

Sentencia C-156/04

DISCAPACITADO-Protección constitucional especial/DISCAPACITADO-Derecho a la integración social y laboral

DISCAPACITADO-Protección especial según convenios internacionales

DISCAPACITADO-Reconocimiento de protección especial por la jurisdicción constitucional

DERECHO DE ACCESO AL ESPACIO PUBLICO POR DISCAPACITADO-Protección

DERECHO DE ACCESO AL SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO POR DISCAPACITADO-Protección

DERECHO DE ACCESO A LOS SERVICIOS PUBLICOS POR DISCAPACITADO-Protección

LICENCIA DE CONDUCCION PARA DISCAPACITADO FISICO-Obtención siempre y cuando el vehículo sea de carácter individual

LICENCIA DE CONDUCCION PARA DISCAPACITADO FISICO-Tratamiento diferenciado

CONVENCION INTERAMERICANA PARA ELIMINACION DE TODAS LAS FORMAS DE DISCRIMINACION CONTRA LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD-Incorporación

LICENCIA DE CONDUCCION PARA DISCAPACITADO FISICO-Razonabilidad por no obtención para vehículos de servicio público colectivo que usan instrumentos ortopédicos y requiere acondicionamiento

La Corte considera que una norma que impide obtener la licencia de conducción de vehículos de servicio público colectivo a las personas que requieran, para poder conducir, usar instrumentos ortopédicos y acondicionar el vehículo es razonable constitucionalmente, por cuanto busca un fin importante, mediante un medio que no está prohibido y que es conducente a la obtención del fin buscado.

Referencia: expediente D-4772

Norma Acusada: Artículo 21, parcial, de la Ley 769 de 2002

Demandante: Sugey Rosina Tigreros

Dr. MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA

Bogotá, D. C., veinticuatro (24) de febrero 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, la ciudadana Sugey Rosina Tigreros solicitó a esta Corporación la declaración de inexecutable parcial del artículo 21 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).

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

(...)

Artículo 21. Limitados Físicos. Quien padezca una limitación física parcial podrá obtener la licencia de conducción si, además del cumplimiento de los requisitos que en este Código se señalen, demuestra durante el examen indicado en el parágrafo único del artículo 18, que se encuentra habilitado y adiestrado para conducir con dicha limitación.

Cuando se requiera el empleo de instrumentos ortopédicos y el vehículo esté provisto de mecanismos u otros medios auxiliares que previa demostración y contestación le capaciten para el ejercicio de la conducción, bajo su propia responsabilidad, también podrá obtener la

licencia para manejar vehículos de servicio público, pero únicamente de servicio individual.

Parágrafo: Para el caso de limitaciones físicas progresivas, la vigencia de la licencia de conducción será determinada mediante la práctica de un examen médico especial.

III. LA DEMANDA

“(…) Si bien es cierto que la Corte Constitucional ha sostenido que la igualdad ‘no equivale a la nivelación matemática y absoluta de todos los individuos con prescindencia de la diversidad de hipótesis, sino que representa la objetiva actitud y disposición de dar igual trato a quienes están bajo los mismos supuestos y diferente a los que presentan características y circunstancias distintas’, el aparte del artículo que se demanda en este escrito vulnera el mencionado derecho a la igualdad, en el sentido de que a pesar de que una persona limitada física, compruebe mediante exámenes médicos idóneos, y técnicamente en cuanto a su vehículo, que está en condiciones para conducir y prestar un servicio público, se le priva de poder vincularse a alguna empresa de transportes, vulnerando igualmente su derecho a la libertad de asociación se le brindan al agremiado (sic) una cantidad de beneficios de carácter laboral e incluso apoyo en caso de presentarse el hecho de una responsabilidad civil extracontractual.”

Por tal razón, solicita que se declare inexecutable el aparte de la norma demandado.

IV. INTERVENCIONES

1. Intervención del Ministerio de Transporte

El Ministro de Transporte, por intermedio del Jefe de la Oficina Asesora de Jurídica, Leonardo Álvarez Casallas, participó mediante escrito de septiembre primero de 2003 en el proceso de la referencia para defender la razonabilidad de la norma.

1.1. Sostiene la intervención que al “(…) examinar el espíritu de la norma, se tiene que al permitirse que los limitados físicos puedan obtener la licencia para conducir vehículos de servicio público en la modalidad de taxi, se debe a que esta clase de automotores son más fáciles de maniobrar y de acondicionar a las necesidades de las personas con alguna

limitación física, pues no sería razonable pensar en adaptar un vehículo como una buseta, bus, volqueta o tracto – camión para ser conducidos por estas personas, ya que estos requieren mayor pericia para su maniobrabilidad, como la atención, reflejos y facultades plenas.”

1.2. Afirma que “(...) en Colombia, la operación del transporte es un servicio público, inherente a la finalidad social del Estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo la participación del sector privado. La ley en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política, según el cual todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, define este servicio como una industria encaminada a garantizar la movilización de personas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica”.

1.3. El Ministerio resalta que “[l]as disposiciones legales que regulan el transporte, le otorgan el carácter de servicio público esencial y resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos. El mismo ordenamiento destaca que la seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos. El mismo ordenamiento destaca que la seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte, lo cual se ajusta al mandato constitucional contenido en los artículos 2, 11, 24, 365 y 366 que le impone al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia.”

1.4. Así pues, para el Ministerio “[l]a restricción de conducir únicamente vehículos de servicio público clase taxi individual por parte de las personas con limitaciones físicas parciales, busca ante todo velar por la seguridad de las personas, principio fundamental que se encuentra consagrado en la normatividad de transporte (leyes 105 de 1993 y 336 de 1996) y de tránsito (artículo 1° de la Ley 769 de 2002), por cuanto el manejo de operación de un vehículo automotor ha sido considerada desde siempre como una actividad riesgosa, donde

se encuentran comprometidos derechos constitucionales fundamentales como el derecho a la vida y a la integridad de las personas, de tal manera que la medida adoptada cumple la finalidad propuesta en grado sumo, al condicionar la obtención de la licencia de conducción para determinada clase de vehículos.”

1.5. Por lo tanto, concluye que es “(...) razonable que la disposición en comento impida que una persona con discapacidad física obtenga una licencia para conducir un vehículo de servicio público colectivo, a pesa de que demuestre ‘mediante exámenes médicos idóneos y técnicamente en cuanto a su vehículo que está en condiciones para conducir y prestar un servicio público’, ya que el transporte de servicio público colectivo o masivo conlleva más riesgos a un número superior de pasajeros, y como quiera que el servicio de transporte es esencial debe prestarse en condiciones de seguridad y minimizar el peligro y daños que se puedan ocasionar a los usuarios del transporte.”

El Ministro de Transporte, por intermedio del Jefe de la Oficina Asesora de Jurídica, Leonardo Álvarez Casallas, intervino nuevamente en el proceso mediante escrito de septiembre 23 de 2003 para reiterar su solicitud de que se declare la exequibilidad de la norma, presentando algunos referentes legales adicionales y citando jurisprudencia de la Corte Constitucional sobre el tema.

2. Intervención de la Academia Colombiana de Jurisprudencia

Juan Bautista Parada Caicedo, Académico correspondiente, participó en el proceso en nombre de la Academia Colombiana de Jurisprudencia para solicitar la exequibilidad de la norma acusada, parcialmente.

2.1. La intervención considera que “(...) en la consagración que el legislador ha hecho en la norma examinada, [no usó] ninguna de las razones previstas en la Constitución como de trato discriminatorio.” Alega que “[l]as diferencias fácticas que la realidad ofrece en nuestro caso, están dadas entre lo que se permite, en materia de conducción de vehículos, a las personas que gozan de la plenitud de sus condiciones físicas y lo que se permite a quienes se encuentren en condición de limitados físicos. La ley les permite a unos y a otros, la posibilidad de obtener una licencia de conducción de limitados físicos. La ley les permite a unos y a otros, la posibilidad de obtener una licencia de conducción, conducir vehículos particulares y de servicio público. Sin embargo a los discapacitados no les permite la

prestación del servicio público colectivo.”

2.2. La considera que la norma es razonable por cuanto “[e]l legislador ha tenido en cuenta, precisamente la diferencia entre la plenitud y la discapacidad para limitar el uso de la licencia de conducción, hecho perfectamente válido si atendemos objetivamente a las razones que la norma lleva implícitas, que no son otras que las que impone la discapacidad para conducir vehículos de mayor complejidad y donde hay que estar pendiente de un mayor número de personas a la par que el aumento del riesgo dado precisamente por la cantidad de los usuarios. Estas limitaciones impuestas por el legislador tienen una justificación objetiva y razonable como lo enseña la Corte Constitucional (sentencia T-422 de 1992).”

3. Intervención de la Defensoría del Pueblo

La Defensoría del Pueblo, por intermedio de la Directora Nacional de Recursos y Acciones Judiciales de la Defensoría del Pueblo, Olga Lucía Gaitán García, solicitó la inexequibilidad parcial de la norma acusada mediante escrito presentado el 23 de septiembre de 2003.

1. Luego de establecer que el derecho a la igualdad (art.13,CP) se desconoce cuando se contemplan discriminaciones, esto es, tratos diferentes (o iguales) que no sean razonables, la Defensoría afirma “(...) que la comunidad internacional ha manifestado su especial interés en superar las desigualdades que afrontan las personas por su condición física, y su preocupación por realizar esfuerzos individuales y conjuntos, tendentes a crear los presupuestos básicos para lograr su integración y rehabilitación, a fin de que éstas personas puedan desenvolverse sin limitación alguna, lo cual, sin duda, propende por la igualdad de oportunidades para personas con discapacidad.”¹ Señala que tal interés también se refleja también, tanto en la Constitución Política como en la legislación nacional, para lo cual además de citar los textos constitucionales pertinentes (artículos 13, 47, 54 y 68, CP), hace referencia, entre otras normas, a la Ley 361 de 1997 (por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones).

2. La Defensoría advierte que “(...) con el objeto de hacer realidad el acceso de los limitados físicos parciales a la actividad del transporte, el legislador estableció en el artículo 21 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) que la persona con limitación, que acredite habilidad y adiestramiento para conducir, podrá obtener licencia de conducción.” No obstante, en el “(...) inciso segundo del mencionado artículo, cuyo aparte final es objeto de

demanda, se consagra como restricción, que los limitados físicos de que habla la norma únicamente pueden acceder a la licencia para conducir vehículos de servicio público individual, es decir, bajo la modalidad de taxi individual.”

3. A juicio de la Defensoría del Pueblo, la norma acusada no desconoce el derecho a la libertad de asociación (art.38,CP). “Es evidente que la persona discapacitada puede asociarse, y hacer parte de asociaciones sindicales, no sólo en la empresa en la que preste el servicio público individual, sino también en cualquier otra empresa que preste el servicio público de transporte en cualquiera de sus modalidades (...).”

4. Pero considera que el artículo 21 de la Ley 769 de 2002 vulnera “(...) el derecho a la igualdad de los discapacitados, pues impide su acceso como conductores de vehículos de servicio público en todas las modalidades del transporte.” Luego de reiterar el argumento del demandante la Defensoría alega que con esta norma “(...) el Estado, en lugar de promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva introduce en dicha norma una restricción injustificada, que afecta colateralmente otros derechos y libertades de la persona minusválida.”

Señala que “[l]a seguridad de los propios conductores, de los usuarios y de los peatones, que es en últimas la finalidad de la norma, no se satisface coartando el derecho de los discapacitados a su plena integración, lo que conlleva a que la medida adoptada por el legislador (...) no ostente un principio de proporcionalidad que la legitime. Contrario sensu, los intereses jurídicos de otras personas como su seguridad, su integridad física o sus bienes, no se ven afectados, si el Gobierno Nacional cumple con su compromiso internacional y su obligación constitucional de proferir normas que hagan posible que los discapacitados se desenvuelvan en todas las formas de la actividad transportadora, conforme lo hacen las personas sin limitación, y que aquellas autoridades encargadas de hacer cumplir dichas normas, vigilen e inspeccionen, en forma preventiva y sancionatoria, la aplicación de las normas sobre seguridad y acondicionamiento de los vehículos, la habilidad y la capacidad para la conducción de los vehículos con su limitación.”

V. CONCEPTO DEL PROCURADOR GENERAL DE LA NACIÓN

El Procurador General de la Nación, Edgardo José Maya Villazón, intervino en el presente proceso mediante el concepto 3394 de octubre 21 de 2003 para solicitar a la Corte, en

principio, que se inhiba para fallar de fondo en el presente proceso por ineptitud sustancial de la demanda y, subsidiariamente, que se declare exequible el aparte del artículo 21 de la Ley 769 de 2002.

Para el Ministerio Público “los cargos alegados no cumplen con el requisito de la certeza, pues (...) la demandante le atribuye a la norma un contenido que no corresponde al del precepto normativo que se dice contrario a la Constitución.” A su juicio, la expresión demandada “se refiere al tipo de vehículo de servicio público, es decir, a taxis u otros vehículos de servicio individual y no como lo pretende la ciudadana demandante, a una limitación relacionada con que ‘se les brinda como única posibilidad la de laborar de manera individual’, prohibiéndoles pertenecer a cualquier tipo de asociación o agremiación.” Por lo tanto, considera que no es oportuno que la Corte Constitucional entre a determinar la razonabilidad de una limitación que la demandante le atribuye a la expresión acusada, cuando dicha restricción, en realidad, no está presente en el contenido normativo de la disposición en cuestión.

El Procurador considera que en el presente caso no resulta aplicable el principio pro actione por la ineptitud sustancial de la demanda alegada, sin embargo solicitó que de no ser acogida esta posición, se declare la exequibilidad de la expresión acusada, “en razón a la protección del interés general y a la proporcionalidad de la limitación, en concordancia con el objetivo de seguridad pública perseguido por el Código Nacional de Tránsito Terrestre.”

VI. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS

1. Competencia

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.

2. Problema Jurídico

En el presente caso la Corte Constitucional debe resolver el siguiente problema jurídico: ¿Desconoce la norma parcialmente acusada los derechos a la igualdad y a la libertad de asociación de los discapacitados que requieren el empleo de instrumentos ortopédicos y que

el vehículo esté provisto de mecanismos u otros medios auxiliares que le capaciten para el ejercicio de la conducción, al impedirles obtener la licencia para manejar vehículos de servicio público que no sea individual?

Para resolverlo, la Corte caracterizará el alcance y el sentido de la limitación impuesta por el legislador, establecerá si el trato diferenciado que ésta prevé es razonable o no constitucionalmente y finalmente determinará si existe o no un cargo constitucional específico en cuanto a la supuesta violación del derecho a la libertad de asociación por parte de la norma acusada, susceptible de ser analizado de fondo por esta Corporación.

3. La especial protección constitucional a los discapacitados y el derecho a la integración social y laboral

3.1. La Carta Política de 1991 contempla una especial protección para aquellos grupos marginados o desaventajados de la sociedad que, en razón a su situación, suelen ver limitado el ejercicio y el goce efectivo de sus derechos fundamentales. El mandato se encuentra consagrado en los incisos segundo y tercero del artículo 13 (derecho a la igualdad) y específicamente para los discapacitados en el artículo 47 de la Constitución. En el primero de los dos se indica que es deber del Estado promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptar medidas en favor de grupos marginados o discriminados, así como también que el Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan. Por su parte el artículo 47 ordena al Estado adelantar una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran.

3.2. En el ámbito internacional también son varios los acuerdos y tratados que se han desarrollado en defensa de las personas discapacitadas a partir de la segunda mitad del siglo veinte, en especial desde la Declaración de los Derechos de los Impedidos, proclamada por la Asamblea General;² la comunidad internacional ha construido un consenso en torno a la necesidad de proteger a este grupo de la población mundial.³ La Corte ha considerado que el alcance del consenso internacional en esta materia es de tal relevancia que ha indicado

que las obligaciones del Estado Colombiano para con los discapacitados no sólo surgen de los tratados y convenios internacionales ratificados por Colombia, sino en general de las manifestaciones de voluntad de la comunidad internacional con respecto del reconocimiento de sus derechos humanos y de su dignidad humana, principios que además de regir el orden público internacional, son pilares fundamentales de la constitucionalidad colombiana.⁴ El más reciente de estos instrumentos internacionales es la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (Ciudad de Guatemala, Guatemala, siete [7] de junio de mil novecientos noventa y nueve [1999]), incorporada a la legislación nacional en la Ley 762 de 2002. A esta Convención se hará referencia posteriormente.

3.3. El Congreso de la República, en atención a estos postulados normativos, ha ido desarrollando e incorporando a la legislación nacional la especial protección que debe brindar el Estado a personas discapacitadas.⁵ En efecto, en la referida Ley sobre el servicio de transporte público (Ley 105 de 1993) se reconoce entre los principios que deben regir la actividad, la accesibilidad al transporte, haciendo especial énfasis en personas con limitaciones físicas.

Posteriormente, en 1997, el Congreso abordó concretamente el tema de los discapacitados en la Ley 361 (por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones). En el primer artículo, el Legislador decidió asumir un compromiso incluso de mayor alcance que el de la propia Carta Política, pues se prescribe que la integración debe propender por la completa realización personal de los discapacitados y por su total integración social,⁶ al tiempo que se ordena en el artículo 4° que (l)as ramas del poder público pondrán a disposición todos los recursos necesarios para el ejercicio de los derechos a que se refiere el artículo 1° (...) de dicha Ley. El contenido normativo de esta Ley se inspira en preceptos constitucionales, también es un desarrollo de diversas disposiciones internacionales, las cuales son enumeradas en el artículo 3°.⁷

En el artículo 26 de la Ley, se advierte que en ningún caso la limitación de una persona, podrá ser motivo para obstaculizar una vinculación laboral, a menos que dicha limitación sea claramente demostrada como incompatible e insuperable en el cargo que se va a desempeñar.

3.4. Como se indicó, mediante la Ley 762 de 2002, el Congreso de la República aprobó la “Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad” (CIEFDPD), suscrita en la ciudad de Guatemala, Guatemala, el siete (7) de junio de mil novecientos noventa y nueve (1999).⁸ El artículo primero se ocupa de definir los conceptos básicos de incapacidad y discriminación en los siguientes términos:

3.4.1. Para la convención “discapacidad” es “(...) una deficiencia física, mental o sensorial, ya sea de naturaleza permanente o temporal, que limita la capacidad de ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria, que puede ser causada o agravada por el entorno económico y social.” (art.1º, num.1, CIEFDPD)

3.4.2. Con la expresión “discriminación contra las personas con discapacidad” la Convención hace referencia a “(...) toda distinción, exclusión o restricción basada en una discapacidad, antecedente de discapacidad, consecuencia de discapacidad anterior o percepción de una discapacidad presente o pasada, que tenga el efecto o propósito de impedir o anular el reconocimiento, goce o ejercicio por parte de las personas con discapacidad, de sus derechos humanos y libertades fundamentales.” (art.1º, num.2, CIEFDPD)

Sin embargo, la misma disposición señala que no constituye discriminación “(...) la distinción o preferencia adoptada por un Estado parte a fin de promover la integración social o el desarrollo personal de las personas con discapacidad, siempre que la distinción o preferencia no limite en sí misma el derecho a la igualdad de las personas con discapacidad y que los individuos con discapacidad no se vean obligados a aceptar tal distinción o preferencia. En los casos en que la legislación interna prevea la figura de la declaratoria de interdicción, cuando sea necesaria y apropiada para su bienestar, ésta no constituirá discriminación.” (art.1º, num.2, CIEFDPD).

3.4.3. Los Estados partes de esta Convención deben, entre otras obligaciones, “[a]doptar las medidas de carácter legislativo, social, educativo, laboral o de cualquier otra índole, necesarias para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad (...)”. Específicamente, se contemplan las “[m]edidas para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes,

servicios, instalaciones, programas y actividades, tales como el empleo, el transporte, las comunicaciones, la vivienda, la recreación, la educación, el deporte, el acceso a la justicia y los servicios policiales, y las actividades políticas y de administración.” (art.3°, num.1, lit. (a), CIEFDPD).

3.4.4. En cualquier caso, la Convención establece en su artículo séptimo el siguiente principio de interpretación: “No se interpretará que disposición alguna de la presente Convención restrinja o permita que los Estados parte limiten el disfrute de los derechos de las personas con discapacidad reconocidos por el derecho internacional consuetudinario o los instrumentos internacionales por los cuales un Estado parte está obligado.”

3.5. Por su parte, la jurisprudencia constitucional también ha reconocido la especial protección que brinda la Constitución Política a los discapacitados, por cuanto no les es posible acceder al espacio público, al mundo laboral o a los servicios de educación, transporte o comunicaciones en condiciones de igualdad, quedando así excluidos de la sociedad, lo cual es incompatible con una democracia participativa y un Estado Social de Derecho (art.1°,CP). El reconocimiento de esta marginación social conlleva tomar decisiones en las que se ordene remover los obstáculos que impiden la adecuada integración social de los discapacitados en condiciones de igualdad material y real, no meramente formal.⁹

3.5.1. En el campo de la libertad de locomoción, se ha decidido que en virtud de la especial protección que confiere la Constitución a los discapacitados, una decisión adoptada por la Alcaldía Mayor de Bogotá, en la cual se le había negado a una persona con cuadriplejía espástica (radical disminución de la fuerza muscular en las cuatro extremidades) el permiso de circulación en su vehículo particular durante las horas de restricción vehicular (medida conocida como “pico y placa”), constituía una vulneración de los derechos fundamentales a la igualdad, a la autonomía y a la libre circulación, por omisión del deber de trato especial.¹⁰ En el fallo se consideró lo siguiente,

“(…) de ninguna manera el bienestar general es un argumento suficiente para desconocer el deber de especial protección de las personas discapacitadas cuando quiera que una política pública tiene como consecuencia una restricción más gravosa para los derechos fundamentales de este grupo poblacional. En estos casos la administración no tiene alternativa distinta de adoptar los correctivos necesarios para evitar que a la marginación

social, económica y cultural contra la que deben luchar diariamente las personas discapacitadas, se suma una carga mayor a la que deben soportar el resto de los habitantes de la ciudad, que restringe severamente su autonomía al impedirles por completo el derecho a la circulación en el horario restringido. (...)”¹¹

La jurisprudencia constitucional, además, ha vinculado explícitamente el derecho al espacio público con el derecho a acceder al espacio físico, reconocido a los discapacitados. En la sentencia C-410 de 2001 la Corte decidió que con el objeto de que las personas con limitaciones físicas, psíquicas o sensoriales, puedan superar la limitación que les impide integrarse a la sociedad, en condiciones de normalidad, las autoridades deben, entre otros aspectos, prever que en todos los lugares se destinen espacios apropiados para el estacionamiento de los vehículos en que aquellas se transporten y regular su uso debidamente, con el objeto de hacer realidad su derecho de acceder al espacio físico, como presupuesto indispensable de igualdad. ¹²

Recientemente, con relación a la accesibilidad al sistema de transporte público la Corte decidió que el ámbito de protección de la libertad de locomoción de una persona discapacitada contempla la posibilidad de acceder al sistema de transporte público básico de una ciudad en condiciones de igualdad, es decir, sin tener que soportar limitaciones que supongan cargas excesivas. La dimensión positiva de este derecho fundamental supone, por lo menos (i) contar con un plan, (ii) que permita, progresivamente, el goce efectivo del derecho, y (iii) que posibilite la participación de los afectados en el diseño, ejecución y evaluación de dicho plan, en este caso en los términos de las leyes vigentes que desarrollan la Constitución en este ámbito.¹³

3.5.2. La accesibilidad también se ha vinculado expresamente por la jurisprudencia constitucional al ámbito de los servicios públicos, diferentes al transporte. En la sentencia T-1639 de 2000 (M.P. Álvaro Tafur Galvis) se resolvieron conjuntamente dos procesos que habían sido acumulados, pues en ambos casos una persona limitada a moverse en una silla de ruedas reclamaba la especial protección del Estado para acceder en condiciones de igualdad, a sus clases en la universidad en un caso, y a la atención en una oficina pública en el otro. En esa ocasión la Sala Novena de Revisión decidió lo siguiente,

“Para la Sala es evidente que los accionantes están siendo sometidos a discriminación,

porque las pruebas aportadas lo demuestran y la contestación de las accionadas lo confirma. No podría decirse lo contrario cuando el Alcalde del Municipio de Chiquinquirá justifica su omisión en que las comunicaciones se dirigieron a otros funcionarios de su despacho. Y cuando, habiendo transcurrido dos años, la petición del estudiante de la Universidad de Antioquia reclamando la programación de sus actividades académicas en espacios a los cuales pueda dignamente acceder, no ha sido atendida por el centro educativo, por que la programación requiere tiempo y el campus universitario no tiene espacio para ello. Desinterés que el apoderado de éste confirma cuando dice que la situación del actor '(...) no tienen origen en acciones u omisiones de la institución, sino en circunstancias ajenas(...)'

Así las cosas, como lo anterior demuestra que las entidades accionadas aún no se han comprometido con el respeto del derecho a la igualdad que demandan los actores, corresponde a la Sala ordenarles que tomen las medidas necesarias para reestablecer el equilibrio quebrantado en la prestación de los servicios que ofrecen, utilizando los medios y recursos apropiados a las circunstancias de los actores, porque habrá de recordarse que el tratamiento excepcional que éstos requieren les compete (artículo 13, C.P.)."

3.5.3. En conclusión, la jurisprudencia constitucional ha velado porque efectivamente se brinde a las personas discapacitadas la protección especial que les reconoce la Constitución y la ley, garantizando su acceso al espacio físico y a planteles educativos, por ejemplo, en condiciones de igualdad al remover los obstáculos, las cargas excesivas y las barreras que los marginan.

4. Análisis del precepto legal acusado

4.1. Por medio de la Ley 769 de 2002 el Congreso de la República expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre, mediante el cual se regula, en todo el territorio nacional, "(...) la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito." (artículo 1°)

El primer artículo del Código señala que en desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de tres

objetivos, a saber, la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales; la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público. Los principios que rigen el Código son (i) la seguridad de los usuarios, (ii) calidad, (iii) oportunidad, (iv), cubrimiento, (v) libertad de acceso, (vi) plena identificación, (vii) libre circulación, (viii) educación y (ix) descentralización. (artículo 1°)

4.2. El Capítulo II del Título II (Régimen Nacional de Tránsito) se ocupa de regular la licencia de conducción, que según el propio Código es “el documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción con validez en todo el territorio nacional.” (artículo 2°). El artículo 19 del Código, incluido en este capítulo, establece cuáles son los requisitos para obtenerla, distinguiendo entre la autorización para conducir vehículos de servicio público y cualquier otro tipo de vehículo.

Para obtener la licencia de conducción para cualquier vehículo que no sea de servicio público toda persona debe (1) saber leer y escribir, (2) tener 16 años cumplidos, (3) aprobar un examen teórico práctico de conducción para vehículos particulares, de acuerdo con la reglamentación que exista para el efecto, (4) tener un certificado de aptitud física y mental para conducir expedido por un médico debidamente registrado ante el Ministerio de Salud.

Si la licencia es para conducir vehículos de servicio público debe cumplir los anteriores requisitos, pero la persona debe tener 18 años y los exámenes teórico - prácticos, de aptitud física y mental o los certificados de aptitud de conducción expedidos estarán referidos a la conducción de vehículo de servicio público.

El artículo tiene un párrafo en el que se advierte que para obtener la licencia por primera vez, o para refrendarla, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz. Para esta valoración se usarán los “medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical.”

4.3. El artículo 21 del Código se ocupa específicamente de la licencia de los discapacitados físicos en los siguientes términos,

Artículo 21. Limitados Físicos. Quien padezca una limitación física parcial podrá obtener la licencia de conducción si, además del cumplimiento de los requisitos que en este Código se señalen, demuestra durante el examen indicado en el parágrafo único del artículo 18, que se encuentra habilitado y adiestrado para conducir con dicha limitación.

Cuando se requiera el empleo de instrumentos ortopédicos y el vehículo esté provisto de mecanismos u otros medios auxiliares que previa demostración y constatación le capaciten para el ejercicio de la conducción, bajo su propia responsabilidad, también podrá obtener la licencia para manejar vehículos de servicio público, pero únicamente de servicio individual.

Parágrafo: Para el caso de limitaciones físicas progresivas, la vigencia de la licencia de conducción será determinada mediante la práctica de un examen médico especial. (acento en la parte demandada)

4.3.1. El propósito principal de esta norma consiste en reconocer legalmente a quien tiene una limitación física parcial, el derecho a obtener la licencia de conducción si cumple los requisitos señalados por el Código y demuestra durante el examen respectivo que se encuentra habilitado y capacitado para manejar vehículos.

4.3.2. En segundo lugar, la norma también reconoce legalmente el derecho a obtener la licencia de conducción a aquellas personas que requieran emplear instrumentos ortopédicos y que el vehículo cuente con los mecanismos o medios auxiliares para estar capacitados para manejar, una vez así lo demuestren y se constate. En este caso se advierte que la licencia se podrá obtener para cualquier tipo de vehículo privado y de servicio público, siempre y cuando sea de carácter individual.

4.3.3. Finalmente, la norma advierte en un parágrafo que para el caso de las limitaciones progresivas se contará con un examen especial.

5. Razonabilidad de la limitación impuesta por la parte acusada del artículo 21 del Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002)

5.1. La norma acusada establece un trato diferencial entre dos grupos, con relación a la posibilidad de obtener una licencia de conducción de vehículos de servicio público no individuales.

El primero de los grupos es el de las personas que requieren para conducir un vehículo (i) usar instrumentos ortopédicos y (ii) que el vehículo esté provisto de mecanismos u otros medios auxiliares. El segundo grupo es el de todas aquellas personas que no requieren emplear instrumentos ortopédicos y acondicionar el vehículo para conducirlo. El trato diferente consiste en que al segundo grupo se le concede el derecho a obtener una licencia de conducción para vehículos de servicio público no individual, siempre y cuando demuestre su capacidad para conducir de acuerdo con los parámetros y requisitos legal y reglamentariamente establecidos, mientras que al primer grupo no se le permite obtener este tipo de licencia, aun si se demuestra que la persona sí tiene la capacidad para manejar, con las ayudas mecánicas y ortopédicas respectivas.

Así pues, el criterio de distinción entre uno y otro grupo no es “ser discapacitado”, el criterio es “tener una discapacidad tal, que para poder conducir se requiera (i) usar instrumentos ortopédicos y (ii) acondicionar el vehículo”. Esta delimitación del grupo de discapacitados denota sensibilidad y preocupación por el tema, pues significa que para la Ley no constituyen un grupo de personas homogéneo.¹⁴

5.2. Para definir si constitucionalmente es razonable que el legislador haya fijado este trato diferente en el artículo 21 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, la Corte debe decidir, en primer lugar, cuál es la intensidad con la que se ha de estudiar el asunto, delimitando así, el margen de configuración con que cuenta el legislador para regularlo. En el presente caso, debido al tipo de norma, y a que es preciso que, a la vez, se protejan los derechos de los discapacitados y se respeten las especiales competencias que reconoce la Constitución a los organismos y entidades estatales encargados de regular el servicio público de transporte, la Corte analizará la norma mediante un juicio de igualdad de intensidad intermedia, es decir, el trato diferente es razonable si (1) busca un fin importante, (2) a través de un medio no prohibido y (3) efectivamente conducente a la obtención del fin buscado.

5.2.1. En principio, las distinciones que introduzca la ley entre las personas basándose en el criterio de discapacidad se tienen como sospechosas de un ánimo de exclusión. La

discapacidad, así como el sexo, la raza, la opinión política o filosófica, la religión o el origen nacional, es un criterio de clasificación que tradicionalmente ha conllevado la exclusión y marginación de un grupo de personas.

5.2.2. Sin embargo, el artículo 21 del Código de Tránsito no está inspirado por un ánimo de exclusión. Su propósito no es marginar de la actividad “conducir vehículo” o “conducir vehículo de servicio público” a los discapacitados en general o, específicamente, a las personas que para poder conducir, requieran usar instrumentos ortopédicos y acondicionar el vehículo.

Todo lo contrario, con el artículo 21 de la Ley 762 de 2002 el Congreso de la República da un paso en el cumplimiento de la obligación de adoptar las medidas de carácter legislativo, laboral o de cualquier otra índole, necesarias para eliminar la discriminación contra las personas con discapacidad y propiciar su plena integración en la sociedad, adquirida al incorporar la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad (artículo 3°, numeral 1). Concretamente, cumple con su obligación de crear medidas “para eliminar progresivamente la discriminación y promover la integración por parte de las autoridades gubernamentales y/o entidades privadas en la prestación o suministro de bienes, servicios, instalaciones, programas y actividades, tales como el empleo [o] el transporte, (...)” (art.3°, num.1, lit. (a), CIEFDPD).

5.2.3. La norma forma parte del Código Nacional de Tránsito Terrestre, es decir se trata de una norma que regula un ámbito que es competencia especial del legislador.

5.3. La Corte considera que una norma que impide obtener la licencia de conducción de vehículos de servicio público colectivo a las personas que requieran, para poder conducir, usar instrumentos ortopédicos y acondicionar el vehículo es razonable constitucionalmente, por cuanto busca un fin importante, mediante un medio que no está prohibido y que es conducente a la obtención del fin buscado.

5.3.1. El artículo 21 del Código, en su parte acusada, tiene el propósito de salvaguardar los derechos constitucionales fundamentales a la vida, la integridad y la seguridad. Para el legislador, la restricción impuesta se orienta a uno de los fines principales de la razón de ser del Código de Tránsito, reducir los riesgos y peligros a los que están expuestos los usuarios

del transporte. No sólo se trata de la posibilidad que tiene un vehículo de estrellarse; otro vehículo puede ser el causante del accidente, puede presentarse una urgencia de carácter médico entre los pasajeros o una situación de alteración del orden público; puede simplemente tratarse de un desperfecto mecánico. Estos riesgos, con los peligros para la vida y la integridad que estos conllevan, fue uno de los motivos principales para aprobar el Código.¹⁵ Así pues, es claro que el fin que busca el legislador mediante la restricción impuesta no sólo es importante constitucionalmente, es imperioso.

5.3.2. El medio elegido por el legislador, es decir, establecer normativamente las condiciones físicas que deben tener las personas para considerarlas aptas para conducir vehículos, tanto de servicio público no individual como cualquier otro, no sólo no está prohibido sino que es una obligación constitucional. Es deber del legislador regular el ejercicio del transporte terrestre, estableciendo, entre otras cosas, las condiciones para que a una persona se le autorice conducir vehículos, sin que ello implique someter a los demás a un riesgo elevado e innecesario contra su vida y su integridad.

5.3.3. Por último, el medio seleccionado por el legislador es conducente al fin buscado. Manejar un vehículo de servicio público no individual supone requisitos adicionales a los de simplemente saber manejar. Por ello, no es suficiente que una persona que requiera instrumentos ortopédicos y acondicionar el vehículo para conducir, demuestre su pericia y capacidad para manejar. El servicio de transporte público demanda del conductor responsabilidades adicionales, tales como ser garante de la seguridad de los pasajeros, dentro de los cuales se encuentran niños, adultos mayores y discapacitados. Como se dijo, desperfectos mecánicos, accidentes o riñas son sólo algunos de los sucesos que pueden exigir del conductor, además de la habilidad para manejar, la posibilidad física para reaccionar de forma rápida y ágil. El artículo 92 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, por ejemplo, se ocupa de establecer los mínimos deberes para proceder con el usuario que profiera “expresiones injuriosas o groseras, promueva riñas o cause cualquier molestia a los demás pasajeros”. En consecuencia, el criterio de diferenciación usado por el legislador para establecer un trato diferente es conducente al fin buscado, evitar, o por lo menos reducir, los riesgos a los que están expuestas la vida, la integridad y la seguridad de los pasajeros.

5.4. Así pues, la Corte declarará exequible el aparte acusado del artículo 21 del Código Nacional de Tránsito Terrestre, por considerar que este establece un trato diferente

justificado constitucionalmente.

6. Inhibición con relación al cargo por violación de la libertad de asociación

6.1. La demanda alegó que el aparte acusado del artículo 21 del Código de Transporte además de violar derecho a la igualdad, viola el derecho a la asociación.

6.2. La Corte coincide con el Ministerio Público en que no existe un cargo, con relación a la libertad de asociación, que constitucionalmente controvierta la disposición acusada parcialmente. El cargo no es específico ya que no muestra cómo la norma acusada desconoce el artículo 38 de la Constitución.¹⁶ Es decir la demanda no indica cómo la disposición acusada impide o restringe a persona natural o jurídica alguna, formar parte de asociación alguna. Por lo tanto, y de acuerdo a su jurisprudencia, la Corte no se pronunciará sobre este cargo y circunscribirá los alcances de la cosa juzgada al relativo a la violación del principio de igualdad analizado.

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

Declarar EXEQUIBLE, por el cargo analizado, la expresión “pero únicamente de servicio individual” contenida en el artículo 21 de la Ley 769 de 2002.

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

Magistrado

JAIME CÓRDOBA TRIVIÑO

Magistrado

RODRIGO ESCOBAR GIL

Magistrado

MARCO GERARDO MONROY CABRA

Magistrado

EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT

Magistrado

ÁLVARO TAFUR GALVIS

IVAN HUMBERTO ESCRUCERIA MAYOLO

Secretario General (e)

EL SUSCRITO SECRETARIO GENERAL (E)

DE LA CORTE CONSTITUCIONAL

HACE CONSTAR:

Que la señora Presidenta doctora CLARA INES VARGAS HERNANDEZ, no firma la presente sentencia por encontrarse en comisión en el exterior debidamente autorizada por la Sala Plena de esta Corporación.

IVAN HUMBERTO ESCRUCERIA MAYOLO

Secretario General (e)

1 Esta afirmación se sustenta en la Declaración Universal de Derechos Humanos; el Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos Sociales y Culturales, Protocolo de San Salvador (Ley de la República 319 de 1996) y la Convención Internacional para la eliminación de todas las formas de discriminación contra las personas con discapacidad (Ley 762 de 2002), entre otros instrumentos jurídicos.

2 Resolución 3447/XXX, de diciembre 9 de 1975.

3 La normatividad internacional en materia de discapacitados ha sido abordada por la Corte Constitucional en las sentencias T-823 de 1999 (M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz) y C-410 de 2001 (M.P. Álvaro Tafur Galvis), entre otras.

4 Corte Constitucional, sentencia C-410 de 2001 (M.P. Álvaro Tafur Galvis).

5 Además de las leyes que se presentarán a continuación, también se encuentran disposiciones referentes a discapacitados en las Leyes 60 de 1993, 100 de 1993, 115 de 1994, 324 de 1996 y en la Ley del Plan de Desarrollo 917 de 1999, entre otras.

6 Ley 361 de 1997, artículo 1º: “Los principios que inspiran la presente Ley, se fundamentan en los artículos 13, 47, 54 y 68 que la Constitución Nacional reconoce en consideración a la dignidad que le es propia a las personas con limitación en sus derechos fundamentales, económicos, sociales y culturales para su completa realización personal y su total integración social y a las personas con limitaciones severas y profundas, la asistencia y protección necesarias.” El artículo 2º indica: “El Estado garantizará y velará por que en su ordenamiento jurídico no prevalezca discriminación sobre habitante alguno en su territorio, por circunstancias personales, económicas, físicas, fisiológicas, síquicas, sensoriales y sociales.”

7 Artículo 3º de la Ley 361 de 1997, artículo 3º: “El Estado Colombiano inspira esta ley para la normalización social plena y la total integración de las personas con limitación y otras disposiciones legales que se expidan sobre la materia en la Declaración de los Derechos Humanos proclamada por las Naciones Unidas en el año 1948, en la Declaración de los Derechos del Deficiente Mental aprobada por la ONU el 20 de diciembre de 1971, en la

Declaración de los Derechos de las Personas con Limitación, aprobada por la Resolución 3447 de la misma organización, del 9 de diciembre de 1975, en el Convenio 159 de la OIT, en la Declaración de Sund Berg de Torremolinos, Unesco 1981, en la Declaración de las Naciones Unidas concerniente a las personas con limitación de 1983 y en la recomendación 168 de la OIT de 1983.”

8 La Ley 762 de 2002 fue declarada exequible por la Corte Constitucional en la sentencia C-401 de 2003 (M.P. Álvaro Tafur Galvis). La Convención fue suscrita debido a la preocupación que existe por la discriminación de que son objeto las personas en razón de su discapacidad y teniendo de presente el Convenio sobre la Readaptación Profesional y el Empleo de Personas Inválidas de la Organización Internacional del Trabajo (Convenio 159); la Declaración de los Derechos del Retrasado Mental (AG.26/2856, del 20 de diciembre de 1971); la Declaración de los Derechos de los Impedidos de las Naciones Unidas (Resolución número 3447 del 9 de diciembre de 1975); el Programa de Acción Mundial para las Personas con Discapacidad, aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas (Resolución 37/52, del 3 de diciembre de 1982); el Protocolo Adicional de la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales “Protocolo de San Salvador” (1988); los Principios para la Protección de los Enfermos Mentales y para el Mejoramiento de la Atención de la Salud Mental (AG46/119, del 17 de diciembre de 1991); la Declaración de Caracas de la Organización Panamericana de la Salud; la Resolución sobre la Situación de las Personas con Discapacidad en el Continente Americano (AG/RES. 1249 [XXIII-O/93]); las Normas Uniformes sobre Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad (AG.48/96, del 20 de diciembre de 1993); la Declaración de Managua, de diciembre de 1993, la Declaración de Viena y Programa de Acción aprobados por la Conferencia Mundial de las Naciones Unidas sobre Derechos Humanos (157/93); la Resolución sobre la Situación de los Discapacitados en el Continente Americano (AG/RES. 1356 [XXV-O95]); y el Compromiso de Panamá con las Personas con Discapacidad en el Continente Americano (Resolución AG/RES. 1369 [XXVI-O/96]).

9 La Constitución Política reconoce un concepto de igualdad material y no simplemente formal, al respecto ha dicho la Corte: “(...) la igualdad, no es un criterio vacío que mide mecánicamente a los individuos de la especie humana equiparándolos desde el punto de vista formal pero dejando vigentes y aun profundizando las causas de desigualdad e inequidad sustanciales, sino un criterio jurídico vivo y actuante que racionaliza la actividad

del Estado para brindar a las personas posibilidades efectivas y concretas de ver realizada, en sus respectivos casos, dentro de sus propias circunstancias y en el marco de sus necesidades actuales, la justicia material que debe presidir toda gestión pública.” (Corte Constitucional, sentencia T-441 de 1993; M.P. José Gregorio Hernández Galindo).

10 Corte Constitucional, sentencia T-823 de 1999 (M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz) En este caso se resolvió ordenar a la Secretaría de Tránsito y Transporte del Distrito Capital de Santafé de Bogotá, que en el término de 48 horas, autorizara la circulación del vehículo de propiedad del actor, bajo la condición de que el mencionado vehículo sólo podrá circular durante el término de la restricción si se utiliza como medio de transporte del actor.

11 Recientemente, se demandó el artículo 60 de la Ley 361 de 1997 (por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones), según el cual: “Los automóviles así como cualquier otra clase de vehículos conducidos por una persona con limitación, siempre que lleven el distintivo, nombre o iniciales respectivos, tendrán derecho a estacionar en los lugares específicamente demarcados con el símbolo internacional de accesibilidad. Lo mismo se aplicará para el caso de los vehículos pertenecientes a centros educativos especiales o de rehabilitación. El Gobierno reglamentará la materia.” La Corte decidió que una norma que reconoce el derecho a estacionar en lugares especialmente demarcados a vehículos “conducidos por una persona con limitación”, es razonable y proporcionada, constitucionalmente, en tanto se entienda que se está haciendo referencia a cualquiera de los vehículos que transportan a cualquiera de las personas destinatarias de dicha ley, sin importar si éstas son quienes manejan el vehículo. Corte Constitucional, sentencia C-410 de 2001 (M.P. Álvaro Tafur Galvis).

13 Corte Constitucional, sentencia T-595 de 2002 (M.P. Manuel José Cepeda Espinosa). En este caso la Corte resolvió tutelar los derechos a la libertad de locomoción y a la igualdad de Daniel Arturo Bermúdez Urrego, en razón a su discapacidad especialmente protegida, y en consecuencia se ordenó a Transmilenio S.A. que en el término máximo de dos años, a partir de la notificación de la sentencia, diseñara un plan orientado a garantizar el acceso del accionante al Sistema de transporte público básico de Bogotá, sin tener que soportar limitaciones que supongan cargas excesivas, y que una vez diseñado el plan inicie, inmediatamente, el proceso de ejecución de conformidad con el cronograma incluido en él. Además ordenó a Transmilenio S.A. que informara cada tres meses a Daniel Arturo Bermúdez

Urrego, en su condición, al momento de presentarse la acción de tutela, de miembro de la junta directiva de ASCOPAR (Asociación Colombiana para el Desarrollo de las Personas con Discapacidad), del avance del plan, para que éste, al igual que el representante de la Asociación, pudiera participar en las fases de diseño, ejecución y evaluación del mismo.

14 En la sentencia T-823 de 1999 se considero que “[e]l grupo de las personas discapacitadas no es un grupo homogéneo. Como ya lo había advertido la Corte, ‘la minoría de los discapacitados es tan heterogénea como disímiles son las limitaciones que pueden causar las múltiples formas en que se manifiestan las incapacidades’ (T-207 de 1999; M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz). No puede entonces predicarse, en todos los casos, el derecho a la igualdad de trato para todas las personas que, de una u otra forma, sufren, en algún grado, una incapacidad física o mental. Tampoco puede afirmarse que por el hecho de encontrarse en una situación que comprometa sus capacidades físicas o mentales, las personas tienen ipso facto derecho a un tratamiento privilegiado en cualquier circunstancia. || El principio de igualdad y el deber de especial protección, se contraen a ordenar que las autoridades públicas tengan en consideración las circunstancias concretas de cada persona de manera tal que, al momento de adoptar medidas que puedan ser más gravosas para un grupo específico en virtud de la incapacidad que sufren quienes lo integran, adopten, simultáneamente, los correctivos necesarios para colocarlos en situación de igualdad respecto del resto de los sujetos. Así por ejemplo, una medida pública puede afectar sólo a un sector de las personas discapacitadas – por ejemplo a las personas invidentes – pero no al resto del grupo. En este caso, los beneficios especiales deben dirigirse, exclusivamente, al sector afectado y no a la generalidad de sector.”

15 En la exposición de motivos del Proyecto de Ley se dijo: “Actualmente el estado Colombiano cuenta con una normatividad nacional un tanto obsoleta, poco ágil y además, alejada de la realidad de la problemática especialmente la urbana y por consiguiente, sin herramientas para resolver o iniciar la solución al caos existente lo que está causando una altísima inseguridad vial e influyendo negativamente en la eficiencia económica para el sector. || (...) || La propuesta que se presenta busca su aplicación, con fines de prevención de accidentes y pretende tener consecuencias de tipo sancionatorio administrativo. || (...) || La accidentalidad vial en Colombia resulta ser en términos de fallecimientos y heridas mucho más problemática que la violencia que causa lo que se denomina ‘el orden público’, y si el número de muertos y heridos se confronta con el número de vehículos que circula en

Colombia, encontramos tasas porcentuales desproporcionadas frente a países con mucho mayor número de vehículos, en los cuáles la velocidad de circulación es definitivamente superior a la medida que se conoce en Colombia. || El papel del Estado como autoridad de la sociedad, debe hacerse apreciable en forma diligente, sensata, técnica, y por sobre todo, apegada a la labor pedagógica, al tiempo que enérgica para los infractores, y entonces reafirma su presencia para brindara la sociedad tanto un marco legal que se adecue en el tiempo a las constantes transformaciones de los usos sociales, de las características de los vehículos y de las vías, y al tiempo prevea y mejore la normatividad existente.” (Exposición de motivos de la Ley 769 de 2002; Representante a la Cámara Gustavo López Coles; presentada el 20 de julio de 2000)

16 En la sentencia C-1052 de 2001 (M.P. Manuel José Cepeda Espinosa) se indicó que “[l]a efectividad del derecho político [presentar acciones públicas de constitucionalidad] depende, como lo ha dicho esta Corporación, de que las razones presentadas por el actor sean claras, ciertas, específicas, pertinentes y suficientes. De lo contrario, la Corte terminará inhibiéndose, circunstancia que frustra ‘la expectativa legítima de los demandantes de recibir un pronunciamiento de fondo por parte de la Corte Constitucional’.”