

Bogotá, 28 de febrero de 2023

Doctor

JORGE LUIS QUIJANO PEREZ

**JUEZ SEGUNDO ADMINISTRATIVO ORAL DEL CIRCUITO JUDICIAL DE
MONTERÍA**

E-mail: adm02mon@cendoj.ramajudicial.gov.co

E.S.D

PROCESO: REPARACIÓN DIRECTA
RADICADO: 23-001-33-33-002-2022-00151
DEMANDANTE: ORFADY DEL ROSARIO VALENCIA CÁRDENAS Y OTROS
DEMANDADO: AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, NACIÓN,
MINISTERIO DE TRANSPORTE, INVIAS, A.N.I, MUNICIPIO DE
LORÍCA, MUNICIPIO DE CERETÉ, MUNICIPIO DE SAN PELAYO,
CONCESIÓN RUTA LA MAR.

ASUNTO: CONTESTACIÓN DEMANDA

JAVIER HERNANDO CARPIO GALINDO, mayor de edad, identificado con cédula de ciudadanía No. 77.174.491 de Valledupar, portador de la tarjeta profesional No. 325.413 del Consejo Superior de la Judicatura, actuando en calidad de apoderado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, según poder debidamente conferido por la jefe de la Oficina Asesora Jurídica de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual anexo; y estando dentro de los términos de ley, me permito presentar escrito de contestación de demanda, con base en las siguientes consideraciones:

**I. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LAS DECLARACIONES Y CONDENAS
DE LA DEMANDA**

Respecto a las pretensiones declarativas y condenatorias presentadas por el apoderado de los demandantes, me opongo a todas y cada una de ellas por carecer de fundamento legal y fáctico, especialmente con relación a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de conformidad con los argumentos que se expondrán dirigidos a establecer que en el presente caso no se configuran los elementos de la responsabilidad extracontractual del Estado contra la Entidad que represento, y por consiguiente desde el inicio del proceso, se solicita denegar las suplicas de la demanda respecto a la ANSV.

A LA PRIMERA: Me opongo categóricamente, por cuanto tal y como se acreditará mediante este escrito y durante el trámite del proceso, no le es imputable a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV ningún tipo de responsabilidad administrativa y patrimonial por daños antijurídicos de orden material y/o moral por presunta falla en el servicio por acción u omisión con relación a los hechos ocurridos el 07 de julio de 2020,

donde el señor ALEJANDRO VALENCIA VÁSQUEZ (q.e.p.d) perdió la vida, según el apoderado de los demandantes, como consecuencia de un siniestro vial ocurrido cuando el occiso, conducía un vehículo, tipo camión, marca CHEVROLET NPR BLANCO, modelo 1.997, identificado con las placas SDN-458 en el momento en que transitaba en la intersección vial que conduce a los municipios de Lórica, Cereté y San Pelayo del departamento de Córdoba. Entre otras razones de orden jurídico, porque la Entidad que represento no tiene competencia alguna para realizar la d realizar la vigilancia y control de la implementación de las medidas correctivas, preventivas y operativas de las vías del país de la infraestructura vial.

A LA SEGUNDA: Me opongo absolutamente, a cualquier pretensión y declaratoria en contra de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV a título de indemnización de perjuicios materiales, perjuicios morales, daño a la salud y daño a la vida de relación, y otros que se llegaren a determinar, toda vez que no es imputable a la Entidad defendida responsabilidad alguna de los hechos de la demanda. No existe relación, nexo, unión, vínculo o conexión entre el daño expuesto por los demandantes y las competencias que tiene la Entidad que represento.

En cuanto a las demás pretensiones condenatorias invocadas por el apoderado de los demandantes, mi representada se opone a todas y cada una de ellas, en relación a que no es del resorte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV realizar la vigilancia y control de la implementación de las medidas correctivas, preventivas y operativas de las vías del país, de conformidad con el artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, sus funciones van encaminadas a servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los gobiernos locales y regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los planes locales y regionales de seguridad vial.

II. PRONUNCIAMIENTO SOBRE LOS HECHOS

Antes de pronunciarnos sobre cada uno de los hechos, es necesario dejar la salvedad que estos en su mayoría no le constan a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pues se trata de acontecimientos donde la Entidad no participó, precisamente porque no está entre sus funciones atender accidentes o siniestros de tránsito en el país. Se insiste que, las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV van encaminadas a servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los gobiernos locales y regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los planes locales y regionales de seguridad vial, de acuerdo con el artículo 9 de la Ley 1702 de 2013.

Ahora bien, nos manifestamos frente a los “HECHOS” descritos en la demanda en los siguientes términos:

RESPECTO AL PRIMERO, SEGUNDO Y TERCER HECHO: Son ciertos. Sin embargo, es importante recalcar que, de acuerdo con el artículo 90 de la Constitución Política de

Colombia, no están dados los presupuestos para endilgar responsabilidad patrimonial a la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV.

RESPECTO AL HECHO CUARTO. Son ciertos, de acuerdo con el acervo probatorio allegado a la suplica, en las que se muestra la ocurrencia del accidente de tránsito acontecido el 07 de julio de 2020, en el que el señor ALEJANDRO VALENCIA VÁSQUEZ (q.e.p.d) perdió la vida cuando conducía un vehículo, tipo camión, marca CHEVROLET NPR BLANCO, modelo 1.997, identificado con las placas SDN-458 en el momento en que transitaba en la intersección vial que conduce a los municipios de Lorica, Cereté y San Pelayo del departamento de Córdoba. Sin embargo, se advierte que de acuerdo con el artículo 90 de la Constitución Política de Colombia, no están dados los presupuestos para endilgar responsabilidad patrimonial a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV.

RESPECTO AL HECHO QUINTO. No es hecho, además de contener un supuesto fáctico, contiene evidentes apreciaciones subjetivas del apoderado de los demandantes, respecto a ese tramo vial.

RESPECTO AL HECHO SEXTO. No es hecho, además de contener un supuesto fáctico, contiene evidentes apreciaciones subjetivas del apoderado de los demandantes, respecto al estado del tramo vial que conduce a los municipios de Lorica, Cereté y San Pelayo del departamento de Córdoba.

RESPECTO AL HECHO SEPTIMO: No es hecho, además de contener un supuesto fáctico, contiene evidentes apreciaciones subjetivas del apoderado de los demandantes respecto a ese tramo vial. Sin embargo, se deja claridad que, de acuerdo con el artículo 90 de la Constitución Política de Colombia, no están dados los presupuestos para endilgar responsabilidad patrimonial a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV.

RESPECTO AL HECHO OCTAVO: No es un hecho, es un supuesto fáctico, contiene evidentes apreciaciones personales y subjetivas del apoderado de los demandantes, las cuales deberá probar. Es importante resaltar que, las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial están determinadas en artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, y que estas están encaminadas a servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los gobiernos locales y regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los planes locales y regionales de seguridad vial, y que no es la llamada a realizar la vigilancia y control de la implementación de las medidas correctivas, preventivas y operativas de las vías del país.

RESPECTO A LOS HECHOS DEL NOVENO AL DECIMONOVENO. No son hechos, son supuestos fácticos, en los que el apoderado de la parte actora expresa sus apreciaciones personales, particulares y subjetivas, sus opiniones no le constan a la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, por lo que, de acuerdo con el artículo 90 de la Constitución Política de Colombia, no están dados los presupuestos para endilgarle responsabilidad patrimonial, y tendrán que ser probadas en el desarrollo del proceso.

Y POR ÚLTIMO EN CUANTO AL HECHO DUODECIMO. Es cierto, de acuerdo a los documentos aportados como anexos de la demanda, aunque no pertenece a la circunstancialidad de la causa petendi de demanda.

III. PRONUNCIAMIENTO FRENTE A LOS “FUNDAMENTOS DE DERECHO”

De acuerdo con lo esbozado en este punto de la demanda me permito presentar los siguientes argumentos direccionados a determinar que en el presente caso no se configuran los elementos de la responsabilidad extracontractual del Estado en cuanto a la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Lo anterior, a pesar de que el apoderado de los demandantes en este acápite trae a colación extractos de algunas sentencias proferidas por el Consejo de Estado relacionadas con el daño moral, el lucro cesante, y algunos elementos del principio de reparación integral, en igual sentido, resalta algunos aspectos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021, tales como, cifras de accidentalidad y su análisis, y el impacto de estas en la salud pública del país, también muestra algunas de las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV determinadas en el artículo 09 de la Ley 1702 de 2013, en la que resalta el numeral 4.1 del referido artículo: *"Definir las estrategias para el control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito"*, estableciendo una especie de analogía, para poder intentar demostrar asidero legal a su teoría. Es así como, la parte actora pretende atribuirle la responsabilidad de mi poderdante por los hechos ocurridos el 07 de julio de 2020, donde el señor ALEJANDRO VALENCIA VÁSQUEZ (q.e.p.d) perdió la vida, según el apoderado de los demandantes, como consecuencia de un siniestro vial ocurrido cuando el occiso, conducía un vehículo, tipo camión, marca CHEVROLET NPR BLANCO, modelo 1.997, identificado con las placas SDN-458, por, según los demandantes, *"precipitarse a un caño que si bien tenía construida una cuneta, la misma carecía de la debida señalización así como carecía de dotación de barrera o baranda de acero revestida con pintura reflectiva (reglados en el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito); carecía adicionalmente de sardineles o delimitadores de calzada (reglados en el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito) y señal preventiva que indicase la existencia de un caño o lecho de quebrada en ese sitio geográfico (reglados en el artículo 2° del Código Nacional de Tránsito bajo la denominación señales luminosas de peligro): la vía Montería-Planeta Rica, a la altura del km. 16+500 mts..."*. Sin embargo, omite exponer si existe una obligación legal o reglamentaria a cargo de la Entidad de realizar la acción con la cual se habría evitado el daño o por qué la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV está llamada a responder administrativa y patrimonialmente por la pérdida de la vida del señor ALEJANDRO VALENCIA VÁSQUEZ (q.e.p.d).

Recordemos que, la Constitución Política de Colombia de 1991 dispone en su artículo 90, cuáles son los elementos estructurantes para exigir del Estado la indemnización de los perjuicios que por su acción u omisión haya causado a los particulares, a saber: a) La existencia de un daño antijurídico, b) Que dicho daño haya sido ocasionado por la acción o la omisión de la autoridad, c) Que dicho daño sea imputable al Estado.

Por tal razón, es importante mencionar que los elementos de la responsabilidad son las bases necesarias para su existencia. La responsabilidad extracontractual del Estado se configura con la demostración del daño antijurídico y de su imputación a la administración por acción u omisión, y la imputación no es otra cosa que la atribución fáctica y jurídica que del daño antijurídico se hace al Estado.

Dicho lo anterior, se explicará que mi defendida no tiene la función de *vigilancia y control de la implementación de las debidas medidas correctivas, preventivas y operativas con acuerdo a los parámetros que en materia de seguridad vial en las carreteras del orden Nacional*, pues sus funciones están claramente definidas en el artículo 9 de la Ley 1703 de 2013.

Se precisa que la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas de seguridad vial nacional, teniendo en cuenta que la seguridad vial se trata de un enfoque multidisciplinario entre varias entidades competentes sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tránsito en la vía.

1. Entidades responsables del sistema nacional de carreteras.

Al respecto, la Ley 105 de 1993 define las competencias sobre la infraestructura de transporte estableciendo que las vías nacionales son aquellas a cargo de la Nación, las vías departamentales son aquellas a cargo de los departamentos y las vías municipales y distritales aquellas a cargo de los municipios¹. El legislador en la mencionada norma distribuyó la responsabilidad de la Nación y de las entidades territoriales teniendo en cuenta los diferentes tipos de vías y su importancia nacional o regional.

La Ley 105 de 1993, trajo consigo la responsabilidad de apropiar, en los respectivos niveles, los recursos presupuestales que se requieran para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de estas. El artículo 19 ibidem establece que corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad.

En concordancia con lo expuesto, la Nación y las entidades territoriales están en la obligación de incorporar dentro de su plan de desarrollo e inversiones, proyectos y obras para garantizar la sostenibilidad y transitabilidad de las vías bajo su responsabilidad, según las competencias asignadas en dicha ley y de apropiar en sus respectivos presupuestos las partidas que se requieran para el efecto.

Igualmente, la Ley 1228 de 2008 en su artículo 1° determina que *"Las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden. Estas categorías podrán corresponder a carreteras a cargo de la Nación, los departamentos, los distritos especiales y los municipios. El Ministerio de Transporte será la autoridad que, mediante criterios técnicos, determine a qué categoría pertenecen"*.

¹ Ley 105 de 1993, artículos 12 a 20.

Se concluye entonces, que la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales en materia de infraestructura vial confirma la intención del legislador de asignar la responsabilidad de conservación y mantenimiento de las vías a cada uno de los entes que en virtud de la ley figuran como responsables de este tipo de activos, lo que necesariamente se traduce en la focalización de la inversión de los recursos del presupuesto nacional hacia el tipo de vías que por sus características integran la red vial nacional; otro tanto, sucede con la focalización de los recursos de los presupuestos departamentales, municipales o distritales, en relación con las respectiva infraestructura vial a su cargo.

De lo expuesto se puede inferir que, la Agencia Nacional de Seguridad Vial en ningún momento puede ser considerado como sujeto procesal generador o causante del daño a que se refiere el presente medio de control en cuanto como se expuso, no existe titularidad por parte de este ni de la función, ni de la obligación de *“vigilancia y control de la implementación de medidas correctivas, preventivas y operativas con acuerdo a los parámetros que en materia de seguridad vial en las carreteras del orden Nacional”*, pues, como se dijo anteriormente, existe una clasificación vial y se tienen definidos los responsables de su mantenimiento, conservación, vigilancia y control, en función de dicha clasificación.

2. Competencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial sobre los hechos y pretensiones de la demanda.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial tiene como finalidad la reducción de víctimas por accidentes y hechos de tránsito, pero sus funciones no abarcan la vigilancia y control de la implementación de las medidas correctivas, tampoco, la señalización, la provisión de personal de control en vías (agentes de tránsito), la dotación de elementos de seguridad o de personal que adelante procesos por violación de normas de tránsito, construcción de pasos peatonales, contención de muros, ni mantenimiento de infraestructura vial, pues estas son funciones que son intrínsecas de otras entidades públicas que también tienen obligaciones en seguridad vial.

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, adoptado mediante Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012 y ajustado a través de la Resolución 2273 del 06 de agosto de 2014 del Ministerio de Transporte, vigente para la época de los hechos, determinó la competencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como coordinador de todos los responsables en seguridad vial del país, tales como: A nivel Nacional se tiene la Agencia Nacional de Infraestructura en vías nacionales concesionadas, el Instituto Nacional de Vías en vías nacionales no concesionadas y a nivel territorial los organismos de tránsito:

*“La ANSV con su estructura de funciones y de organización interna, podrá responder a los nuevos desafíos que enfrenta la institucionalidad para la seguridad vial en Colombia. Lo anterior, aunado a su integralidad en competencias, la garantía de financiación, la capacidad para la toma de decisiones, la administración de recursos y la coordinación de esfuerzos de todos los participantes del sector gubernamental responsables de la seguridad vial”.*²

² Plan Nacional de Seguridad Vial. 2.4 Situación de la institucionalidad en Colombia frente a la seguridad vial. Pág. 51.

De acuerdo con el aforismo constitucional, según el cual las autoridades solo son responsables por el ejercicio de las funciones que las leyes y los reglamentos les asignan, se hace necesario reiterar el principio de legalidad previsto en los artículos 6, 121, 122 y 123 de la Constitución Política, que se entiende como un límite del ordenamiento jurídico al ejercicio de la función pública, es decir, las autoridades deberán sujetar sus actuaciones de acuerdo con el marco de competencia prescrito en la Constitución, la ley y el reglamento.

La Corte Constitucional en Sentencia C-028 de 2016, señala que el principio de legalidad se encuentra ligado al principio de competencia *“En Colombia el principio de legalidad ha sido entendido como una expresión de racionalización del ejercicio del poder, esto es, como el sometimiento de las actuaciones de quienes desempeñan funciones públicas a norma previa y expresa que las faculden”*.

Por su parte, el artículo 121 de la Carta reitera el contenido del principio de legalidad, al señalar que *“ninguna autoridad del Estado podrá ejercer funciones distintas de las que le atribuyen la Constitución y la ley”*, y el artículo 123 estipula que existe un sistema de legalidad que vincula a todos los servidores públicos y a todas las autoridades no sólo a la Constitución y la ley, sino que la extiende al reglamento.

En concordancia con los anteriores preceptos, es importante traer a colación los artículos 2, 3 y 9 de la Ley 1702 de 2013 en los que se establece el objeto y las funciones de la ANSV:

“Artículo 2°. Autoridad. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

Artículo 3°. Objeto. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

Artículo 9°. Funciones. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:

1. De planificación

1.1 Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.

1.2 Diseñar y promulgar en nombre del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años.

1.3 Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.

1.4 Coordinar y administrar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial en Colombia.

1.5 Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.

1.6 Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.

2. De regulación

2.1 Presentar al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte iniciativas normativas (legislativas y reglamentarias) relativas al Tránsito con incidencia en la seguridad vial, con base en la evaluación de la normatividad existente.

2.2 Evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación, actualización, o derogación, cuando corresponda; si son de orden legal las propondrá al Ministerio de Transporte para que se presenten a consideración del Congreso de la República.

2.3 Definir con el apoyo técnico del INVIAS y la ANI, en un plazo no mayor de un (1) año posterior a la promulgación de esta ley, un manual de elementos de protección para las vías del país, obedeciendo a criterios técnicos relacionados con las condiciones y categoría de la vía.

2.4 Definir una estrategia, en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días posteriores a la sanción de esta ley, para los actores más vulnerables del tránsito, llámense peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del servicio público de transporte en la infraestructura vial de mayor riesgo, llámese vías troncales y principales en las ciudades y en toda la red nacional de vías primarias y concesionadas, dobles calzadas.

2.5 Definir en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días posteriores a la promulgación de esta ley, las obligaciones que en cuanto a seguridad vial corresponderán a los organismos de tránsito de acuerdo con su categorización y con el tipo de servicios de tránsito que puedan ofrecer, los que deberá cumplir en adelante cada uno de estos organismos para mantener su habilitación y

funcionamiento. La Superintendencia de Puertos y Transporte mantendrá su función de vigilancia sobre ellos.

2.6 Definir, con los Ministerios de Transporte, Comercio y Relaciones Exteriores, la agenda para el desarrollo de los reglamentos técnicos de equipos y vehículos en cuanto a elementos de seguridad, así como establecer las condiciones de participación en los organismos internacionales de normalización y evaluación de la conformidad de dichos elementos, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley.

2.7 Definir, dentro del marco del derecho fundamental a la libre circulación, los reglamentos, las acciones y requisitos necesarios en seguridad vial que deban adoptarse para la reducción de los accidentes de tránsito en el territorio nacional.

2.8 Definir los contenidos generales de los cursos sobre normas de tránsito para los infractores.

3. De información

3.1 Desarrollar, comentar y promover mecanismos tecnológicos y de información que permitan modelar e investigar las causas y circunstancias de los siniestros viales, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.2 Utilizar, evaluar y procesar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito como base para proponer al Ministerio de Transporte la adopción de políticas y la actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial, y/o para solicitar la intervención de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

3.3 Ser el órgano institucional de información a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno en materia de seguridad vial.

3.4 Desarrollar, fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial. Toda investigación técnica sobre accidentes de tránsito que contraten, ordene o realicen directamente entidades públicas o privadas, deberá remitirse en copia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para que esta formule las recomendaciones tendientes a la superación o mitigación de los riesgos identificados. Se considerará de interés público la investigación técnica de accidentes de tránsito en el territorio nacional.

3.5 Diseñar e implementar un sistema de medición de indicadores de seguridad vial, conforme a la metodología definida y empleada por organismos internacionales del ramo, que retroalimente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

3.6 Representar al Gobierno Nacional en actividades y escenarios académicos internacionales y ante organismos multilaterales en lo relacionado con la promoción de la seguridad vial.

4. De control

4.1. Definir las estrategias para el control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

4.2 Diseñar, coordinar y adoptar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial en todo el territorio Nacional.

4.3 Coordinar e implementar con las entidades públicas competentes, los mecanismos para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial.

4.4 Implementar estrategias y diseñar medidas e instrumentos para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la accidentalidad vial, las cuales deben contener la solicitud a la Superintendencia de Puertos y Transporte de suspensión de la habilitación de los organismos de tránsito o de apoyo que incurran en malas prácticas o de la licencia de conducción por reincidencia.

El Ministerio de Transporte reglamentará la forma en que se ejercerá esta función.

4.5 Formular, para su adopción por el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución, a lo largo de todos los niveles de formación.

4.6 Definir los criterios de evaluación y las modificaciones que sean necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, para actualizar las reglas y condiciones en la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación física y de conocimientos teóricos y prácticos, que deberán cumplir los aspirantes a obtener, recategorizar o revalidar una licencia de conducción.

4.7 Promover la implementación y uso de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC) con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad de las políticas de seguridad vial.

4.8 Definir y reglamentar la política en materia de sistemas automáticos y semiautomáticos de control e imposición de estas infracciones de tránsito.

4.9 Reglamentar los requisitos de capacitación que deben cumplir los funcionarios de los Organismos de Tránsito en aspectos técnicos y jurídicos que garanticen la legalidad de los procesos contravencionales que se apliquen en el desarrollo de sus funciones.

5. Campañas de concientización y educación

5.1 Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país.

5.2 Promover instancias de capacitación y/o capacitar a técnicos y funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial.

5.3 Promocionar y apoyar el conocimiento de la seguridad vial en la formación de profesionales, de tal forma que se pueda exigir la vinculación de profesionales especializados en seguridad vial para el diseño y construcción de proyectos de infraestructura vial.

5.4 Definir, de acuerdo con lo establecido en el Código Nacional de Tránsito, los contenidos que en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país y la que deban llevar los manuales de propietario.

5.5 Coordinar con el Ministerio de Educación el diseño e implementación de los contenidos y metodologías de la educación vial, en los términos dispuestos por la Ley 1503 de 2011.

6. Infraestructura

6.1 Promover el diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura, por medio de auditorías o inspecciones de seguridad vial.

6.2 Definir las condiciones de conformación del inventario local, departamental y nacional de las señales de tránsito a cargo de las autoridades de esos mismos órdenes, quienes estarán obligadas a suministrar y a mantener actualizada esa información.

7. Coordinación y consulta

7.1 Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

7.2 Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

7.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial.

7.4 Formular indicadores de desempeño para todos los actores de la seguridad vial en el país enfocados a la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito.

7.5 Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país al Congreso de la República y publicarlo en diarios escritos de amplia circulación y en su página web, a más tardar el último día del mes de junio del año siguiente.

7.6 Coordinar con el Ministerio de Salud y Protección Social la creación de un programa o sistema de atención a víctimas en accidentes de tránsito con cargo

a los recursos de la subcuenta de enfermedades catastróficas y accidentes de tránsito – ECAT–.

8. Consultivas

8.1 *Emitir concepto respecto de cualquier proyecto normativo de autoridad nacional o territorial cuya aplicación pueda tener relación o implicaciones con la seguridad vial.*

8.2 *Proponer y concertar las condiciones de seguridad activa y pasiva mínimas para la homologación de vehículos automotores por parte de la autoridad competente, en concordancia con los reglamentos técnicos internacionales que en cada caso apliquen, así como las condiciones de verificación por parte de los Ministerios de Industria, Comercio y Turismo.*

8.3 *Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los sectores industriales, empresariales, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial. La consulta y participación de estos sectores será obligatoria y se hará efectiva tanto como por convocatoria de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como por solicitud de estos mismos.*

9. Otras

9.1 *Promover el desarrollo de la instituciones y autoridades públicas o privadas de control de calidad que evalúen permanentemente los productos que se utilizan en la seguridad vial tanto en el equipamiento de los vehículos, el amoblamiento de la infraestructura, las ayudas tecnológicas y la protección de los conductores peatones y pasajeros.*

9.2 *Gestionar su propia financiación y posibles recursos adicionales.*

9.3 *Las demás que le asigne la ley o que sean necesarias para el normal funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)."*

En cuanto a las funciones precitadas, la Agencia Nacional de Seguridad Vial a través de la Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, es la entidad encargada de recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que, sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial (Artículo 9 Numeral 1.6). (resaltado propio).

En ese sentido, vale la pena precisar que el Observatorio realiza análisis de información y se alimenta de fuente productoras de datos, como el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT del Ministerio de Transporte³, donde se encuentran entre otros registros, el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito - RNAT y que su instrumento de captura es el Informe Policial de Accidentes de Tránsito – IPAT, a partir del cual se genera la

³ Véase Resolución 3545 de 2009 “por la cual se dictan unas disposiciones en relación con el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT”

información estadística sobre accidentalidad vial (resaltado propio), la cual se complementa con el análisis de otras fuentes primarias de información; y que el Observatorio Nacional de Seguridad Vial no tiene entre sus funciones la de certificar el reporte de información a tales fuentes. En tal sentido, la información que se entrega tiene carácter netamente estadístico y no se constituye en una certificación del accidente de tránsito o de reporte de información a la fuente primaria.

De lo expuesto, se reitera que la entidad que represento es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. La misión indicada a la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV es la de prevenir y reducir los siniestros de tránsito, así como la de planificar, articular y gestionar la seguridad vial del país, y servir de soporte institucional y de coordinación de los organismos y entidades públicas y privadas para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional. (resaltado propio).

Observadas las funciones transcritas, en ningún aparte de la Ley 1702 de 2013, le establece competencia a mi poderdante para realizar vigilancia y control de la implementación de las debidas medidas correctivas preventivas y operativas, como las posee directamente otras entidades del sector, por lo tanto, no le es atribuible a la entidad el criterio empleado por la parte actora como causa del siniestro: *“desidia y omisión en su deber funcional de vigilancia y control de la implementación de las debidas medidas correctivas, preventivas y operativas con acuerdo a los parámetros que en materia de seguridad vial en las carreteras del orden Nacional ...”*. No existe en el presente caso relación o conexión alguna con las causas que provocaron la pérdida de la vida del señor ALEJANDRO VALENCIA VÁSQUEZ (q.e.p.d) y las funciones legales y reglamentarias de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, por ende, no es posible imputarle bajo ningún criterio responsabilidad administrativa y patrimonial por el presunto daño.

IV. EXCEPCIONES

Además de todas aquellas que de conformidad con el artículo 175 del Código Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo encuentre probadas el honorable juez, y las que para el efecto señale el CGP, propongo las siguientes:

1. **EXCEPCIÓN PREVIA.**

a. **Falta de legitimación en la causa por pasiva de la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV.**

La Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV no tiene competencia para realizar la vigilancia y control de la implementación de medidas correctivas, preventivas y operativas de las vías en el territorio nacional, por ende, el demandante no puede exigir a mi representada el cumplimiento de unas obligaciones que no tiene a cargo. En ese orden, se configura y se propone la falta de legitimación en la causa por pasiva de hecho como presupuesto procesal de la demanda.

Al respecto, El Consejo de Estado ha expuesto lo siguiente:

“La exigencia de legitimación en la causa por pasiva alude a la aptitud que debe reunir la persona –natural o jurídica– contra quien se dirige la demanda para oponerse jurídicamente a las pretensiones que el demandante esgrime en su contra. En ese sentido, no basta con ser objeto de demanda para concurrir legítimamente a un juicio, es imperioso estar debidamente legitimado para ello. Al respecto destaca la Sala que la jurisprudencia de esta Corporación ha distinguido entre la legitimación en la causa de hecho y la legitimación en la causa material; distinción que se ha expuesto en los siguientes términos:

(...) toda vez que la legitimación en la causa de hecho alude a la relación procesal existente entre demandante legitimado en la causa de hecho por activa y demandado legitimado en la causa de hecho por pasiva y nacida con la presentación de la demanda y con la notificación del auto admisorio de la misma a quien asumirá la posición de demandado, dicha vertiente de la legitimación procesal se traduce en facultar a los sujetos litigiosos para intervenir en el trámite del plenario y para ejercer sus derechos de defensa y de contradicción; la legitimación material, en cambio, supone la conexión entre las partes y los hechos constitutivos del litigio, ora porque resultaron perjudicadas, ora porque dieron lugar a la producción del daño.

De ahí que un sujeto pueda estar legitimado en la causa de hecho, pero carecer de legitimación en la causa material, lo cual ocurrirá cuando a pesar de ser parte dentro del proceso no guarde relación alguna con los intereses inmiscuidos en el mismo, por no tener conexión con los hechos que motivaron el litigio, evento éste en el cual las pretensiones formuladas estarán llamadas a fracasar puesto que el demandante carecería de un interés jurídico.

En suma, en un sujeto procesal que se encuentra legitimado de hecho en la causa no necesariamente concurrirá, al mismo tiempo, legitimación material, pues ésta solamente es predicable de quienes participaron realmente en los hechos que han dado lugar a la instauración de la demanda o, en general, de los titulares de las correspondientes relaciones jurídicas sustanciales; por consiguiente, el análisis sobre la legitimación material en la causa se contrae a dilucidar si existe, o no, relación real de la parte demandada o de la demandante con la pretensión que ésta fórmula o la defensa que aquella realiza, pues la existencia de tal relación constituye condición anterior y necesaria para dictar sentencia de mérito favorable a una o a otra”⁴.

De lo anterior se colige que la legitimación en la causa por pasiva es entendida como la calidad que tiene una persona para formular o contradecir las pretensiones de la demanda, por cuanto es sujeto de la relación jurídica sustancial, por lo que para poder predicar esta calidad es necesario probar la existencia de dicha relación. En tal orden, cabe destacar que al expediente no se allegó prueba de ningún vínculo existente entre los hechos que ocasionaron el deceso del señor ALEJANDRO VALENCIA VÁSQUEZ (q.e.p.d) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV, razón por la cual no es dable

⁴ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Tercera, Subsección C, Sentencia de 8 de abril de 2014, Rad. 76001233100019980003601(29321). Magistrado Ponente: Dr. Jaime Orlando Santofimio Gamboa.

condenarla sin existir elementos de juicio suficientes para ello, pues no se acreditó la existencia de una relación jurídica-sustancial.

En consonancia con lo ya explicado en los acápites anteriores, sustento esta excepción y para ello insisto en la falta de competencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y en que exigirle lo que se está pretendiendo con la demanda resulta violatorio del artículo 6 de la Constitución Política, al respecto, la jurisprudencia del Consejo de Estado que como ya lo transcribimos arriba, es enfática en que en Colombia, el Estado de Derecho implica que no hay competencias implícitas y que definitivamente las autoridades y los servidores públicos sólo pueden realizar lo que expresamente les este permitido.

Se debe insistir en que esencialmente, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, coordina a los sectores privados y públicos con obligaciones en materia de seguridad vial y vela por la implementación del plan de acción de la seguridad vial del gobierno junto con los agentes propietarios de las acciones que se le pretende endilgar a esta entidad.

Tal y como ya se ha esbozado, la responsabilidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV para el caso que nos ocupa no se circunscribió por parte de quien demanda en las disposiciones contenidas en la Ley 1702 de 2013, pues en ningún momento se ha incumplido alguna de las finalidades de la agencia, esto es en cuanto a la planeación, articulación y gestión de la seguridad vial en el país.

2. EXCEPCIONES DE MÉRITO

Es esencial advertir una vez más que, de la narración de los hechos y los medios probatorios aportados, no se desprende de ninguna manera la estructuración de los elementos de la responsabilidad extracontractual de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el accidente o siniestro vial sufrido por el señor ALEJANDRO VALENCIA VÁSQUEZ (q.e.p.d) que le causó su deceso, en consecuencia, a mi representada no le es exigible la indemnización de los perjuicios alegados en la demanda.

a. Inexistencia del nexo causal.

Una vez revisada la demanda y el material probatorio aportado en ella, consideramos que no se ha acreditado la existencia de los tres elementos fundamentales para poder predicar la responsabilidad del Estado, en este caso específico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pues el apoderado de los demandantes nunca advierte en concreto cuál de las funciones atribuibles a la Agencia fue la que se incumplió y fue preponderante para la causación del accidente o siniestro vial en el que se vio afectado el señor ALEJANDRO VALENCIA VÁSQUEZ (q.e.p.d). En otras palabras, no existe un nexo causal entre los hechos y las funciones y competencias de la Agencia Nacional de Seguridad Vial con el daño que se le reclama.

Se insiste en que no se encuentra fundamentadas las apreciaciones del apoderado de los demandantes frente a lo dispuesto en el artículo 9 de la ley 1702 de 2013 “*Funciones de la ANSV*”, significando ello que, por el hecho de haberse ocurrido el accidente o siniestro vial que causó el deceso del señor ALEJANDRO VALENCIA VÁSQUEZ (q.e.p.d) no es posible afirmar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial - ANSV haya incumplido algunos de sus deberes funcionales. En suma, la Agencia no interviene en la vigilancia y control de la implementación de medidas correctivas, preventivas y operativas de las vías en el territorio nacional, por lo cual, no le es imputable responsabilidad alguna por los hechos que nos ocupa. En la demanda no se señala la relación necesaria y eficiente entre las causas del accidente de tránsito o siniestro vial y el daño que se alega.

De igual manera, no hay una causalidad adecuada por parte de mi defendida, al respecto recordemos lo que sobre las teorías de causalidad dice el profesor Javier Tamayo:

“De este doctrinante claramente se desprende que debemos tomar la teoría de la causalidad adecuada la cual señala:

“... que no todas las causas que intervienen en producción de un evento son equivalentes. En consecuencia, solo las que se consideren adecuadas tienen incidencia causal desde el punto de vista jurídico. Si entre esas causas adecuadas se encuentran uno o más comportamientos ilícitos del demandado o de los demandados, todos ellos se considerarán como causa adecuada del daño. Ni significa, pues, que una causa que se considere más adecuada que las otras, ipso facto excluya a las demás. De otro lado, puede suceder que un comportamiento no se considere causa adecuada del daño todo depende de las circunstancias.

Refiriéndose a esta teoría, el profesor DALCQ expresa:

Esta teoría -la de la causalidad adecuada- considera también, que para ser retenido como causa de un daño, un hecho debe ser la condición necesaria de dicho daño. Entendemos por ello la condición sine qua non, es decir aquella sin la cual el daño no se habría producido. Pero contrariamente a la afirmación de los partidarios de la equivalencia de las condiciones, la teoría de la causalidad adecuada rechaza esta equivalencia y declara que no todas las condiciones necesarias podrán ser tenidas como causas; no se tendrá más que aquellas que están unidas al daño por una relación de causalidad adecuada.”

Sobre la causalidad adecuada se ha pronunciado el máximo Tribunal de lo Contencioso Administrativo en numerosas ocasiones, trayendo como ejemplo la del CONSEJO DE ESTADO; SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO; SECCIÓN TERCERA; del catorce (14) de febrero de dos mil dieciocho (2018); Radicación número: 25000 23 26 000 2010 00683 01 (44774); Actor: PRISCILA PARDO; MARTÍNEZ Y OTROS; Demandado: MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL, POLICÍA NACIONAL; Referencia: ACCIÓN DE REPARACIÓN DIRECTA – SENTENCIA: Consejero ponente: DANILO ROJAS BETANCOURTH:

“... 26. No obstante, esta falla del servicio resulta irrelevante en el juicio de responsabilidad pues la conducta del patrullero Sarmiento Pedraza no fue la causa adecuada o determinante del daño padecido por los demandantes debido a que, como bien lo anotó el agente del Ministerio Público, el accidente bien pudo haberse producido incluso si un vehículo distinto al oficial hubiera transitado por el lugar.

27. Sobre la causalidad adecuada o determinante, esta Corporación se ha pronunciado así⁵:

El elemento de responsabilidad “nexo causal” se entiende como la relación necesaria y eficiente entre la conducta imputada y probada o presumida, según el caso, con el daño demostrado o presumido. La jurisprudencia y la doctrina indican que para poder atribuir un resultado a una persona como producto de su acción o de su omisión, es indispensable definir si aquel aparece ligado a ésta por una relación de causa a efecto, no simplemente desde el punto de vista fáctico sino del jurídico. Sobre el nexo de causalidad se han expuesto dos teorías: la equivalencia de las condiciones que señala que todas las causas que contribuyen en la producción de un daño se consideran jurídicamente causantes del mismo, teoría que fue desplazada por la de causalidad adecuada, en la cual el daño se tiene causado por el hecho o fenómeno que normalmente ha debido producirlo. Dicho de otro modo, la primera teoría refiere a que todas las situaciones que anteceden a un resultado tienen la misma incidencia en su producción y, en consecuencia, todas son jurídicamente relevantes, pues “partiendo de un concepto de causalidad natural, todas las condiciones del resultado tienen idéntica y equivalente calidad causal”. Y sobre la teoría de la causalidad adecuada la acción o la omisión que causa un resultado es aquella que normalmente lo produce. De estas teorías en materia de responsabilidad extracontractual se aplica la de causalidad adecuada, porque surge como un correctivo de la teoría de la equivalencia de las condiciones, para evitar la extensión de la cadena causal hasta el infinito⁶.

Al respecto, es menester traer a colación lo que la doctrina ha manifestado al respecto:

“Para explicar el vínculo de causalidad que debe existir entre el hecho y el daño, se han ideado varias teorías; las más importantes son: la “teoría de la equivalencia de las condiciones” y “la teoría de la causalidad adecuada”. De acuerdo con la primera, todas las causas que contribuyeron a la producción del daño se consideran, desde el punto de vista jurídico, como causantes del hecho, y quienes estén detrás de cualquiera de esas causas, deben responder. A esta teoría se la rechaza por su inaplicabilidad práctica, pues deshumanizaría la responsabilidad

5. Consejo de Estado, Sección Tercera, sentencia de 11 de diciembre de 2002, exp. 13818, C.P. María Elena Giraldo Gómez.

6. [7] Sentencia proferida el día 25 de julio de 2002. Sección Tercera del Consejo de Estado. Expediente 13.680.

civil y permitiría, absurdamente, buscar responsables hasta el infinito. Para suavizar este criterio, se ha ideado la llamada teoría de la causalidad adecuada, según la cual no todos los fenómenos que contribuyeron a la producción del daño tienen relevancia para determinar la causa jurídica del perjuicio; se considera que solamente causó el daño aquel o aquellos fenómenos que normalmente debieron haberlo producido; esta teoría permite romper el vínculo de causalidad en tal forma, que solo la causa relevante es la que ha podido producir el daño...

“(...) Aplicando la teoría de la causalidad adecuada, el juez considera que la causa externa ha sido el hecho que normalmente ha producido el daño, y, en consecuencia, el vínculo de causalidad debe romperse de tal modo, que el demandado no se considere jurídicamente como causante del daño...”⁷.

En materia de responsabilidad extracontractual del Estado, los desarrollos doctrinarios y jurisprudenciales han determinado tres elementos a saber: el hecho generador, que se refiere a la actividad de la administración a la cual se le atribuye responsabilidad; el daño, que se refiere al efecto de menoscabo patrimonial que sufre el individuo con ocasión del hecho, omisión o la operación de la administración; y finalmente, el nexo causal entre el hecho, operación u omisión con el daño generado al particular.

En el presente caso, la parte demandante no acredita dos de los elementos de la responsabilidad frente al caso concreto. Es decir, no demuestra probatoriamente el hecho generador del daño (atribuible a la Agencia) ni el nexo de causalidad (funciones artículo 9° ley 1702 de 2013) con esta entidad frente a lo que reclama ante la jurisdicción, puesto que, visto las funciones de la Agencia y el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, adoptado mediante Resolución 1282 del 30 de marzo de 2012 y ajustado a través de la Resolución 2273 del 06 de agosto de 2014 del Ministerio de Transporte (vigente para la época de los hechos) en cuanto a los agentes propietarios de sus acciones y la funciones de las otras entidades públicas que tienen a su cargo las vías, es evidente que mi defendida no es responsable de lo que se le ataño.

Si bien la ANSV es autoridad en materia de seguridad vial a nivel nacional, no existe un nexo causal entre los hechos expuestos por los demandantes y la entidad. En el presente caso, el autor de la vulneración, si lo hubiere, no es la Agencia, sino que podría ser una las entidades que se encuentran a cargo de esta función. No se evidencia entonces, un puente entre una actuación o la omisión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y las lesiones que causaron el deceso del señor ALEJANDRO VALENCIA VÁSQUEZ (q.e.p.d) en el accidente de tránsito o siniestro vial ocurrido el 04 de abril de 2019.

3. EXCEPCION GENÉRICA

De conformidad con lo señalado por el artículo 175 y 180 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, solicito decidir a favor cualquier otra

7. [8] TAMAYO JARAMILLO, Javier. *De la Responsabilidad Civil. Las presunciones de responsabilidad y sus medios de defensa*. Edit. Temis, 2ª edición. Tomo I, vol. 2., Santafé de Bogotá, 1996. pp. 245, 246.

que el fallador encuentre probadas sin desconocer la propia responsabilidad de un tercero y/o la falta de imprevisión, y cuidado de la conductora.

V. PETICIÓN

De conformidad con lo expuesto, y teniendo en cuenta los razonamientos jurídicos y legales ya formulados, solicito al despacho denegar todas y cada una las pretensiones de la demanda.

Así mismo, solicito se declaren las excepciones propuestas de manera especial en su condición de excepción mixta dentro de la Audiencia Inicial la excepción de “Falta de legitimación en la causa por pasiva de la Agencia Nacional de Seguridad Vial”.

Por último, solicito se me reconozca personería jurídica dentro del presente proceso.

VI. PRUEBAS

Las que obren en el proceso y las que se presentan a este expediente aportadas por otras entidades.

VII. NOTIFICACIONES

Se reciben notificaciones en la Avenida La Esperanza Nro. 62 – 49, piso 9. Complejo empresarial Gran Estación, costado Esfera en la ciudad de Bogotá D.C., o mediante el correo electrónico: notificacionesjuridicas@ansv.gov.co.

VIII. ANEXOS

1. Poder debidamente otorgado.
2. Documentos de representación judicial
3. Copia de cédula apoderado.
4. Copia de tarjeta profesional apoderado.

Cordialmente,

JAVIER HERNANDO CARPIO GALINDO

C.C. No. 77.174.491 de Valledupar

T.P. No. 325.413 del C.S de la J.