). Adicionalmente, como se explicó en el apartado anterior, la inmovilización sólo se mantiene en tanto persistan las condiciones por las cuales se le impidió circular. Es decir, el tiempo durante el cual se limita el derecho depende, primordialmente, del propio sancionado.

3.6. Así pues, teniendo en cuenta, por un lado, que las disposiciones acusadas limitan una libertad constitucional, pero por otro, que la restricción impuesta no es significativa y versa sobre un tema respecto del cual la Constitución reconoce una competencia específica y particular al legislador, la Corte analizará los apartes de los literales B, C y D del artículo 131 del CNTT objeto de la presente demanda para determinar si la limitación impuesta al derecho busca un fin constitucional importante, a través de un medio que no está prohibido y que es efectivamente conducente para lograr el fin buscado. De lo contrario, según la jurisprudencia reiterada de esta Corporación, la limitación no será razonable.16

3.6.1. Según el Ministerio de Transporte, la decisión del legislador de ordenar a la autoridad de tránsito que en ciertos casos imponga, como sanción complementaria a la multa, inmovilizar el automóvil, está orientada a evitar que "(…) se sigan poniendo en inminente riesgo, intereses jurídicamente protegidos de suprema prevalencia, como (…) la seguridad de los usuarios". Las normas sobre tránsito terrestre que imponen la sanción de inmovilización, afirma el Gobierno, propenden al desarrollo "(…) de los fines esenciales del estado colombiano previstos en la Constitución Política, buscar la garantía y adecuada protección de la vida y bienes de los asociados, así como asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo." Por tanto, el doble fin buscado por el legislador (defender los derechos fundamentales de quienes eventualmente podrían verse lesionados y mantener el orden en las vías, calles y espacio público) al establecer la inmovilización en los apartes del artículo 131 del CNTT acusados es constitucionalmente importante.

3.6.2. El medio elegido por el legislador en este caso consiste en inmovilizar el vehículo, es decir, en ordenar a la autoridad de trasporte que retenga temporalmente un bien mueble. La retención de bienes, en especial como medida preventiva, es un medio que no está en sí mismo prohibido.

3.6.3. Finalmente la Corte debe establecer si la medida adoptada (imponer la sanción de inmovilizar el vehículo del infractor en las hipótesis contempladas en el artículo 131 del

CNTT) es efectivamente conducente para la consecución del fin propuesto (evitar que se pongan en inminente riesgo los derechos fundamentales de las personas que se encuentren en la calle y podrían verse lesionadas y mantener el orden público y el correcto funcionamiento en el tránsito). Debido a que los comportamientos a analizar son varios y diversos, a continuación se considerarán las infracciones en cuatro grupos: (i) las referentes a la prueba de idoneidad del conductor, (ii) las referentes al lugar por el que se transita, (iii) las referentes a la idoneidad del vehículo y (iv) las referentes control del riesgo.

(i) El primer grupo está compuesto por aquellas sanciones que se imponen a los conductores que circulan por la ciudad sin contar con la licencia de conducción, prerrequisito básico por cuanto es el criterio con el que socialmente se verifica la idoneidad del conductor. Esto ocurre cuando se conduce "sin llevar consigo la licencia";17 "con la licencia vencida";18 "con la licencia adulterada o ajena,"19 o la más grave de todas, cuando se conduce "sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente".20 En estos casos, no inmovilizar el vehículo de alguien que incurrió en una de estas conductas, implicaría que la autoridad de transito autorizaría a las personas a desplazarse en vehículos sin llevar consigo la licencia de conducción, teniéndola vencida, adulterada o ajena, o simplemente porque nunca la han obtenido. Por tanto, inmovilizar el vehículo es un medio efectivamente conducente para salvaguardar los derechos de los peatones y demás conductores y pasajeros.

(ii) El segundo grupo de infracciones es el de aquellas en que el conductor se encuentra transitando por un lugar vedado, general o específicamente. Esto ocurre cuando se transita por "sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente"21 o cuando se cambia "el recorrido o trazado de la ruta para vehículo de transporte de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente."22 En ambos casos, por razones de orden público, se han establecidos zonas de la malla vial en las que permanente o temporalmente no se puede circular. En este segundo grupo de casos, la sanción de inmovilización también constituye un medio conducente para obtener el fin buscado (conservar el orden público y salvaguardar los derechos de las personas que se encuentran en la calle). En efecto, la forma concreta como se impide que se afecte el orden vial en estos casos es deteniendo el vehículo que cometa la infracción. Una vez se logre este cometido, lo que corresponde es retirar el automóvil de la vía, pues lo contrario implica autorizar a la

persona a continuar realizando el acto por el cual precisamente fue sancionado, esto es, transitar por una zona que le está vedada.

(iii) El tercer grupo de infracciones es el de aquellas situaciones en que se circula por las vías con un vehículo que no reúne las condiciones de seguridad exigidas por la ley, o no observa las reglas que permiten identificarlo. Estas infracciones consisten en conducir un vehículo sin haber informado "a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo";23 conducirlo "con dos o más luces dañadas" durante los momentos del día en que se exige su uso24, o conducirlo "empleando combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan la vida de los usuarios o de los peatones."25 Nuevamente, si un carro representa un peligro por el combustible que porta, porque carece de luces o porque no es identificable, es un carro que no puede circular. Esta sanción es un medio conducente para obtener el fin de preservar el orden público del tránsito y evitar que corran un riesgo alto e innecesario los peatones y demás conductores y pasajeros.

(iv) La última clase de infracciones cuenta con sólo un ejemplo en la presente demanda. En este caso no se trata de la idoneidad del conductor, ni del espacio por el que se circula, ni de las condiciones del vehículo; en este caso la infracción consiste en no asegurar los riesgos a los que se somete a los terceros. Conducir vehículos es una actividad peligrosa. En esa medida, quien usa un carro se expone no sólo a sí mismo, sino también a los transeúntes y al público en general por donde transita. Para enfrentar esta situación, la ley exige a los conductores contar con un seguro que cubra los eventuales perjuicios que se causen a terceros. Así pues, en este caso la falta consiste en conducir "sin portar los seguros ordenados por la ley." El legislador no permite conducir un vehículo sin portar los seguros ordenados por la ley, pues de llegar a causársele un grave perjuicio a una persona, la víctima carecería de una garantía real y efectiva de que el daño será resarcido. Por tanto, en este caso la medida de inmovilización también es conducente al fin buscado.

3.6.4. En conclusión, la sanción de inmovilización del vehículo contemplada en las disposiciones contenidas en el artículo 131 del CNTT es razonable bajo cada uno de los supuestos. Se trata de normas que imponen una restricción a un derecho (libertad de locomoción), en pro de un fin constitucionalmente importante (la protección de los derechos

fundamentales de las personas que transitan por las vías y la conservación del orden público vial), a través de un medio que no esta prohibido (imponer como sanción la retención temporal de un bien) y es efectivamente conducente para lograr el fin buscado.

4. La inmovilización del vehículo es una sanción que no desconoce los derechos a la subsistencia de la familia del conductor ni su derecho de propiedad.

El accionante solicita que para evitar los eventuales problemas que pueda conllevar la sanción de inmovilización del vehículo, en términos de garantizar los ingresos de las familias de quienes se dedican al oficio de conducir, se les permita continuar conduciendo el vehículo. Para el accionante la multa es suficiente. Las limitaciones que eventualmente conlleva para los derechos patrimoniales y familiares la inmovilización del vehículo, cuando éste es una herramienta de trabajo, son a su juicio innecesarias y por lo tanto injustificadas.

La Corte no comparte la posición del accionante. Cuando a una persona le inmovilizan su vehículo, es porque ella misma incurrió en una falta grave al desconocer uno de los prerrequisitos básicos para poder circular. Ahora bien, por la estructura de la medida, la inmovilización del carro es tan larga como el propio infractor lo decida. En el momento en que el infractor pueda empezar a cumplir con el requisito que no cumplía, se desvanecen los motivos que dan pie a la inmovilización; es más, si puede subsanar el cumplimiento de dicho requisito en el lugar de los hechos, la inmovilización se restringe únicamente a ese momento.

En conclusión, el supuesto del cual parte el accionante es que una persona verá severamente afectados sus derechos porque su vehículo se mantiene inmovilizado por un largo e inevitable lapso. Ya se anotó que este supuesto no es cierto, salvo que la persona no realice las acciones necesarias para reunir el requisito cuyo incumplimiento justificó la inmovilización del vehículo. La afectación de los ingresos derivados del trabajo del conductor o propietario del vehículo es razonable cuando, como sucede en este caso, dicha afectación resulta de un acto voluntario y autónomo, contrario a un mandato legal y su prolongación depende, también, de la decisión libre del afectado.

5. Las sanciones a conductores de vehículo automotor demandadas en el presente proceso no se encuentran contenidas en otras normas del ordenamiento

5.1. Rafael Patiño Londoño (D-4696) considera que la sanción de inmovilización impuesta a los conductores de vehículo automotor que incurran en los comportamientos tipificados en los apartes demandados del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (CNTT, Ley 769 de 2002) no se requieren, pues el "Estatuto de infracciones y sanciones contenido en el Decreto 176 de 2001, contempla una serie de disposiciones todas tendientes a prevenir las conductas que ahora se sancionan subsidiariamente con la inmovilización." Se trataría entonces, de medidas inconstitucionales por cuanto conllevan restricciones irrazonables a la libertad de locomoción.

5.2. Para el demandante, las restricciones a la libertad de locomoción que conlleva la inmovilización no se requieren por cuanto existen otras sanciones "tendientes a prevenir las mismas conductas". No obstante, en el presente caso (i) las sanciones del Decreto invocado por el demandante no previenen las mismas conductas que las sanciones del CNTT (Ley 769 de 2002) acusadas, y (ii) si así fuera, en todo caso ello no implica que las inmovilizaciones del Código "no se requieran", tanto por la jerarquía normativa como por el hecho de que se trata de medidas diferentes.

5.2.1. Las "inmovilizaciones" contempladas en el artículo 131 del CNTT (Ley 769 de 2002) se imponen a todos los conductores de vehículo automotor. Están encaminadas a prevenir la comisión de algunas de las faltas básicas que puede cometer cualquier conductor en el territorio nacional. Por su parte, el Decreto 176 de febrero 5 de 2001 tiene por objeto "(…) establecer las obligaciones de las empresas de transporte público terrestre automotor y fijar el régimen de sanciones aplicable a cada modalidad de servicio" (art. 1). En la primera parte, el Decreto establece las obligaciones generales de todas las empresas de transporte público terrestre y las obligaciones particulares que tiene cada una de ellas, de acuerdo al tipo específico de transporte terrestre que preste; en la segunda parte, el Decreto establece las sanciones por incumplir dichas obligaciones.

Así pues, mientras las normas acusadas del artículo 131 del CNTT (Ley 769 de 2002) van encaminadas a prevenir que se cometan faltas básicas tales como conducir sin licencia, con la licencia vencida, transitar por sitios restringidos o de noche y sin luces, el Decreto 176 de 2001 se ocupa de prevenir aquellas faltas generales que pueden cometer las empresas trasportadoras de pasajeros,26 o aquellas que específicamente pueden cometer las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y/o

Municipal de Pasajeros,27 los prestadores de servicio escolar en vehículo particular,28 las empresas de transporte público en vehículos taxi29 o las empresas de transporte público terrestre automotor de carga.30

5.2.2. En todo caso, si las sanciones contempladas por el Decreto buscaran prevenir exactamente las mismas conductas que pretenden evitar las sanciones de inmovilización contempladas por los apartes acusados del artículo 131 del CNTT, no sería cierto que éstas últimas serían innecesarias. Por una parte, porque las normas del Código de Transporte acusadas son disposiciones jurídicas de rango legal expedidas en el año 2002, mientras que las del Decreto 176 son de rango reglamentario y fueron expedidas en el año 2001. Es decir, porque las normas acusadas son (a) jerárquicamente superiores y (b) posteriores a las del Decreto. Por otra parte, porque como ya se indicó, las multas no cumplen el mismo objetivo que la "inmovilización". Mientras que la multa consiste en imponer una sanción dineraria a la persona, la segunda es una medida que impide materialmente que continúe la conducta sancionada.

6.1. El ciudadano José Borrero Navia (D-4697) considera que el artículo 94 del CNTT desconoce el principio de igualdad al someter al mismo trato a los ciclistas y a los motociclistas, es decir, al tratar de forma igual situaciones que a su juicio son distintas y merecen un trato jurídico diverso. El demandante controvierte los dos primeros incisos de dicha disposición.31

6.2. En primer lugar, es preciso advertir que la cuestión acerca de si los ciclistas y los motociclistas debe ser regulados conjuntamente o no, es un falso dilema. Las bicicletas no son en sí, de forma definitiva y esencial, iguales o diferentes a las motocicletas. Dependiendo del contexto de la regulación y el sentido de la misma serán comparables o no. Si se compara a los peatones con quienes usan vehículos, ciclistas y motociclistas quedaran juntos; si se distingue a los vehículos con motor de los que no lo tienen, quedarán separados; si se clasifican los vehículos entre los de gran tamaño y los pequeños, quedan juntos. Dependiendo del propósito que tenga el legislador al regular un tema, habrá de definir cuáles son los criterios que empleará para clasificar y organizarlo.

Así pues, no es posible evaluar, en abstracto, la constitucionalidad de una medida por haber dado el mismo tratamiento a los ciclistas y a los motociclistas. Es necesario definir respecto de qué se les trata igual o diferente y por qué. Sólo así es posible determinar la razonabilidad de una medida legislativa. De acuerdo a ello el primer inciso del artículo 94 no viola la Constitución al indicar que el resto de incisos contemplan reglas comunes a las motos y a las bicicletas.

6.3. El demandante sólo acusa una regla específica, el segundo inciso del artículo 94 del CNTT. La norma señala que tanto conductores de motos y bicicletas, como de triciclos y mototriciclos, "deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público". Considera que la potencia y velocidad de las motos es una diferencia relevante que ha debido tenerse en cuenta, pues considera que a la postre, al tener que competir todos estos vehículos por el mismo espacio de un metro en la calle, terminarán siendo excluidos los ciclistas.

6.3.1. Sin duda, lo ideal es que el ciclista pueda ir por una vía exclusiva para él o compartida únicamente con vehículos sin motor de similares características. Pero esta no es la hipótesis que enfrenta el legislador en la norma acusada. Lo que se plantea en este caso, es la regla que deben observar los ciclistas cuando transitan por vías que comparten con cualquier otro tipo de vehículo. Así, la decisión del legislador fue que las ciclas vayan por la derecha de la vía, no más allá de un metro de la acera.

Ahora bien, para la Corte es razonable brindar el mismo tratamiento a ciclistas y motociclistas respecto a cuánto espacio tienen en la vía para transitar. Delimitar espacialmente el ámbito de circulación en la vía pública a los vehículos pequeños no implica un criterio sospechoso que esté prohibido y el medio es conducente para lograr un fin constitucionalmente importante (organizar el tránsito vehicular por las vías públicas, de forma segura y eficiente). En esta medida, el primer inciso del artículo 94 del CNTT es constitucional, en lo que al derecho a la igualdad respecta.

6.3.2. Con relación a la supuesta discriminación que existiría por prohibir conjuntamente a conductores de motos y ciclas "utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo", es evidente para la Corte que no existe. Teniendo en cuenta que se trata de vías "exclusivas", cualquier vehículo que no sea de servicio público colectivo, no sólo las motos y las ciclas,

tiene prohibido circular por ellas. Es claro pues, que el fragmento final del segundo inciso del artículo 94 del CNTT no constituye una discriminación a los ciclistas.

6.3.3. Por otra parte, con relación a los comentarios del demandante según los cuales obligar a los ciclistas a circular por la derecha implica aumentar el riesgo de accidentalidad, esta Corporación acoge el concepto presentado por el Ministerio de Transporte, donde advierte que si bien es cierto que en algunas vías los ciclistas se encontrarán con los obstáculos que el demandante menciona, estos representan un menor riesgo para los ciclistas que circular por la izquierda. En todo caso el legislador tiene un margen suficiente para definir cuál es el menor riesgo. No resulta manifiestamente irrazonable que el legislador haya estimado que si los ciclistas van al costado izquierdo de la vía en la red vial nacional, seguramente se toparán con vehículos que vienen en sentido contrario, si la calle es de doble vía, o con vehículos que transitan por un carril de alta velocidad, si la calle va en un solo sentido. Ir por la izquierda es más riesgoso que ir por la derecha, pues independiente a si se aumenta o no la probabilidad de sufrir un accidente, por la izquierda un accidente tiene una altísima probabilidad de tener consecuencias mayores y más graves para la integridad del ciclista o el motociclista.

7. Imponer multas de 4 salarios mínimos diarios no es desproporcionado con relación a las multas para carros

7.1. José Borrero Navia alega en su demanda (D-4697) que es absolutamente inequitativo imponer multas de 4 salarios mínimos diarios a los ciclistas cuando cometen una infracción, por lo que a su juicio es inconstitucional el literal A del artículo 131 del CNTT, en lo que a tan desproporcionada sanción se refiere. Para el accionante no es admisible que mientras una multa a un automóvil representa un ínfimo porcentaje del costo de su vehículo, la multa que se impone al ciclista puede representar incluso la totalidad del valor de su vehículo.

7.2. Para la Corte no es de recibo el argumento de la demanda, por cuanto la forma de establecer si una multa es desproporcionada o no, no es en atención al valor del vehículo. Si la base para determinar el monto de la multa fuera el costo del vehículo que comete la infracción, no sería igual el valor de la multa que se impondría a un vehículo con varios años de uso si se pasa un semáforo en rojo, que el de la multa que se le impondría por el mismo acto a un lujoso auto, último modelo. Inclusive, algunas bicicletas tendrían que pagar multas más costosas que algunos carros viejos en muy mal estado.

7.3. El valor de la multa debe ser proporcional a la gravedad de la ofensa que implicó la infracción cometida según los bienes jurídicos que el legislador haya decidido tutelar. Así pues, una multa es desproporcionada cuando es altísima y se impone a alguien por cometer una falta menor, o el caso contrario, cuando es muy baja y se le impone a quien cometió una infracción gravísima. Tal como lo señala la demanda, los riesgos que genera un vehículo automotor son considerablemente más altos que los riesgos generados por una bicicleta. En esa medida es más grave una infracción automovilística que una ciclística y, por tanto, las multas de las primeras deben ser superiores a las de las segundas.

Al comparar las multas que se imponen por las diferentes infracciones que contempla el artículo 131 del Código de Tránsito, se advierte, prima facie, que el legislador considera más graves las infracciones en que incurren lo automotores. Mientras que a los ciclistas no se les exige licencia y se les sanciona con multas de 4 salarios mínimos diarios vigentes por "no respetar las señales de tránsito" o "por transitar por zonas prohibidas", a los conductores se les exige licencia y se les sanciona con 8 salarios diarios mínimos vigentes si no la tienen con ellos mientras conducen o si no pagan un peaje, o con 30 salarios diarios mínimos vigentes a quien obstruya una ambulancia. El legislador dispone de un margen suficiente para determinar el monto de las multas y no compete a la Corte disminuir la cuantía de las multas para los ciclistas o aumentar el monto de las multas para los automovilistas.

7.4. Dicho lo anterior, concluye la Corte que no constituye una pena desproporcionada, en principio, imponer una multa de 4 salarios diarios mínimos a un ciclista, sin embargo, en la medida que no hay cargos específicos contra ninguno de los comportamientos tipificados como infracciones la Corte tan sólo declarará exequible el literal A del artículo 131 del CNTT en relación con los argumentos aquí analizados.

8. Inhibición con relación a las definiciones acusadas

El ciudadano José Borrero Navia (D-4697) considera que el artículo segundo incurre en dos yerros. El primero es que la definición de "ciclovía" contemplada en el artículo 2° es equívoca por cuanto no coincide con el uso que se le da al término en los ámbitos académicos y técnicos, y en la literatura especializada acerca del tema. Según la definición que estableció el legislador del 2002 en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, una ciclovía es una vía o

sección de calzada que sólo ocasionalmente se destina al uso de bicicletas, triciclos y peatones. En cambio, afirma el demandante, en la literatura acerca del tema, “ciclovía” se usa para hacer referencia a cualquier vía destinada al uso de los ciclistas, bien sea exclusiva o compartida, pública o privada, temporal o permanente, unidireccional o bidireccional, urbana o interurbana. El segundo yerro es que el artículo 2° omitió incluir dentro de los conceptos definidos otros tipos de vías destinados a bicicletas.

Con relación a este cargo la Corte Constitucional se inhibirá por considerar que no es constitucionalmente relevante. El actor no incluye un argumento constitucional de por qué la definición propuesta por él ha debido ser incluida legalmente, ni de por qué se han debido contemplar otras definiciones adicionales.

VII. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Sala Plena de la Corte Constitucional, administrando justicia en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

RESUELVE

Primero.- Declarar EXEQUIBLES, por los cargos analizados, los incisos 1, 2 y 7 del literal B, los incisos 1 y 14 del literal C, y los incisos 1, 2, 9, 16, y 17 del literal D del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNTT.

Segundo.- Declarar EXEQUIBLES, por los cargos analizados, los incisos 1° y 2° del artículo 94 y el literal A del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, CNT.

Tercero.- INHIBIRSE de pronunciarse con relación al artículo 2° de la Ley 769 de 2002, CNT.

Cópiese, notifíquese, comuníquese, insértese en la Gaceta de la Corte Constitucional, cúmplase y archívese el expediente.

CLARA INÉS VARGAS HERNÁNDEZ

Presidenta

JAIME ARAUJO RENTERÍA

Magistrado

ALFREDO BELTRÁN SIERRA

Magistrado

MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA

Magistrado

JAIME CÓRDOBA TRIVIÑO

Magistrado

RODRIGO ESCOBAR GIL

Magistrado

MARCO GERARDO MONROY CABRA

Magistrado

EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT

Magistrado

ÁLVARO TAFUR GALVIS

Magistrado

IVAN HUMBERTO ESCRUCERIA MAYOLO

Secretario General (e)

Aclaración de voto a la Sentencia C-018/04

REF.: Expedientes D-4696 y D-4697

Magistrado Ponente:

MANUEL JOSE CEPEDA ESPINOSA.

Con el respeto acostumbrado por las decisiones de la Corte Constitucional, el suscrito Magistrado aclara el voto como lo exprese en la Sala Plena, reitero que este caso es distinto a la sentencia C-017 de 2004, pues en éste se trata de la inmovilización del vehículo y otra muy distinta no renovar la licencia de conducción, por una causa económica pues la riqueza como criterio para negar derechos es una categoría sospechosa.

Fecha ut supra.

JAIME ARAUJO RENTERIA

Magistrado

1 El actor transcribe los artículos 2°, 6°, 19, 20, 21 del Decreto 176 de 2001.

2 El demandante sustenta su argumentación trascribiendo los procesos previstos en la Ley de Tránsito Terrestre para el trámite de una sanción económica y para el trámite de la respectiva inmovilización del automotor.

3 “Una vez ponderadas las dos variables propuestas para caracterizar los distintos actores del viario, podemos concluir que su participación no es equitativa; que el transporte motorizado – especialmente el carro privado – representa para las ciudades más problemas que beneficios; que el trasporte motorizado no es eficiente energética ni ambiental ni socialmente, mientras que la movilidad a pie y, especialmente en bicicleta, si lo son; y, que, en consecuencia, las ciudades (también los propietarios de carros privados) tienen una deuda ecológica y social con los peatones y los ciclistas”.

4 El actor cita las sentencias T-373 de 1996 y T-384 de 1997 de la Corte Constitucional.

5 Para ilustrar este punto, el actor cita las regulaciones existentes en la materia en lugares como Francia, Holanda y Andalucía.

6 El demandante refiere la siguiente lista de conceptos: “1. CICLOVÍAS DE USO EXCLUSIVO PARA CICLISTAS: ciclo-ruta, ciclo-carril, ciclo-acera, ciclo-arcén; 2. CICLOVÍAS COMPARTIDAS:

vía peatonal y ciclística, itinerario ciclista, red de ciclovías".

7 T-499 de 1992, M.P., Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz.

8 El interviniente agrega: "Sobre la posibilidad de retención por vía administrativa y su absoluta procedencia en casos precisos, incluso en la máxima expresión que es la retención personal, la Corte ha sentado interesantes precedentes: Sentencias C-1999 de 1998 (Función administrativa: finalidad preventiva); T-276 de 1995 (Principio nadie puede alegar su propia culpa / libertad de locomoción); T-483 de 1999 (Libertad de locomoción: alcances; Libertad de locomoción: límites acorde con criterios de necesidad, racionalidad, proporcionalidad y finalidad; Libertad de locomoción: límites en relación con el orden público).

9 El interviniente anota que en respaldo de sus afirmaciones adjunta: 1. Extractos en idioma inglés (con traducción no oficial del Código de Tráfico del Estado de California en los Estados Unidos y 2. Artículo de la revista española "Tráfico", edición marzo – abril de 2001, donde es evidente que las normas en tales países, guardan gran similitud con las adoptadas en nuestro Código Nacional de Tránsito.

10 El demandante cita la sentencia C-022 de 1996 en el que la Corte Constitucional desarrolló el Test de igualdad, y, al respecto, el apoderado concluye que "[e]s importante anotar, que si bien el test exige que el intérprete evalúe la necesidad del medio para el logro del fin perseguido, esta facultad no puede entenderse como una exclusión de la potestad plena del legislador para elegir entre diferentes alternativas las que, a su juicio, mejor satisfagan el fin propuesto. En otras palabras, si los medios utilizados son adecuados y proporcionados, el legislador podrá escoger el que estime más conveniente, sin necesidad de probar que la medida elegida es la única disponible para alcanzar su objetivo". (Sentencia C-337 de 1997).

11 Corte Constitucional, sentencia C-526 de 2003 (M.P. Alfredo Beltrán Sierra). En este caso la Corte resolvió declarar exequible el inciso segundo del parágrafo 5 del artículo 8 de la Ley 769 de 2002 (CNTT) con base en la siguiente decisión: "(…) no hay la violación de que habla el actor del principio tantas veces mencionado [non bis in idem], pues la doble sanción negativa, de distinta naturaleza, corresponde a las consecuencias del mismo comportamiento del ciudadano incumplido y no a un doble enjuiciamiento por la misma conducta (…)".

12 El Ministerio de Transporte, con “el propósito de unificar en todo el territorio nacional, los criterios para inmovilizar los vehículos automotores de acuerdo con lo dispuesto en el Nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre”, expidió la circular 01044 el 21 de enero de 2003.

13 Sentencia C- 024/94 M.P. Alejandro Martínez Caballero. Ver los apartes citados en las notas 43 y 44 precedentes.

14 Corte Constitucional, sentencia C-568 de 2003 (M.P: Álvaro Tafur Galvis) En este fallo la Corte resolvió declarar exequibles, por los cargos formulados, las expresiones “Los gobernadores y los alcaldes, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, no podrán, en ningún caso, dictar normas de tránsito de carácter permanente, que impliquen adiciones o modificaciones al código de tránsito”, contenidas en el primer inciso del parágrafo 3° del artículo 6 de la Ley 769 de 2002.

15 Corte Constitucional, sentencia C-355 de 2003 (M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra). En este caso la Corte resolvió declarar exequible, condicional y parcialmente, el artículo 98 del CNTT.

16 Sobre una exposición y análisis de cómo ha de ser el juicio de constitucionalidad en casos como éstos, ver la sentencia C-673 de 2001 (M.P. Manuel José cepeda Espinosa).

17Artículo 133, literal B, inciso 1°, CNT.

19 Artículo 133, literal C, inciso 1°, CNT.

20 Artículo 133, literal D, inciso 1°, CNT.

21 Artículo 133, literal C, inciso 14, CNT.

22 Artículo 133, literal D, inciso 17, CNT.

23 Artículo 133, literal B, inciso 7, CNT.

24 Artículo 133, literal C, inciso 14, CNT.

25 Artículo 133, literal D, inciso 16, CNT.

26 El Decreto 176 de 2001 contempla sanciones a las empresas que dejen de informar a la Autoridad de Transporte Competente los cambios de sede de domicilio principal y oficinas; no suministren a la autoridad competente durante los cuatro (4) primeros meses de cada año la documentación e información requerida; no velen por que sus vehículos lleven los distintivos, número de orden y razón social de la empresa; no vigilen y constaten que los conductores de sus vehículos se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social o que no gestionen, obtengan y suministren oportunamente las tarjetas de operación, entre otras conductas.

27 El Decreto 176 de 2001 contempla sanciones a las empresas de transporte colectivo que, por ejemplo, no mantengan el nivel de servicio autorizado en cada una de las rutas; no efectúen los recaudos relacionados con el Fondo de Reposición e informen mensualmente a la Autoridad de Transporte Competente sobre los valores consignados para este efecto; no despachen los vehículos vinculados desde los sitios autorizados o no despachen los vehículos conducidos por personas idóneas.

28 El Decreto 176 de 2001 contempla sanciones a los prestadores de servicio escolar en vehículo particular que, entre otras conductas, no mantengan las condiciones que dieron origen al permiso; no mantengan el vehículo pintado con los colores y distintivos propios del servicio; no sometan semestralmente a revisión técnico mecánica el vehículo con el fin de verificar el correcto funcionamiento de acuerdo con la programación que para el efecto fijen las autoridades municipales o que no mantengan durante la prestación del servicio la presencia de un adulto para la protección y cuidado de los menores.

29 El Decreto 176 de 2001 contempla sanciones a las empresas de transporte público en vehículos taxi que no expidan oportunamente la tarjeta de control para los vehículos a ella vinculados sin exigir cobro alguno por la misma; no suministren las Planillas de Viaje Ocasional a los propietarios de los vehículos vinculados, sin cobrar suma adicional a la establecida por el Ministerio de Transporte para esta especie venal; no vigilen y constaten que los vehículos sean conducidos por personas idóneas o que no presenten dentro de los primeros cuatro (4) meses del año, el modelo de contrato que utilizarán para la vinculación de los vehículos.

30 El Decreto 176 de 2001 contempla sanciones a las empresas de transporte público terrestre automotor de carga que no expidan la Remesa Terrestre de Carga cuando esté

obligada a ello; no desarrollen programas de capacitación a través del Sena o de las entidades especializadas a todos los operadores de los equipos propios, con el fin de garantizar la eficiencia y profesionalización de los operarios; no verifiquen que el transporte de mercancías se realice previo cumplimiento de los requisitos de embalaje y rotulado conforme a las exigencias propias de su naturaleza; no expidan Manifiesto de Carga; no verifiquen que los vehículos cuenten con la tarjeta "Registro Nacional de Transporte de Carga" o que no verifiquen el cumplimiento de los requisitos para el transporte de mercancías especiales y/o peligrosas, entre otras.

31 CNTT, artículo 94. Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas: || Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. (…)