



Sentencia 529 de 2003 Corte Constitucional

SENTENCIA C-529/03

ACCIÓN PÚBLICA DE INCONSTITUCIONALIDAD-Requisitos mínimos

DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD-Concepto de violación

PRINCIPIO PRO ACTIONE EN DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD-Aplicación

Esta Corporación se pronunciará entonces de fondo, aplicando el principio pro actione, según el cual el examen que se haga de las demandas de inconstitucionalidad debe favorecer el ejercicio de esta acción pública por los ciudadanos, y por ello no puede ser tan exigente que llegue al punto de enervar la efectividad de este derecho político.

TRANSITO AUTOMOTOR-Finalidad/ACTIVIDAD DE TRANSPORTE-Eficacia y seguridad

ESTADO-Regulación de circulación por carreteras

TRANSITO VEHICULAR-Competencia del legislador para regularlo/TRANSITO-Intervención policial del Estado

CÓDIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE-Límites y regulación/RESTRICCIÓN CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS-Prohibición porte defensas rígidas para reducir riesgo de accidente de tránsito

DERECHO AL LIBRE DESARROLLO DE LA PERSONALIDAD-Limitaciones impuestas por los derechos de los demás

TRATO DISCRIMINATORIO-Circulación de vehículos con defensas rígidas en zonas urbanas y rurales

TRANSITO EN ZONAS RURALES Y URBANAS-Diversidad/ZONAS URBANAS Y RURALES-Características/LIBERTAD DE CONFIGURACIÓN LEGISLATIVA-Prohibición del uso de defensa rígida en zonas urbanas

En principio esa diferenciación parece razonable pues, como bien lo señalan varios intervinientes y la Vista Fiscal, la situación en materia de tránsito entre las zonas rurales y urbanas es diverso. Así, las zonas urbanas suelen ser más pobladas y tienen más tránsito vehicular, por lo cual son más altas las probabilidades de una colisión, que destruya bienes o ponga en riesgo a los peatones o a los ocupantes de otros automotores. Por el contrario, las zonas rurales tienen las características inversas, esto es tienen menos densidad poblacional y el tránsito de vehículos es menor, por lo cual es menos probable que existan accidentes entre automotores o que se atropelle a una peatón. En cambio, en esas zonas rurales es posible que el vehículo tropiece con semovientes u otros obstáculos semejantes. En tales circunstancias, parece razonable que el Legislador, dentro de su libertad de configuración, prohíba el uso de las defensas rígidas únicamente en las zonas urbanas, puesto que estas zonas tienen mayor densidad poblacional y vehicular, lo cual incrementa el riesgo de accidentalidad. En cambio, en las zonas rurales, el empleo de esas defensas rígidas presenta menos peligros y brinda protección en caso de colisión con árboles caídos, semovientes o similares. La distinción entre zonas urbanas y rurales parece entonces estar justificada.

INCONSTITUCIONALIDAD POR EXCLUSIÓN-Prohibición de portar defensas rígidas en zonas rurales/LIBERTAD DE CONFIGURACIÓN LEGISLATIVA-Límites

La Corte considera que la exclusión de las zonas rurales de la prohibición de portar esas defensas rígidas es inconstitucional, pues resulta irracional, por afectar desproporcionadamente la vida y seguridad de los habitantes de esas zonas frente a los riesgos del tráfico automotor. Y la razón es la siguiente: el Estado tiene el deber de proteger la vida y seguridad de todos los habitantes del territorio colombiano, y en todas las porciones del territorio nacional. En desarrollo de ese mandato constitucional, es indudable que el Congreso puede o no prohibir ciertos dispositivos mecánicos en el tránsito automotor, pues dichas regulaciones hacen parte, dentro de ciertos límites, de la libertad de configuración del Legislador en ese ámbito.

CODIGO NACIONAL DE TRANSITO TERRESTRE-Restricción para el porte de luces exploradoras traseras/SEGURIDAD VEHICULAR-No afectación por prohibición del porte de luces exploradoras traseras

Referencia: expediente D-4362

Demandas de inconstitucionalidad contra los artículos 30 (parcial) y 86 (parcial) de la Ley 769 de 2002.

Actores: Edgar Henry Ortiz Ricaurte y Yelinda Rincón

Magistrado Ponente:

Dr. EDUARDO MONTEALEGRE LYNELL

Bogotá D.C., tres (3) de julio de dos mil tres (2003).

LA SALA PLENA DE LA CORTE CONSTITUCIONAL,

en cumplimiento de sus atribuciones constitucionales y de los requisitos y trámites establecidos en el Decreto 2067 de 1991, ha proferido la siguiente

SENTENCIA

I. ANTECEDENTES

En ejercicio de la acción pública de inconstitucionalidad, los ciudadanos Edgar Henry Ortiz Ricaurte y Yelinda Rincón demandan los párrafos de los artículos 30 y 86 de la Ley 769 de 2002. Por medio de auto del 29 de noviembre de 2002, el magistrado sustanciador inadmitió la demanda pues consideró que los actores no formulaban claramente los cargos constitucionales contra los apartes acusados. Los demandante corrigieron el escrito y la demanda fue admitida. Cumplidos los trámites constitucionales y legales propios de los procesos de constitucionalidad, la Corte Constitucional procede a decidir acerca de la demanda en referencia.

II. DEL TEXTO OBJETO DE REVISIÓN

A continuación se transcribe el texto de las disposiciones demandadas, conforme a su publicación en el Diario Oficial No 44.893, y se subraya el aparte acusado:

"LEY 769 de 2002

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

(...)

Artículo 30. Equipos de prevención y seguridad. Ningún vehículo podrá transitar por las vías del territorio nacional sin portar el siguiente equipo de carretera como mínimo.

1. Un gato con capacidad para elevar el vehículo.
2. Una cruceta.
3. Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.
4. Un botiquín de primeros auxilios.
5. Un extintor.
6. Dos tacos para bloquear el vehículo.
7. Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicate, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.
8. Llanta de repuesto.
9. Linterna.

Parágrafo. Ningún vehículo podrá circular por las vías urbanas, portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante.

(....)

Artículo 86. De las luces exteriores. Todo vehículo automotor deberá tener encendidas las luces exteriores a partir de las dieciocho (18) horas hasta las seis (6) horas del día siguiente, y cuando las condiciones de visibilidad sean adversas. Sin embargo, las autoridades de tránsito podrán fijar horarios de excepción.

Dentro del perímetro urbano se usará la luz media, y se podrá hacer uso de luces exploradoras orientados sólo hacia la superficie de la vía, cuando éstas estén colocadas por debajo de las defensas del vehículo o cuando se trate de unidades integradas por el fabricante en el conjunto de luces frontales del vehículo. Fuera del perímetro urbano, podrá usarse la luz plena o alta, excepto cuando se aproxime un vehículo en sentido contrario o cuando la autoridad lo indique mediante la señal de tránsito correspondiente, o cuando la luz plena alcance un vehículo que transite adelante y pueda perturbar su conducción.

Parágrafo. Ningún vehículo podrá portar luces exploradoras en la parte posterior".

III. LA DEMANDA

Los actores consideran que los párrafos acusados violan los artículos 1º, 13, 16 y 24 de la Constitución. Según su parecer, la prohibición de que un vehículo circule por vías urbanas con defensas rígidas diferentes de las originales de fábrica viola el deber de proteger la vida, honra y bienes de las personas que se movilizan en vehículos, pues limita las medidas de seguridad del vehículo. Esa restricción, añaden los actores, también desconoce el derecho a la igualdad, pues sólo protege el derecho a la vida del peatón y no el de los ocupantes de los vehículos, fuera de que se discrimina en favor de los automotores de las zonas rurales, ya que la prohibición sólo opera en el sector urbano, con lo cual establecen distinciones injustificadas entre la circulación urbana y la rural. Finalmente consideran que esa limitación también afecta la libertad de circulación y el libre desarrollo de la personalidad, pues obliga al ciudadano que desea movilizarse en vehículo por zonas urbanas a no portar una defensa rígida en su automotor, lo cual le impide sentirse protegido y seguro.

Los actores formulan ataques semejantes contra la prohibición prevista por la otra disposición acusada, según la cual los vehículos no pueden llevar luces exploradoras en la parte posterior. Según su parecer, esa medida afecta el libre desarrollo de la personalidad y la libertad de movimiento, pues impiden que las personas coloquen ciertos dispositivos de seguridad en sus autos. Y por ello mismo consideran que esa prohibición afecta el derecho a la vida y a la igualdad pues protegen únicamente a los peatones, y no a los ocupantes de los vehículos, y evitan que los automotores utilicen ciertas luces que pueden ser útiles para una mejor visibilidad y una conducción más segura.

IV. INTERVENCIONES

1. Intervención del Ministerio del Transporte

La ciudadana Dora Inés Gil La Rotta, actuando como apoderada del Ministerio del Transporte, interviene para defender la constitucionalidad de los párrafos acusados.

La ciudadana considera que las defensas rígidas instaladas por personas o talleres distintos del fabricante "*no obedecen a ningún diseño previo que haya considerado factores de seguridad*", lo cual es grave, pues la instalación de esos aditamentos hace que las fuerzas de una eventual colisión sean "*transmitidas a los cuerpos de los ocupantes del automotor a través del chasis y la carrocería ya que no se utiliza el poder absorbente de esfuerzos que tiene, por diseño, el conjunto delantero de los vehículos*". Por ello considera que es muy probable que "*en una colisión el vehículo dotado de esta clase de defensa cause daños mayores a otro vehículo, que en el caso de no tenerlo*". De otro lado, la ciudadana explica que la prohibición de portar luces exploradoras en la parte posterior de un vehículo busca evitar que sea afectada la visibilidad del conductor del vehículo que transite detrás del automotor que porta dichas luces, con lo cual evita un riesgo grave.

Para la interviniante, las prohibiciones se encuentran justificadas pues ellas buscan "*evitar que las personas asuman graves riesgos, y garantizar el derecho a la vida e integridad física*". Concluye entonces la ciudadana que las normas acusadas pretenden "*disminuir los factores de riesgo de accidentes con lesionados graves en el tránsito automotor de las ciudades del país, de manera especial en aquellos que involucran colisiones de vehículos*". Y por ello considera que aunque la medida pueda parecer traumática para aquellos propietarios que ya han instalado esos aditamentos en su vehículo, "*debe tenerse presente que la seguridad en el tránsito tiene una alta prioridad y el interés general prevalece sobre el individual de las personas*".

2. Intervención del Ministerio de Justicia y del Derecho.

La ciudadana Ana Lucía Gutiérrez Guingue, en representación del Ministerio de Justicia y del Derecho, intervine para impugnar la demanda.

La interviniante explica que una revisión de los antecedentes legislativos de la norma acusada, tal y como aparecen en las Gacetas del Congreso 224 de 2000, 260 de 2001, 534 de 2001, 153 de 2002, 199 de 2002 y 285 de 2002, muestra que "*la prohibición de circulación de vehículos por las zonas urbanas portando defensas rígidas diferentes de las fabricadas originalmente por el fabricante, tuvo fundamento en las investigaciones realizadas por el Instituto de Medicina Legal en las que se concluyó que el efecto de las estructuras rígidas era mortal*". Por ello considera que esa prohibición se funda en la prevalencia del interés general. Según su parecer, esos accesorios se justifican en zonas rurales para proteger al vehículo y a sus ocupantes de consecuencias graves o mortales cuando se accidenta con un animal grande u otro obstáculo mayor en la vía, "*pero en plena ciudad, es claro que se convierte en un riesgo mayor para la comunidad en general, especialmente por su carácter mortal conforme lo demostraron las investigaciones realizadas sobre accidentalidad*". La interviniante considera entonces que no hay violación a la igualdad al prohibirse el uso de defensas rígidas en la zona urbana pero no en las rurales, "*por cuanto se trata de supuestos de hecho completamente diferentes, respecto de los cuales se justifica un trato diferente*". Y por ello mismo concluye que "*tampoco se vulnera el derecho al libre desarrollo de la personalidad cuya protección se garantiza siempre que no interfiera con los derechos de los demás, pues la prohibición establecida en la norma protege derechos generales de mayor entidad, que en este caso prevalecen sobre aquél*".

De otro lado, la ciudadana explica que las luces exploradoras son dispositivos que facilitan la visibilidad en zonas de niebla densa o en condiciones adversas de visibilidad, por lo cual "*bajo ningún fundamento se justifican en la parte trasera del vehículo, lo cual sin duda constituye un riesgo de accidentalidad*".

3. Intervención del Ministerio del Interior.

La ciudadana Nancy González Camacho, en representación del Ministerio del Interior, interviene para oponerse a las pretensiones de los actores. Según su parecer, la prohibición de las defensas rígidas es razonable y proporcionada, pues esos dispositivos pueden agravar los efectos de una colisión, poniendo en riesgo la vida y seguridad de otras personas. Por ello considera que esa restricción tampoco vulnera el derecho al libre

desarrollo de la personalidad, pues éste "se predica de la forma de actuar, de pensar y de expresarse, mas no en los accesorios que se coloquen en un vehículo". Además, agrega la interveniente, incluso si se considerara que la colocación de aditamentos a un vehículo es manifestación del derecho al libre desarrollo de la personalidad, de todos modos el artículo 16 de la Carta establece que éste se encuentra limitado por los derechos de los demás, y "el hecho de portar el automotor una defensa con estas características puede vulnerar los derechos de los demás".

Para la interveniente, esa prohibición no vulnera la igualdad al permitir que en el sector rural se puedan utilizar ese tipo de defensas, "pues se trata de lugares con características totalmente distintas, donde el eventual contacto con otros vehículos o personas es excepcional".

Por último, la ciudadana solicita a la Corte declararse inhibida para conocer de la constitucionalidad del parágrafo del artículo 86 de la Ley 769 de 2002, pues considera que los demandantes no sustentaron adecuadamente ningún cargo contra la prohibición del uso de exploradoras en la parte posterior de los vehículos.

V. CONCEPTO DEL PROCURADOR GENERAL DE LA NACIÓN

El Procurador General de la Nación, Edgardo José Maya Villazón, en concepto No 3147, recibido el 18 de Febrero de 2003, solicita a la Corte declarar la constitucionalidad del parágrafo del artículo 30 de la Ley 769 de 2002. En relación con la otra disposición acusada, a saber, el parágrafo del artículo 86 de esa misma ley, la Vista Fiscal solicita a la Corte inhibirse de conocer de la demanda, por ineptitud en la formulación del cargo, o en su defecto declararlo exequible.

El Ministerio Público comienza por precisar que la conducción y circulación vehicular es una actividad peligrosa, pues está rodeada de múltiples riesgos. Por ello considera que, tal y como lo señala la sentencia T-287 de 1996, el Estado está en la obligación de intervenir esa actividad y reglamentarla para que el tránsito terrestre no genere riesgos para la vida e integridad de los miembros de la comunidad. Y precisamente tal es el objetivo de la ley 769 de 2002 o Código Nacional de Transito Terrestre, del cual hacen parte las disposiciones acusadas, el cual busca "*unificar las normas de policía de tránsito con base en la libertad de circulación en función de los demás principios, derechos y deberes constitucionales*". En tal contexto, la Vista Fiscal explica que "*todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales*".

Con base en estas consideraciones, el Procurador considera que no existe vulneración de la igualdad por el hecho de que la prohibición de las defensas rígidas opere únicamente en zonas urbanas, pues éstas tienen mayor densidad poblacional y vehicular, y reclaman entonces un tratamiento diferente al de las zonas rurales, caracterizadas estas últimas por una menor densidad poblacional, y la presencia de importantes extensiones de terreno dedicadas a la explotación agrícola y pecuaria. Concluye entonces la Vista Fiscal al respecto:

"En el caso de la prohibición de la circulación urbana de vehículos que porten defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante, se tiene que limitación fue concebida en función de la protección de la vida e integridad física tanto de las personas que ocupan el espacio público (v.gr. peatones, policía de tránsito etc.), como de los ocupantes de otros vehículos (automotores, motocicletas, ciclistas, etc.), y la protección de los bienes de los demás (muebles e inmuebles). Esto es así se tiene en cuenta que las ciudades albergan una densidad poblacional muy alta y elevada concentración de vehículos automotores, además de una gran presencia de bienes muebles e inmuebles, todo lo cual incrementa el riesgo de accidentalidad de tránsito. Por tanto, a similares impactos las consecuencias de colisiones producidas con vehículos que portan defensas rígidas resultan mucho mas desastrosas que con automotores que poseen otro tipo de defensas no rígidas.

La circulación en el medio rural de vehículos que porten defensas rígidas se justifica por la condiciones de tal medio, caracterizada por la baja densidad poblacional ubicadas en un medio geográfico extenso y natural, donde los riesgos por colisiones contra seres humanos y bienes son menores y por la alta probabilidad de incidencia de la fuerza mayor que puede afectar la seguridad de los vehículos en movimiento (v.gr. atravesada de semovientes, derrumbes, caída de árboles, etc.)."

De otro lado, el Procurador considera que la demanda contra el parágrafo del artículo 86 de la Ley 769 de 2002 no se encuentra adecuadamente sustentada, pues los actores no señalan un motivo de inconstitucionalidad de la prohibición del uso de exploradoras en la parte posterior de los vehículos. Subsidiariamente, y en caso de que la Corte decida pronunciarse de fondo, la Vista Fiscal solicita la declaratoria de constitucionalidad de esa prohibición.

El Ministerio Público explica que las luces exploradoras o antitinieblas son dispositivos de alumbrado muy potentes y de gran alcance, que facilitan la visibilidad en zonas de niebla densa o en condiciones adversas de visibilidad, por lo que la prohibición de portar esas luces en la parte posterior de los vehículos se encuentra, justificada pues "*está encaminada a evitar accidentes de tránsito y peatonales por encandilamiento imprudente, lo cual preserva la vida, integridad física y bienes de los habitantes en general, lo que a su vez no afecta de ningún modo la vida e integridad física de quienes se movilizan en automotores que no portan tales luces especiales*".

VI. CONSIDERACIONES Y FUNDAMENTOS

Competencia.

1. Conforme al artículo 241 ordinal 4º de la Constitución, la Corte es competente para conocer de la constitucionalidad de los párrafos de los artículos 30 y 86 de la Ley 769 de 2002, ya que se trata de una demanda de inconstitucionalidad en contra de normas que hacen parte de una Ley de la República.

Un asunto procesal previo: posible inhibición frente al parágrafo del artículo 86, por ausencia de cargo.

2. La Vista Fiscal y una de las intervenientes solicitan a la Corte que se inhiba de conocer de la demanda contra el parágrafo del artículo 86 de la Ley 769 de 2002, por ausencia de cargo. Comienza pues la Corte por examinar esa solicitud.

3. A pesar de que la acción de constitucionalidad es pública e informal, el demandante tiene unas cargas mínimas que cumplir para que pueda adelantarse el control constitucional ejercido por esta Corte. En particular, es deber del ciudadano formular un cargo concreto de naturaleza constitucional contra la disposición acusada¹. Por consiguiente, si el actor se limita a efectuar una formulación vaga, abstracta y global de los motivos de constitucionalidad, sin acusar específicamente la disposición, la demanda es inepta, pues la falta de concreción del cargo impide que se desarrolle la discusión propia del juicio de constitucionalidad.

Esta Corte ha señalado entonces que sin caer en formalismos técnicos, incompatibles con la naturaleza popular y ciudadana de la acción de constitucionalidad, los cargos formulados por el demandante deben ser claros, ciertos, específicos, pertinentes y suficientes². Esto significa que la acusación debe ser suficientemente comprensible (clara) y recaer verdaderamente sobre el contenido de la disposición acusada (cierta). Además el actor debe mostrar cómo la disposición vulnera la Carta (especificidad), con argumentos que sean de naturaleza constitucional, y no legales ni puramente doctrinarios (pertinencia). Finalmente, la acusación debe no sólo estar formulada en forma completa sino que debe ser capaz de suscitar una mínima duda sobre la constitucionalidad de la norma impugnada.

4. En tal contexto, aunque la Corte coincide con la Vista Fiscal y la interveniente en que la demanda adolece de defectos técnicos, sin embargo es posible señalar un cargo básico, y es que los actores consideran que la prohibición de portar luces exploradoras en la parte posterior de los vehículos afecta la seguridad y el derecho a la vida de las personas, ya que con dichas luces podrían gozar de mejor visibilidad. Además, los demandantes consideran que esa restricción vulnera el libre desarrollo de la personalidad, pues impide que quien así lo desee incorpore a su vehículo dichas luces exploradoras. Por ello, y a pesar de los defectos de la demanda, la Corte considera que los actores sustentaron un cargo básico contra las disposiciones acusadas. Esta Corporación se pronunciará entonces de fondo, aplicando el principio *pro actione*, según el cual el examen que se haga de las demandas de constitucionalidad debe favorecer el ejercicio de esta acción pública por los ciudadanos, y por ello no puede ser tan exigente que llegue al punto de enervar la efectividad de este derecho político³.

El asunto bajo revisión

5. Las disposiciones acusadas establecen limitaciones a ciertos equipos que pueden llevar los automóviles. Una de ellas señala que en las vías urbanas, ningún vehículo puede circular portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante, mientras que la otra prohíbe que los automotores porten luces exploradoras en la parte posterior. Según los actores, esas prohibiciones vulneran el libre desarrollo de la personalidad y la libertad de movimiento, pues impiden que las personas coloquen ciertos dispositivos de seguridad en sus autos. Y en esa medida, según su parecer, dichas interdicciones afectan el derecho a la vida, pues protegen únicamente a los peatones, y no a los ocupantes de los vehículos, y terminan siendo discriminatorias, pues establecen distinciones injustificadas entre la circulación urbana y la rural.

Por el contrario, los intervenientes y la Vista Fiscal consideran que las prohibiciones acusadas se ajustan a la Carta, pues constituyen un ejercicio legítimo de la facultad del Legislador de regular el tránsito, con el fin de salvaguardar los derechos de las personas, ya que el desplazamiento en vehículos automotores configura una actividad peligrosa. Además, según su parecer, la diferente regulación en zonas rurales y urbanas se encuentra plenamente justificada, debido a las características diversas de ambas zonas, en términos de densidad poblacional y circulación de automotores.

6. Conforme a lo anterior, el problema constitucional que suscita la presente demanda es entonces si las prohibiciones previstas por las disposiciones acusadas son discriminatorias o vulneran el derecho a la vida, o la libertad de circulación, o el libre desarrollo de la personalidad. Para resolver ese interrogante, la Corte comenzará por recordar algunos criterios básicos sobre la facultad reguladora que tiene el Legislador sobre el transporte y la circulación automotriz, para luego estudiar si las prohibiciones impugnadas son proporcionadas y razonables.

Tránsito terrestre, derechos constitucionales y poder de policía.

7. El tránsito automotor es una actividad que es trascendental en las sociedades contemporáneas pues juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico, y en la realización de los derechos fundamentales. Por ejemplo, la libertad de movimiento y circulación (CP art. 24) se encuentra ligada al transporte automotor, y el desarrollo económico depende también, en gran medida, de la existencia de medios adecuados de transporte terrestre. Sin embargo, la actividad transportadora terrestre implica también riesgos importantes, por cuanto los adelantos técnicos permiten que los desplazamientos se realicen a velocidades importantes, con vehículos que son potentes y pueden afectar gravemente la integridad de las personas. Por todo lo anterior, "*resulta indispensable no sólo potenciar la eficacia de los modos de transporte sino garantizar su seguridad*"⁴, lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor. Ha dicho al respecto esta Corporación:

"El tránsito automotriz está rodeado de riesgos. No en vano se ha establecido que la conducción de vehículos constituye una actividad de peligro. Asimismo, los accidentes de tránsito representan una causa importante de mortalidad y de daños en las sociedades modernas. Por consiguiente, el Estado tiene la obligación de regular la circulación por las carreteras, de manera tal que se pueda garantizar, en la medida de lo posible, un tránsito libre de peligros, que no genere riesgos para la vida e integridad de las personas. Con este propósito, se han expedido normas e instituido autoridades encargadas de su ejecución"⁵.

8. La importancia y el carácter riesgoso del tránsito vehicular justifican entonces que esta actividad pueda ser regulada de manera intensa por el Legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a salvaguardar la vida e integridad de las personas, así como a proteger los bienes y propiedades. Por ello esta Corte ha resaltado que el tránsito es una actividad "*frente a la cual se ha considerado legítima una amplia*

intervención policial del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas"⁶. El control constitucional ejercido sobre las regulaciones de tránsito debe entonces ser dúctil, a fin de no vulnerar esa amplitud de la libertad de configuración y de las facultades del Legislador para regular el tránsito, debido a su carácter riesgoso. Con esos criterios entra entonces la Corte a estudiar los cargos contra los parágrafos acusados.

La prohibición de las defensas rígidas en zonas urbanas, la protección de derechos de terceros, el libre desarrollo de la personalidad y la igualdad.

9. El parágrafo del artículo 30 del Código Nacional de Tránsito Terrestre establece que "*ningún vehículo podrá circular por las vías urbanas, portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante.*" Esta prohibición, como bien lo indican varios intervinientes y la Vista Fiscal, tiene un propósito protector evidente, puesto que esas estructuras rígidas pueden tener, en caso de que ocurra una colisión, efectos muy graves sobre la integridad física de terceros, trátase de peatones, o de los ocupantes de otros automotores. Y es que, como lo señala una de las intervinientes, esos aditamentos hacen que las fuerzas de una eventual colisión sean transmitidas en forma más directa a los cuerpos de los ocupantes del otro automotor ya que se anula el poder absorbente de fuerzas que tiene el conjunto delantero de los vehículos, cuyo diseño en fábrica busca amortiguar parcialmente los efectos de una colisión. Las defensas rígidas incrementan entonces notablemente los riesgos de un accidente de tránsito.

Esta consideración aparece clara en los debates legislativos. Así, la prohibición de las defensas rígidas fue introducida por la ponencia para primer debate en el Senado de la República. La ponencia señaló que se había incorporado ese parágrafo que prohíbe las defensas rígidas, "*en razón a que el Instituto de Medicina Legal ha realizado investigaciones, entre ellas en 1997, sobre 1030 casos, en la que se concluyó que el efecto de las estructuras rígidas es mortal*"⁷.

10. Esta breve descripción es suficiente para concluir que la prohibición acusada pretende reducir los riesgos de los accidentes de vehículos y proteger así la seguridad y los derechos de terceros, con base en consideraciones empíricas razonables, por lo que es un desarrollo legítimo de la libertad de configuración del Legislador en materia de regulación del tránsito. Y esto es suficiente para desestimar los cargos del actor en contra de dicha prohibición.

11. Así, esa prohibición no vulnera el derecho a la seguridad de los ocupantes de los vehículos que desean tener esas defensas rígidas, pues la protección de la integridad personal propia no puede realizarse utilizando dispositivos que ponen en riesgo la seguridad y la integridad personal de otros. Por ello bien puede la ley prohibir el uso de ciertos dispositivos de seguridad, si dichos mecanismos implican a su vez amenazas para terceros. Y tal sucede precisamente con el empleo de las defensas rígidas, ya que éstas agravan los peligros de las colisiones, por lo que bien podía la ley prohibir su uso.

12. De otro lado, y directamente ligado a lo anterior, esa prohibición tampoco vulnera el libre desarrollo de la personalidad, puesto que ese derecho encuentra su límite en los derechos ajenos (CP art. 16). Por ello nadie puede invocar el respeto a su autonomía y a su libre desarrollo de la personalidad para realizar comportamientos que afecten o pongan en riesgo los derechos de los otros.

13. En ese mismo contexto, la prohibición acusada tampoco desconoce la libertad de movimiento. Así, es cierto que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional (CP art. 24) pero también la ley puede establecer limitaciones razonables y proporcionadas, a fin de salvaguardar intereses y valores superiores. Y eso es precisamente lo que hace el parágrafo acusado, al prohibir el empleo en las zonas urbanas de un dispositivo que incrementa los riesgos para las otras personas.

14. La Corte concluye entonces que los cargos de la demanda sobre vulneración del derecho a la vida, al libre desarrollo de la personalidad o a la libertad de movimiento carecen de sustento. Entra pues esta Corporación a examinar si la prohibición acusada vulnera o no la igualdad, al prever que ésta no se aplica a las defensas instaladas originalmente por el fabricante ni en las zonas rurales.

Las defensas originales y la posible vulneración de la igualdad.

15. La Corte considera que la ley podía diferenciar entre si esos dispositivos habían o no sido colocados originariamente por el constructor del carro, por la sencilla razón de que, como bien lo señala una de las intervinientes, las defensas rígidas instaladas por personas o talleres distintos del fabricante no obedecen a ningún diseño previo que haya considerado factores de seguridad, mientras que la producción de los vehículos por las correspondientes fábricas tienen la obligación de tomar en consideración esas exigencias de seguridad y de eventual afectación de derechos de terceros. Por ello esa diferenciación es en principio legítima pues es una distinción proporcionada, que persigue un propósito legítimo, dentro de la amplia libertad de configuración que tiene el Legislador en este campo.

16. Con todo, aunque en general la instalación de esas defensas por empresas distintas a las fábricas originarias no garantiza usualmente las especificaciones de seguridad que eviten el agravamiento de las colisiones, existen sin embargo empresas idóneas que fabrican esos implementos con las especificaciones técnicas requeridas. En tal caso, la diferenciación entre las defensas rígidas originales y aquellas elaboradas técnicamente con las mismas especificaciones del fabricante originario pierde su sentido, pues no asegura una mayor protección de la vida y seguridad de las personas. Por ello, la Corte condicionaría la constitucionalidad de la prohibición acusada, y precisará que esas defensas pueden ser reemplazadas por otras que sean técnicamente similares a las originales.

La irrazonabilidad de la distinción entre zonas rurales y urbanas.

17. La interdicción demandada regula de manera distinta las zonas urbanas y las rurales, puesto que establece que los vehículos no pueden

circular con las defensas rígidas en las zonas urbanas, por lo cual se entiende que, *contrario sensu*, podrían hacerlo en zonas rurales. Según los demandantes, esa distinción es discriminatoria, pues no existe una razón clara para regular de manera distinta la prohibición del uso de esas defensas rígidas en zonas rurales y urbanas. Por el contrario, la Vista Fiscal y varios intervenientes consideran que esa regulación diversa se ajusta a la Carta, por cuanto existen obvias diferencias entre las zonas rurales y urbanas en materia de tránsito automotor. Entra pues la Corte a examinar la razonabilidad del trato distinto establecido por el parágrafo acusado.

18. En principio esa diferenciación parece razonable pues, como bien lo señalan varios intervenientes y la Vista Fiscal, la situación en materia de tránsito entre las zonas rurales y urbanas es diverso. Así, las zonas urbanas suelen ser más pobladas y tienen más tránsito vehicular, por lo cual son más altas las probabilidades de una colisión, que destruya bienes o ponga en riesgo a los peatones o a los ocupantes de otros automotores. Por el contrario, las zonas rurales tienen las características inversas, esto es tienen menos densidad poblacional y el tránsito de vehículos es menor, por lo cual es menos probable que existan accidentes entre automotores o que se atropelle a una peatón. En cambio, en esas zonas rurales es posible que el vehículo tropiece con semovientes u otros obstáculos semejantes. En tales circunstancias, parece razonable que el Legislador, dentro de su libertad de configuración, prohíba el uso de las defensas rígidas únicamente en las zonas urbanas, puesto que estas zonas tienen mayor densidad poblacional y vehicular, lo cual incrementa el riesgo de accidentalidad. En cambio, en las zonas rurales, el empleo de esas defensas rígidas presenta menos peligros y brinda protección en caso de colisión con árboles caídos, semovientes o similares. La distinción entre zonas urbanas y rurales parece entonces estar justificada.

19. A pesar de lo anterior, la Corte considera que la exclusión de las zonas rurales de la prohibición de portar esas defensas rígidas es inconstitucional, pues resulta irrazonable, por afectar desproporcionadamente la vida y seguridad de los habitantes de esas zonas frente a los riesgos del tráfico automotor. Y la razón es la siguiente: el Estado tiene el deber de proteger la vida y seguridad de todos los habitantes del territorio colombiano, y en todas las porciones del territorio nacional (CP arts 1°, 2°, 11 y 13). En desarrollo de ese mandato constitucional, es indudable que el Congreso puede o no prohibir ciertos dispositivos mecánicos en el tránsito automotor, pues dichas regulaciones hacen parte, dentro de ciertos límites, de la libertad de configuración del Legislador en ese ámbito. Sin embargo, si el Congreso determina que el uso de un determinado dispositivo debe ser prohibido en el tráfico automotor, por cuanto pone desproporcionadamente en peligro la vida y seguridad de los peatones o de los ocupantes de otros vehículos, entonces en principio debe asegurar esa misma protección a todos los habitantes del territorio colombiano. Y es que si el Congreso juzga que esa interdicción es necesaria para proteger derechos de especial entidad, como la vida y la integridad individual, entonces la exclusión de cualquier sector poblacional de esa protección legislativa requiere una especial y rigurosa justificación, pues las autoridades tienen el deber de amparar igualitariamente la vida e integridad de las personas (CP arts 1°, 2°, 11 y 13).

Ahora bien, en el presente caso, el Congreso concluyó que era necesario prohibir las defensas rígidas, debido a sus efectos mortales en múltiples accidentes. Y si bien es indudable que existen entre las zonas urbanas y rurales diferencias importantes en materia de tránsito automotor, como las señaladas en el fundamento anterior de esta sentencia, no encuentra la Corte que los debates legislativos, o las intervenciones en el presente proceso, muestren una justificación clara y evidente de la necesidad de excluir a las zonas rurales de esa prohibición. En tales condiciones, dicha exclusión se torna inconstitucional al discriminar a las poblaciones rurales de la protección que quiso brindar el legislador al establecer la prohibición del uso de esas defensas rígidas. La expresión "*por las vías urbanas*" del parágrafo acusado del artículo 30 de la Ley 769 de 2002 será entonces declarada inexistente.

La constitucionalidad de la prohibición de las luces exploradoras traseras.

20. Por su parte, el parágrafo del artículo 86 de la Ley 769 de 2002 establece que ningún vehículo podrá portar luces exploradoras en la parte posterior. Como bien lo explican los intervenientes y la Vista Fiscal, las luces exploradoras o antinieblas son dispositivos de alumbrado muy potentes y de gran alcance, que facilitan la visibilidad en zonas de niebla densa o en condiciones adversas de visibilidad. En esas circunstancias, la prohibición de portar esas luces en la parte posterior de los vehículos aparece claramente como un instrumento para reducir riesgos. Así, esa interdicción pretende evitar accidentes debido al encandilamiento que pueden ocasionar dichas luces al conductor del vehículo que transita detrás del automotor que porta ese aditamento. Y dicha prohibición, a su vez, no afecta la seguridad de los vehículos, pues el empleo de luces exploradoras en la parte posterior de los automotores no incrementa la visibilidad ni cumple ninguna finalidad clara.

21. La Corte concluye entonces que, al igual que la otra disposición acusada, la prohibición de las luces exploradoras traseras pretende también reducir los riesgos del tránsito, por lo que es un desarrollo legítimo de la libertad de configuración del Legislador en esta materia. Y esta consideración es suficiente para desestimar los otros cargos de la demanda pues, por razones semejantes a las señaladas en los fundamentos 11, 12 y 13 de esta sentencia, esta prohibición no vulnera la seguridad de las personas, ni el derecho al libre desarrollo de la personalidad, ni la libertad de movimiento. El parágrafo acusado será entonces declarado exequible.

VII. DECISIÓN

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

RESUELVE

Primero. Declarar EXEQUIBLE el parágrafo acusado del artículo 30 de la Ley 769 de 2002, en el entendido que esas defensas pueden ser reemplazadas por otras que sean técnicamente similares a las originales, salvo la expresión "*por las vías urbanas*", que se declara INEXEQUIBLE.

Segundo. Declarar EXEQUIBLE el parágrafo acusado del artículo 86 de la Ley 769 de 2002.

Notifíquese, comuníquese, cúmplase, publíquese, insértese en la Gaceta de la Corte Constitucional y archívese el expediente.

EDUARDO MONTEALEGRE LYNELL

Presidente

JAIME ARAUJO RENTERÍA

Magistrado

ALFREDO BELTRÁN SIERRA

Magistrado

MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA

Magistrado

JAIME CORDOBA TRIVIÑO

Magistrado

RODRIGO ESCOBAR GIL

Magistrado

MARCO GERARDO MONROY CABRA

Magistrado

ÁLVARO TAFUR GALVIS

Magistrado

CLARA INÉS VARGAS HERNÁNDEZ

Magistrada

MARTHA VICTORIA SACHICA MÉNDEZ

Secretaria General

LA SUSCRITA SECRETARIA GENERAL

DE LA CORTE CONSTITUCIONAL

HACE CONSTAR:

Que el H. Magistrado doctor JAIME CORDOBA TRIVIÑO, no firma la presente sentencia por encontrarse en incapacidad médica debidamente certificada.

MARTHA VICTORIA SÁCHICA MÉNDEZ

Secretaria General

NOTAS DE PIE DE PÁGINA

1 Al respecto ver la sentencia C-447 de 1997. En el mismo sentido Sentencia C-131/93 MP Alejandro Martínez Caballero. Fundamento Jurídico No 1.4, C-024/94 Fundamento Jurídico No 9.1.c, C-509/96 y C-236/97.

2 Ver sentencia C-1052 de 2001, MP Manuel José Cepeda Espinosa, fundamento 3.4.2. En el mismo sentido ver sentencia C-1256 de 2001, MP Rodrigo Uprimny Yepes.

3 Sobre el alcance del principio *pro actione* en los procesos de constitucionalidad, ver, entre otras, las sentencia C-228 de 2002 , C-155 de 2002 y C-1052 de 2001, C-896 de 2001 y C-538 de 1994

4 Ver, entre otras, la sentencia C-066 de 1999. MP Alfredo Beltrán Sierra y Fabio Morón Díaz. Fundamento 4.

5 Sentencia T-258 de 1996. MP Eduardo Cifuentes Muñoz. Fundamento 7. En el mismo sentido, ver, entre otras, las sentencias T-287 de 1996, C-309 de 1997 y C-066 de 1999.

6 Sentencia C-309 de 1997, MP Alejandro Martínez Caballero. Fundamento 19.

7 Ver Ponencia para primer debate de los proyectos acumulados sobre Código Nacional de Tránsito Terrestre en *Gaceta del Congreso*. No 224 de 2000, p 5.

Fecha y hora de creación: 2026-02-02 01:43:56