

**CHOCAR, HABLAR, ACORDAR: LA REVOLUCIÓN SILENCIOSA DE LA
CONCILIACIÓN EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO**

Crash, Talk, Agree: The Silent Revolution of Conciliation in Traffic Accidents"

JOSÉ FERNANDO OSORIO BETANCUR

PAULA ANDREA VÁSQUEZ MONSALVE

Asesor: Santiago Agudelo Taborda

CORPORACIÓN UNIVERSITARIA REMINGTON

Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas

Programa de Derecho

Año 2026

RESUMEN

Con esta investigación se busca determinar la efectividad de la Ley 2251 de 2022 que introdujo modificaciones sustanciales en la atención de los accidentes de tránsito con daños exclusivamente materiales, al suprimir la intervención directa de la autoridad de tránsito y traslado a los particulares la carga probatoria y la resolución del conflicto. En este contexto, la presente investigación se plantea como pregunta problema: ¿Por qué debería recaer sobre los propietario o conductores la carga probatoria y resolutive en un accidente de tránsito? El objetivo general es analizar las desigualdades derivadas de esta regulación, particularmente en relación con las capacidades técnicas y tecnológicas requeridas para la recolección de pruebas.

Metodológicamente, el estudio se desarrolla bajo un enfoque descriptivo, analítico, con un enfoque claro a la revisión documental del marco normativo aplicable. Como resultado, se identifica que el modelo implementado genera desigualdad entre los involucrados, limita la eficacia de la conciliación y debilita los mecanismos de control estatal en materia de seguridad vial.

Se concluye que, si bien la norma pretende optimizar la resolución de conflictos mediante mecanismos alternativos de resolución de conflictos, su aplicación evidencia tensiones con los principios de equidad, acceso a la justicia y seguridad jurídica, lo que hace necesario replantear su alcance para garantizar una protección efectiva de los derechos de los ciudadanos. El legislador debió considerar la implementación de mecanismos que permitieran mejorar la

resolución de conflictos en accidentes de tránsito, tales como formación en los cursos de conducción y la elaboración de aplicaciones digitales de acceso gratuito para los conductores.

Palabras clave: accidentes, daños, pruebas, conciliación, autoridades, partes, aseguradoras, tecnología, justicia, equidad, imparcialidad, convivencia

Key words: accidents, damages, evidence, conciliation, authorities, parties, insurers, technology, justice, equity, impartiality, coexistence

INTRODUCCIÓN

¿Por qué debería recaer sobre los propietario o conductores la carga probatoria y resolutive en un accidente de tránsito?

Con el presente artículo se busca analizar las desigualdades que incorporo la ley 2251 de 2022, de cara a la atención de accidentes de tránsito de solo daños materiales que se le asigno a conductores y aseguradoras con respecto al factor intelectual y tecnológico en la recolección de las pruebas para determinar la responsabilidad

Al mismo tiempo, el estudio de la problemática derivada de la modificación realizada a la ley 769 de 2002 con la entrada en vigencia de la 2251 de 2022 y cómo influye en la resolución de conflictos en el territorio colombiano, en cuanto a la conciliación de solo daños materiales en los accidentes de tránsito

No solo buscamos establecer la problemática que se generó en las calles como consecuencia a la no intervención de los agentes de tránsito en los accidentes viales, donde solo se generan daños materiales, los cuales deben ser conciliados entre las partes. Con esta investigación buscamos exponer como a la negociación entre las partes puede escalar a riñas callejeras, ya que en estas situaciones la frustración de las personas puede nublar la capacidad de dialogar.

El estudio es de tipo descriptivo–analítico, ya que pretende, por un lado, describir las características de la conciliación en el ámbito del tránsito y, por otro, analizar su impacto en la resolución de conflictos.

Asimismo, tiene un alcance aplicado, en tanto sus resultados buscan aportar a la comprensión práctica de la norma y su implementación en contextos reales.

El diseño de la investigación es no experimental, dado que no se manipulan variables, sino que se analizan fenómenos ya existentes. Se emplea un diseño:

Documental, basado en la revisión de normas jurídicas como la Ley 2251 de 2022, la Ley 769 de 2002, la ley 2283 de 2023 y la Ley 2220 de 2022.

Transversal, ya que el análisis se realiza en un periodo determinado con seguimiento en el tiempo. Este diseño permite examinar el fenómeno desde el marco normativo y doctrinal vigente.

Y analizar el alcance jurídico de la Ley 2251 de 2022 en accidentes de tránsito con daños exclusivamente materiales, especialmente en lo relacionado con la recolección de pruebas sin intervención directa de la autoridad de tránsito. Examinar el uso de herramientas técnicas y tecnológicas para la recolección de evidencia (fotografías, videos, aplicaciones móviles, georreferenciación), evaluando su validez como medio probatorio. Determinar las implicaciones legales de sustituir el informe oficial de accidente de tránsito por material probatorio recaudado por los involucrados y aseguradoras.

Al respecto conviene decir que, la presente investigación se justifica en la importancia del acceso a los mecanismos alternativos de solución de conflictos, especialmente la conciliación referente a los a accidentes de tránsito donde solo se causan daños materiales, esto con ocasión a lo establecido en la ley 2251 de 2022 Art 16 que subroga el artículo 143 de la ley 769 de 2002.

En este escenario, la conciliación se presenta como una herramienta ágil y eficiente para descongestionar el sistema judicial y promover acuerdos entre las partes involucradas. No obstante, en la práctica se evidencian múltiples problemáticas que afectan su eficacia, tales como la desigualdad entre las partes, el desconocimiento de derechos, la falta de pruebas suficientes y las dificultades en el cumplimiento de los acuerdos alcanzados.

Desde el punto de vista académico, este estudio permite analizar críticamente la aplicación de la conciliación dentro del campo del Derecho, aportando herramientas para la comprensión de sus limitaciones y retos en contextos reales. Asimismo, coadyuvar al desarrollo de propuestas que

fortalezcan este mecanismo y garanticen una mayor equidad y seguridad jurídica para los ciudadanos.

Finalmente, este trabajo tiene una relevancia práctica, ya que sus resultados pueden servir de base para la formulación de recomendaciones dirigidas a conciliadores, autoridades y usuarios del sistema, contribuyendo al fortalecimiento de la cultura de resolución pacífica de conflictos y al mejoramiento de la administración de justicia.

En resumen: Al no llamar a la autoridad en choques con solo daños materiales, se deja de sancionar a los infractores. Eso genera impunidad y más inseguridad vial, cuando la Constitución dice que el Estado sí debe mantener el orden público en las vías.

PROPUESTA DE VALOR

La presente investigación aporta un valor significativo en el ámbito jurídico y social al ofrecer un análisis crítico sobre la implementación de la Ley 2251 de 2022, a diferencia de estudios meramente descriptivos, este trabajo integra un enfoque analítico que no solo identifica las limitaciones del modelo actual, sino que también permite comprender sus implicaciones en términos de acceso a la justicia, equidad y seguridad jurídica. Asimismo, resalta el impacto práctico de la conciliación como mecanismo alternativo de solución de conflictos, evidenciando sus debilidades en escenarios reales.

Como valor agregado, la investigación sienta bases para la formulación de recomendaciones orientadas al fortalecimiento del sistema, tanto normativo como en el campo de la implementación de las herramientas tecnológicas a favor de las personas que no cuentan con las condiciones adecuadas para la recolección y manejo de los elementos probatorios para proteger sus bienes materiales.

Para esto se propone implementar estrategias que garanticen una resolución de conflictos más eficiente, equitativa y accesible para todos los actores involucrados. Si bien al día de hoy los conductores asegurados cuentan con acceso aplicaciones tecnológicas que facilitan las negociaciones, pero ya que el estado no busca optimizar la intervención de los agentes de tránsito en las vías, puede poner al alcance de los conductores no asegurados aplicaciones gratuitas diseñadas por el ministerio de transporte en la que se pueda suplir las brechas que genera la ley 2251 de 2022 en materia de tránsito.

DESARROLLO DEL ARTICULO

CAPITULO I- La Nueva Cara de los Accidentes de Tránsito: ¿Menos Seguridad, Más Impunidad?

La temática que se desarrollara frente al tema planteado “Mecanismos de arreglo en accidentes de tránsito de solo daños materiales”. Se empezará abordar de forma cronológica. Ubicando el desarrollo histórico y legislativo de la atención de estos siniestros desde el año 2002 a cabeza del estado y la normativa vigente (ley 2251/22) donde la carga de la atención de estos incidentes

viales recae sobre conductores, aseguradoras y terceros interesados. El Código Nacional de Tránsito Terrestre (desde ahora CNTT), que se adopta a través de la ley 769 de 2002 entra en vigor y a producir plenos efectos jurídicos tres meses después de su publicación en el diario oficial, esto es, para el 06 de noviembre del año ut supra (como se mencionó antes).

A primera vista, en el Título IV Sanciones y procedimientos, Capítulo VII Otras disposiciones, en el artículo 143 de la ley ibidem (antes mencionada). Establecía la atención de los accidentes de tránsito que solo arrojan daños materiales de la siguiente forma: Bajo la Ley 769 de 2002 la autoridad de tránsito desempeñaba un papel esencial en el lugar del accidente, al facilitar la conciliación, que tenía la calidad de cosa juzgada, y, en caso de no llegar a ella, elaborar un informe de policía de accidente de tránsito (IPAT), con el cual los interesados podían acudir a las instancias respectivas para reclamar la declaración de responsabilidad. El informe policial, reconocido como un documento esencial en la Sentencia C-429 de 2003, proporcionaba detalles fundamentales sobre el accidente, incluyendo la identificación de los conductores implicados y las circunstancias del incidente, necesarios para guiar investigaciones futuras y establecer la realidad y veracidad de los hechos.

La eliminación de la obligación de los agentes de tránsito de asistir a estos accidentes transfiere la carga de recolección de pruebas a los ciudadanos, despojándolos de una herramienta primordial como lo es el IPAT para defender sus derechos y comprometiendo seriamente la seguridad vial y el orden público, en un contexto en el que dichos agentes acuden para proteger el patrimonio de quien se ha visto involucrado en un accidente en vía pública:

“La presencia del agente de tránsito constituye una garantía de imparcialidad y neutralidad, una garantía de seguridad, buena fe; una garantía de que las pruebas que se recojan son tomadas por una persona que tiene la experticia y el conocimiento técnico para garantizar la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información, en vista a cualquier reclamación y a cualquier procedimiento administrativo, se obtengan con el conocimiento técnico idóneo, con la instrucción previa, pero especialmente con la oficialidad de un sujeto imparcial que no se ha visto involucrado en el accidente y que no se ve afectado por la destrucción de su patrimonio”. (Apartes de la Sentencia C-429 de 2003).

Desde otra perspectiva, el gobierno nacional a través del legislador en el año 2022 expidió la ley 2251 el 14 de julio “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones Ley Julián Esteban”. El artículo 16 que subrogó (sustituyó) el artículo 143 de la Ley 769 de 2002 o CNTT establece que, en caso de accidentes de tránsito de solo daños materiales, donde se vean involucrados vehículos asegurados y no asegurados. Al afirmar que, se encuentren vehículos asegurados dicha ley hace referencia tacita a los vehículos que están amparados por la póliza de responsabilidad civil extracontractual R.C.E la cual en nuestro país es de carácter voluntaria para vehículos de servicio particular, para los vehículos de servicio público se torna obligatoria. En el accidente de daños materiales donde solo se causen daños a cosas y no se presente lesiones personales los conductores, aseguradoras y terceros interesados en el accidente de tránsito recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención de este en forma oportuna y segura. Para tal

efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazo el IPAT que expide la autoridad competente.

Al mismo tiempo, bajo el nuevo régimen de atención de accidentes de tránsito de “solo latas” o “choques simples”, se había expedido con anterioridad la ley 2161 de 2021 Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones. Esta ley adicionó un artículo al CNTT el cual es el 144-A, a través del artículo 13 de dicha normativa, donde se estableció que los involucrados en el accidente deberán retirar de inmediato los vehículos sin obstruir el flujo vehicular en la vía o vías comprendidas al sitio del evento. Razón por la cual, de cara al incumplimiento de esta disposición el agente de tránsito podrá inmovilizar el vehículo y realizar una orden de comparendo por bloqueo de calzada o intersección y las partes involucradas solo contarán con el tiempo suficiente para recaudar los elementos materiales probatorios como lo fija el artículo 12 de la ley 2161/21 “Los vehículos solo podrán permanecer sobre la vía afectando el tráfico, por el tiempo necesario para la toma de estas pruebas por parte de los conductores o interesados”.

Añádase a este, unas nuevas afectaciones que pueden verse inmersos los conductores desde la entrada en vigor de la ley 2251 de 2022. Estas son las afectaciones que prima facie se causan con la expedición de la ley 2251 de 2022:

Violación de los artículos 2 y 58 superiores, “desprotección de los bienes de los residentes en Colombia”, esto es, de la propiedad

El Estado debe proteger el derecho de propiedad de los particulares. Por eso, el Legislador tiene que crear normas que permitan reclamar la reparación cuando un tercero cause daños.

Si no existen esas normas, o si las que existen le exigen al propietario cargas desproporcionadas para defender su bien, se estaría generando una vulneración al principio de igualdad en la defensa, ya que en la cotidianidad sería probable que en un accidente de tránsito estén involucrados un ciudadano con más preparación profesional que otro. Por tal motivo, se incumple el deber constitucional de proteger los bienes de los ciudadanos y el derecho a la propiedad. Art. 2 y 58 CP. Porque no se garantiza una intervención equitativa en el accidente de tránsito

Aplicado a la Ley 2251 de 2022: si el nuevo trámite para accidentes de tránsito impone obstáculos excesivos para conciliar o reclamar los daños, podría estar vulnerando esa protección constitucional.

Quebrantamiento de los artículos 2 y 189.4 de la Constitución, por la renuncia al poder sancionatorio del Estado y aumento de la inseguridad vial. Afectación del orden público

El problema con la Ley 2251 de 2022 es que quitó a la autoridad de control operativo de tránsito de los accidentes leves.

Antes, cuando había un choque con solo daños en los carros, llegaba el agente de tránsito. Él hacía el informe y podía sancionar si alguien había cometido una infracción. Ahora, con la nueva ley, en esos casos el agente ya no va.

¿Qué pasa con eso?

Es más difícil pillar y castigar a los que infringen las normas: Si no hay autoridad en el sitio, nadie verifica quién se pasó un semáforo o iba a exceso de velocidad.

Se puede generar impunidad: Al no haber quien ponga multas, la gente siente que no pasa nada si maneja mal. Y eso hace que se vuelva más descuidada.

Más accidentes: Hay una idea que se llama "teoría de las ventanas rotas". Dice que, si el Estado no controla el desorden pequeño, el desorden grande aumenta. O sea, si no se castigan las infracciones leves, la gente se confía y los accidentes suben. Esto ya lo dijo la Corte Constitucional en Sentencia C 1090 2003.

En resumen: Al no llamar a la autoridad en choques con solo daños materiales, se deja de sancionar a los infractores. Eso genera impunidad y más inseguridad vial, cuando la Constitución dice que el Estado sí debe mantener el orden público en las vías.

violación al artículo 6 de la Constitución, porque la norma permite que el Estado exima al particular que infringe las normas de tránsito de la responsabilidad por su actuación

La Constitución, artículo sexto, exige que todos respondan por violar la ley. Pero si el sistema está diseñado para que muchas infracciones queden sin investigar, entonces el Estado renuncia a

exigir esa responsabilidad. Eso va contra la idea de orden público y convivencia vial que la Constitución protege.

CAPÍTULO II- La Ley de daños materiales en Colombia, ¿Un paso adelante o un paso atrás?

El siguiente punto trata de exponer los diferentes avances y retrocesos que el estado Colombiano a tenido que sortear frente a la implementación de la nueva ley de daños materiales que, según el dinamismo social, contexto cultural y económico que tenemos en nuestro país ha generado la difícil incorporación de esta nueva disposición legal y ha ocasionado una ruptura en la cohesión social que al margen de la solución o propósito que se recalcó desde el trámite que se estaba sorteando en el senado y cámara de la República a través de los proyectos de ley 408 de 2021, 456 y 458 de 2022 donde su exposición teleológica fue la de generar la convivencia en la sociedad, mantener el orden público, resolver conflictos de manera pacífica y promover el bien común, fomentar la responsabilidad personal y la correcta resolución de los conflictos por medio del dialogo y las vías de derecho.

Adviértase que, a pesar de todo esto ha trascendido en pleitos, desconocimiento y dudas frente a la forma de abordar este tipo de situaciones que además de exigir la solidaridad, respeto y prevención de los conductores, requiere un conocimiento técnico y la experticia de estos que, lejos de conocer y aplicar las normas en materia de movilidad se encuentran sumidos en una condición de ignorancia no solo de las disposiciones legales del CNTT sino y con mayor razón de la correcta utilización de las herramientas técnicas y tecnológicas que se implementaron bajo

el régimen de la ley 2251. Esta dispone que los elementos materiales probatorios y las evidencias físicas recaudados por los dispositivos móviles y técnicos que dispongan las partes deben reunir unas características como autenticidad, integridad, conservación y garantizar la invariabilidad (esto es una correcta cadena de custodia) para la posterior consulta de dicho acervo probatorio.

No cabe duda de que, la legislación colombiana, es clara, cuando describe las características de la autenticidad de las pruebas. En la ley 1564 de 2012 “Por medio de la cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones”. En el artículo 244 menciona: Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento...

Frente a la integridad de las pruebas documentales el artículo 5 de la ley 527 de 1999 “Por medio de la cual se define y reglamenta el acceso y uso de los mensajes de datos, del comercio electrónico y de las firmas digitales, y se establecen las entidades de certificación y se dictan otras disposiciones” reza lo siguiente: RECONOCIMIENTO JURIDICO DE LOS MENSAJES DE DATOS. No se negarán efectos jurídicos, validez o fuerza obligatoria a todo tipo de información por la sola razón de que esté en forma de mensaje de datos.

Sobre la conservación el artículo 12 de la ley ejusdem refiere: CONSERVACION DE LOS MENSAJES DE DATOS Y DOCUMENTOS. Cuando la ley requiera que ciertos documentos, registros o informaciones sean conservados, ese requisito quedará satisfecho, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

1. Que la información que contengan sea accesible para su posterior consulta.
2. Que el mensaje de datos o el documento sea conservado en el formato en que se haya generado, enviado o recibido o en algún formato que permita demostrar que reproduce con exactitud la información generada, enviada o recibida, y
3. Que se conserve, de haber alguna, toda información que permita determinar el origen, el destino del mensaje, la fecha y la hora en que fue enviado o recibido el mensaje o producido el documento.

Sí las pruebas cumplen estos requisitos sustituyen el IPAT. Y, por lo tanto, deben valorarse como tal.

Al llegar a este punto, es necesario rememorar La frase "nadie conoce todo el derecho" o "nadie conoce el derecho en su integridad" se le atribuye frecuentemente al destacado iusfilósofo y jurista italiano Norberto Bobbio. En sus reflexiones sobre la teoría y la filosofía del derecho, Bobbio destacó que es prácticamente imposible que una sola persona domine todo el ordenamiento jurídico. Esto se debe a la inmensa cantidad de normas vigentes, la constante creación de leyes y la inabarcable especialización de la ciencia jurídica. Por tal motivo, dejar a la suerte a los conductores para asumir la responsabilidad de atender los accidentes de tránsito de solo daños materiales es una violación al principio de progresividad en la protección que debe brindar el estado a sus congéneres.

Se debe agregar que, el principio de progresividad se encuentra en el bloque de constitucionalidad en el Pacto Internacional de Derechos Económicos sociales y culturales,

inciso 1, del artículo 2: Cada uno de los Estados Partes en el presente Pacto se compromete a adoptar medidas, tanto por separado como mediante la asistencia y la cooperación internacionales, especialmente económicas y técnicas, hasta el máximo de los recursos de que disponga, para lograr progresivamente, por todos los medios apropiados, inclusive en particular la adopción de medidas legislativas, la plena efectividad de los derechos aquí reconocidos.

Artículo 26 Convención Americana de Derechos Humanos: Desarrollo Progresivo. Los Estados partes se comprometen a adoptar providencias, tanto a nivel interno como mediante la cooperación internacional, especialmente económica y técnica, para lograr progresivamente la efectividad en la protección de los derechos.

Artículo 1 del Protocolo de San Salvador. Los Estados Partes en el presente Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos se comprometen a adoptar las medidas necesarias tanto de orden interno como mediante la cooperación entre los Estados, especialmente económica y técnica, hasta el máximo de los recursos disponibles y tomando en cuenta su grado de desarrollo, a fin de lograr progresivamente, y de conformidad con la legislación interna, la plena efectividad de los derechos que se reconocen en el presente Protocolo.

Aquí vale la pena decir, que el Congreso de la República para el año 2023 expidió la ley 2283 Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la

sinistralidad vial, y se dictan otras disposiciones. Esta ley en su artículo 6 adicionaba un párrafo al artículo 53 del CNTT, el cual establecía lo siguiente:

- Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deben ofrecer un seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos particulares con una aseguradora legalmente establecida en Colombia. Sin recargo adicional.
- El seguro cubre daños materiales a terceros y tiene un valor asegurado mínimo de:
- 15 SMLMV para vehículos de servicio particular.
- 7 SMLMV para motocicletas y similares.

Lo que buscaba el Congreso era que todos los conductores tuvieran una póliza y se acabara el lío, se presentaran a un centro de conciliación, se determinara quien tenía la responsabilidad y las pólizas cubrían hasta los topes determinados, claro está, pagando el deducible (un deducible es la parte del valor de un daño o pérdida que el asegurado debe asumir con su propio bolsillo ante un siniestro, antes de que la compañía de seguros pague el resto).

Sin embargo, la ley 2283 de 2023, tuvo poca aceptación por los CDA ya que aludían a la irracionalidad de tener que adicionar, además del certificado de la Revisión técnico mecánica un seguro de responsabilidad civil, mencionaban la resolución 3318 de 2015 expedida por el Ministerio de transporte “Por la cual se establecen las condiciones, características de seguridad y rangos de precios al usuario para servicios prestados por Centros de Diagnóstico Automotor” en la cual se fijan unas tarifas que pueden cobrar los CDA, donde el costo a sufragar por la nueva

póliza se tenía que asumir sin un costo adicional por dichos Centros. Esto hizo que, la ley en mención, pasara por acción de inconstitucional. La acción de inconstitucionalidad es un mecanismo jurídico y derecho político que permite a los ciudadanos o entidades autorizadas solicitar a la Corte Constitucional que revise y retire del ordenamiento jurídico leyes o decretos que contradigan la Constitución. Esta corporación se pronunció en la Sentencia C-470 de 2023. En donde los principales argumentos del demandante fueron violación a la libertad económica, iniciativa privada y libertad de empresa. En la parte resolutive la Corte Constitucional se emitió los siguientes argumentos:

(...) la medida es contraria a la Constitución, porque le impone una carga demasiado onerosa a un particular -en este caso los CDA- y con ello afecta el núcleo esencial del derecho a la libertad de empresa al interferir en los asuntos internos de la empresa y obligarlo a pagar con sus propios recursos un seguro que no es inherente a su actividad, ni deriva de un desarrollo de la solidaridad con lo que, a su vez, restringe su derecho a recibir un beneficio económico razonable. Así, la medida contemplada en la Ley 2283 de 2023 viola el núcleo esencial de la libertad de empresa, en tanto y cuanto afecta directamente la actividad económica y profesional de los CDA, al obligarlos a constituir una póliza de seguro destinada a amparar cualquier riesgo de responsabilidad extracontractual, incluyendo aquellos que son ajenos al servicio que prestan a la comunidad por cuenta de sus utilidades.

De esta forma, vuelven a quedar los conductores atendiendo por su cuenta los choques simples.

Finalmente, en el año 2022 la ley 2251 sufre una acción de inconstitucionalidad en donde se analizó la exequibilidad de esta norma dentro del ordenamiento jurídico, entre otras cosas, en la sentencia C 031 de 2024 la Corte Constitucional analizó el procedimiento de atención de accidentes de tránsito donde se expuso una realidad que el legislador no tuvo en cuenta y que la Corte como guardiana y garante de los derechos incorporados en la carta política de 1991 puso de presente la condición de un grupo de personas que se encuentran en vulnerabilidad y que merecen especial protección del estado, por lo tanto, es una obligación que las autoridades hagan presencia en el sitio del accidente y les presten una ayuda técnica y humana. Estos grupos son:

- Personas de la tercera edad,
- Menores de edad,
- Personas que tengan brechas tecnológicas.
- Personas con movilidad reducida y
- La ley 2161 de 2021, también menciona en su artículo 13 que cuando hayan involucradas personas en estado de embriaguez los conductores podrán negarse a mover los vehículos y podrán llamar a la autoridad de control operativo de tránsito para que realice las pruebas correspondientes.

Es de resaltar que el estado colombiano ha venido corrigiendo ciertas falencias que trajo consigo la incorporación de la ley 2251 de 2022, la cual se implementó en un contexto muy diferente de donde fue copiada, esto es, de la legislación española. Mientras tanto los conductores deberán

asumir la transición hasta que se establezcan unos parámetros que equiparen o mejoren la atención como cuando el agente de tránsito hacia presencia en el lugar.

CAPITULO III- La Ley 2251: ¿Un Golpe al Bolsillo o una Oportunidad para la Innovación?

Como se pudo observar en los capítulos anteriores, la ley 2251 de 2022 puso en aprietos a los conductores que se vean involucrados en accidentes donde solo se presente afectaciones materiales y no resulten lesiones personales ni muertes. Ahora bien, frente a la atención que se ha venido desarrollando por parte de diferentes entidades y aseguradoras para garantizar el respeto hacia los derechos de las partes y poder facilitar el insumo probatorio, las aseguradoras han dotado a los usuarios de un mecanismo preestablecido para atender los choques simples. Las aseguradoras que amparen los daños causados en accidentes de tránsito tienen autonomía para definir los procedimientos y las herramientas técnicas y tecnológicas que sus asegurados tengan a su disposición para el recaudo de las pruebas de los accidentes de tránsito donde solo se presenten daños materiales.

Es así, como para el 3 de octubre de 2024 bajo el liderazgo de FASECOLDA se crea una aplicación móvil que permite a los conductores solucionar "choques simples" (accidentes sin heridos) en menos de 15 minutos, sin necesidad de esperar a la policía de tránsito ni a los agentes de tránsito. Por esta razón, Para solucionar de forma rápida los choques simples de vehículos que cuenten con una póliza voluntaria de automóviles, las compañías de seguros lanzan Marcus

Conductores, una herramienta que ayuda a resolverlos en menos de 15 minutos y sin la presencia de la autoridad de tránsito ni de la aseguradora.

La nueva herramienta tecnológica permite capturar la información de colisiones simples o de latas, tiene la capacidad de establecer quién es el responsable del accidente y enviar información en tiempo real a las aseguradoras, a los equipos de asistencia y los conductores para su rápida atención y agilizar el proceso de reclamación.

Marcus Conductores podrá ser utilizada únicamente para resolver choques entre dos o varios vehículos, con objetos fijos, con inmuebles o con semovientes, y siempre y cuando no haya lesionados, fallecidos ni personas en estado de embriaguez.

Fasecolda en comunicado de prensa expuso lo siguiente: “Sabemos que la congestión vial es un dolor de cabeza para los ciudadanos y desde el sector asegurador queremos contribuir a la movilidad del país. Por eso diseñamos Marcus, una herramienta que les permitirá a los conductores resolver y registrar de forma rápida sus choques sin intermediarios, sin agentes y sin generar trancones. Queremos que estos choques sencillos se puedan resolver al instante”, explicó Gustavo Morales, presidente de Fasecolda.

Con esta aplicación, las compañías de seguros pueden tramitar los incidentes en la vía sin necesidad de un croquis para agilizar el proceso de reclamación y reducir las brechas existentes entre la pluralidad de las partes, que como se expuso en capítulos anteriores, colocaba a los conductores en desventajas frente a los que fueran más ilustrados en la materia de tránsito.

Las aseguradoras pueden asumir un rol mucho más activo como el que ya se implementó a través de la APP Marcus Conductores. También se puede implementar una videollamada guiada en la cual un asesor te da la información de como tomar las fotos desde los ángulos correctos. Este servicio inclusive se podría hacer extensivo para los conductores que no tienen cobertura de póliza “todo riesgo”.

A futuro, el salto está en redes de peritos digitales 24/7 que atiendan por video o en el sitio, y realicen la conciliación dentro de la app con firma electrónica para acuerdos con efecto de cosa juzgada, y botones de pánico para grupos vulnerables como adultos mayores o personas en embriaguez, tal como lo prevé la sentencia C-031 de 2024. Si las aseguradoras pasan de ser solo pagadoras a "primer respondiente digital", se recupera la cohesión social que busca la ley 2251 de 2022: convivencia, orden público y resolución pacífica de conflictos sin dejar al ciudadano solo frente a la norma.

De cara a los vehículos que no cuenten con seguros, se plantea la opción que se denomina “vecino conciliador”. Consiste en capacitar 2 personas por barrio. Tienen una app liviana. Cuando hay choque, abres la app y le das "Pedir ayuda". Le llega alerta al vecino conciliador más cercano, como Rappi. Él llega en moto, abre su app, toma las fotos con su celular y ambos firman por medio digital en la pantalla. Se le paga una tarifa por el servicio.

La Ley 2251 de 2022 nos puso un reto: quitó al agente de tránsito, pero no quitó la necesidad de justicia, de prueba y de convivencia. Al trasladar al ciudadano la carga de documentar, la norma

nos obligó a pensar el accidente de tránsito como un problema que se resuelve antes, con prevención y tecnología, y no después, en un juzgado.

Cerrar este capítulo es aceptar que el Estado no puede retirarse sin dejar herramientas. Si hoy el ciudadano debe ser perito, fotógrafo y conciliador, entonces el Estado, las aseguradoras y la sociedad deben darle apps gratuitas, una línea de WhatsApp oficial y educación simple. Solo así el que no tiene seguro no queda en desventaja frente al que sí.

El espíritu de la ley 2251 de 2022 es claro: descongestionar sin desproteger. Lo logramos el día que un choque "solo latas" se resuelva en 10 minutos, con prueba válida y sin peleas. Ese día el IPAT dejará de ser un papel que extrañamos, para convertirse en un sistema que funciona para todos.

CONCLUSIONES

- En el desarrollo de la presente investigación se evidenció que la implementación de la Ley 2251 de 2022 ha generado una transformación sustancial en el modelo de atención de accidentes de tránsito con solo daños materiales, trasladando la carga de recolección y negociación en las vías hacia los particulares. Este cambio normativo implica una tensión significativa entre la eficiencia administrativa y la garantía efectiva de derechos fundamentales a la protección de los bienes materiales de los conductores.
- En este sentido, se determinó que la eliminación del Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT) como instrumento probatorio principal ha debilitado las condiciones de igualdad entre los ciudadanos, en tanto la recolección de pruebas queda supeditada a las capacidades técnicas, cognitivas y tecnológicas de los involucrados, lo que puede derivar en escenarios de desprotección jurídica.
- De igual forma, se estableció que la ausencia de la autoridad de tránsito en el lugar de los hechos limita el ejercicio del poder sancionatorio del Estado, lo cual favorece la impunidad frente a infracciones viales y afecta negativamente la seguridad y el orden público en las vías.
- Por otra parte, se identificó que, aunque la finalidad de la norma se orienta a promover la descongestión del sistema y la resolución ágil de conflictos, su aplicación en la realidad evidencia falencias estructurales relacionadas con la falta de conocimiento normativo, las brechas tecnológicas y la insuficiente preparación de los ciudadanos para asumir funciones que tradicionalmente correspondían a la autoridad competente.

En conclusión, se infiere que la efectividad de la Ley 2251 de 2022 depende de la implementación de medidas complementarias que aseguren el acompañamiento institucional, la formación a los conductores y la inclusión tecnológica, y las herramientas que el estado ponga a disposición de manera que se logre un equilibrio entre la descongestión administrativa y la protección integral de los derechos de los ciudadanos.

REFERENCIAS

Congreso de la República de Colombia. (1999). Ley 527 de 1999. Por medio de la cual se define y reglamenta el acceso y uso de los mensajes de datos, del comercio electrónico y de las firmas digitales. Diario Oficial No. 43.673.

Congreso de la República de Colombia. (2002). Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito Terrestre. Diario Oficial No. 44.932.

Congreso de la República de Colombia. (2012). Ley 1564 de 2012. Por medio de la cual se expide el Código General del Proceso. Diario Oficial No. 48.489.

Congreso de la República de Colombia. (2021). Ley 2161 de 2021. Por la cual se establecen medidas relacionadas con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Diario Oficial No. 51.865.

Congreso de la República de Colombia. (2022a). Ley 2220 de 2022. Por medio de la cual se expide el Estatuto de Conciliación. Diario Oficial No. 52.206.