

POTESTAD REGLAMENTARIA – Concepto / MINISTERIOS – Ostentan potestad reglamentaria derivada o de segundo grado / MINISTERIO DE TRANSPORTE – Prohibición de cambiar el chasis de un vehículo automotor

La potestad reglamentaria es la facultad constitucional atribuida de manera permanente a algunas autoridades para expedir un conjunto de disposiciones jurídicas de carácter general y abstracto para la debida ejecución de la ley, a través de las cuales se desarrollan las reglas y principios en ella fijados. Su propósito es señalar aquellos detalles y pormenores necesarios que permiten la debida aplicación de la ley, sin que en ningún caso pueden modificarla, ampliarla o restringirla en cuanto a su contenido material o alcance... La potestad reglamentaria que ostentan los Ministerios es derivada o de segundo grado. En efecto, esta facultad de expedir actos generales, en el caso de los Ministerios, se ejerce en todo caso, frente a la potestad reglamentaria del Presidente de la República, con criterio residual y subordinado. Esta facultad reglamentaria encuentra sustento constitucional en el artículo 208 de la Constitución política, en cuyo inciso primero se establece que: “Los ministros y los directores de departamentos administrativos son los jefes de la administración en su respectiva dependencia. Bajo la dirección del Presidente de la República, les corresponde formular las políticas atinentes a su despacho, dirigir la actividad administrativa y ejecutar la ley”.

FUENTE FORMAL: CONSTITUCION POLITICA – ARTICULO 189 NUMERAL 11 / CONSTITUCION POLITICA – ARTICULO 208

NOTA DE RELATORIA: Potestad reglamentaria de los Ministerios, Consejo de Estado, Sección Primera, sentencia de 29 de julio de 2010, Rad. 2002-00249-01, MP. Rafael E. Ostau de Lafont Pianeta.

VEHICULO AUTOMOTOR – Cambio de chasis / MINISTERIO DE TRANSPORTE – Está facultado para prohibir el cambio del chasis de un vehículo automotor

Es en ejercicio de su potestad reglamentaria derivada o de segundo grado y a la luz de las disposiciones legales antes citadas que el Ministerio de Transporte dictó la norma reglamentaria contenida el acto parcialmente acusado. En efecto, la prohibición del cambio de chasis establecida en un aparte del párrafo único del artículo 62 de la Resolución núm. 004775 de 1º de octubre de 2009 tiene como sustento la garantía de la seguridad de las personas. A este respecto es preciso tener en cuenta, como antes se señaló, que con el propósito de lograr la seguridad de las personas -que por la naturaleza peligrosa de la actividad de conducción de vehículos es puesta en riesgo-, el Código Nacional de Tránsito estableció que cuando los vehículos automotores sufran destrucción total debe ser cancelada la licencia de tránsito respectiva (art. 40). La Resolución 004775 de 2009, en una disposición que no fue objeto de demanda (art. 3º), se encargó de precisar para los efectos de esa disposición legal el concepto de “destrucción total del vehículo” y señaló que ella se presenta, entre otros casos, cuando su chasis sufre un daño tal que técnicamente sea imposible su recuperación. Según la definición contenida en el artículo 2º de la Ley 769 de 2002, el chasis es el conjunto de elementos que proporcionan soporte a todas las partes del vehículo mediante un bastidor. En ese orden, si este elemento que constituye el soporte o la estructura del vehículo automotor sufre un daño tal que sea imposible técnicamente su recuperación el vehículo deja de existir y es necesario cancelar su matrícula (Ley 769 de 2002, art. 40 y Resolución 044575 de 2009, art. 47). Entonces, en armonía con esta normativa que no fue censurada, es que el Ministerio de Transporte en el aparte

demandado del párrafo único del artículo 62 de la Resolución 004775 de 2009 estableció que el chasis no sería cambiable. Solo es viable su intervención cuando técnicamente es factible su recuperación. Además, es necesario precisar que cada vehículo tiene un chasis cuyo número de identificación es único y exclusivo, de modo tal que no procede reemplazar el chasis de un vehículo con el de otro, por cuanto que se variarían las características que permiten identificarlo debidamente, lo cual no está permitido por la Ley 796 de 2002.

FUENTE FORMAL: CONSTITUCION POLITICA – ARTICULO 24 / LEY 769 DE 2000 – ARTICULO 1 / LEY 769 DE 2000 – ARTICULO 2 / LEY 769 DE 2000 – ARTICULO 3 / LEY 769 DE 2000 – ARTICULO 7 / LEY 769 DE 2000 – ARTICULO 27 / LEY 769 DE 2000 – ARTICULO 28 / LEY 769 DE 2000 – ARTICULO 40 / LEY 769 DE 2000 – ARTICULO 49 / LEY 769 DE 2000 – ARTICULO 50

NORMA DEMANDADA: RESOLUCION 004775 DE 2009 (1 de octubre) MINISTERIO DE TRANSPORTE – ARTICULO 62 APARTE DEL PARAGRAFO (No anulado)

CONSEJO DE ESTADO

SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

SECCION PRIMERA

Consejero ponente: GUILLERMO VARGAS AYALA

Bogotá, D.C., veinte (20) de noviembre de dos mil catorce (2014)

Radicación número: 11001-03-24-000-2010-00119-00

Actor: NICOLAS ARANGO VELEZ

Demandado: MINISTERIO DE TRANSPORTE

Referencia: ACCION DE SIMPLE NULIDAD

La Sala decide en única instancia la demanda que presentó el ciudadano NICOLÁS ARANGO VÉLEZ, en vigencia del C.C.A. y en ejercicio de la acción pública de nulidad, contra un aparte del párrafo único del artículo 62 de la Resolución núm. 004775 de 1º de octubre de 2009 *“Por la cual se establece el manual de trámites para registro o matrícula de vehículos automotores y no automotores en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones”*, expedida por el Ministerio de Transporte.

I.- COMPETENCIA

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 237 de la Constitución Política y con lo previsto en 11, 13, 34, 36, 39 y 49 de la Ley Estatutaria de Administración de Justicia, así como de lo ordenado en el artículo 128 del Código Contencioso Administrativo (Decreto 01 de 1984 aplicable al presente proceso) y en el artículo 13 del Acuerdo 58 de 1999 expedido por la Sala Plena de esta Corporación, el Consejo de Estado es competente para conocer del asunto de la referencia.

II.- LA DEMANDA

En ejercicio de la acción pública de nulidad consagrada en el artículo 84 del C.C.A. el ciudadano NICOLÁS ARANGO VÉLEZ, actuando en su propio nombre, solicita a la Corporación que acceda a la siguiente,

2.1. Pretensión

Declarar la nulidad del siguiente aparte subrayado del párrafo único del artículo 62 de la Resolución núm. 004775 de 1º de octubre de 2009, expedida por el Ministerio de Transporte:

“TITULO V

CAPITULO I

Modificación o cambio de características que identifican un vehículo automotor

Artículo 62. Cualquier modificación o cambio en las características que identifican un vehículo automotor, está sujeta a la autorización previa del Organismo de Tránsito donde esté matriculado el vehículo y a la inscripción en el Registro Nacional Automotor.

La modificación en ningún caso implica cambiar la clase de vehículo, modificar, ni adulterar los números de identificación del motor, chasis o serial de un vehículo automotor, ni retocar o alterar la placa del vehículo, so pena de incurrir en la sanción establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Parágrafo. No es modificable ni cambiabile el chasis, ni su número o serial, el modelo y la marca que identifican el vehículo automotor.”

2.2. Hechos en que se funda la demanda

Se mencionan como tales los relativos a la expedición del acto parcialmente acusado, el cual en concepto del actor desconoce preceptos de orden constitucional y legal.

2.3. Normas violadas y concepto de la violación

En la demanda se indican como infringidos el preámbulo y los artículos 1, 2, 6, 13, 24, 25, 26, 58, 114, 121, 122, 150 numerales 1 y 2, y 209 de la Constitución Política; la Ley 769 de 2002; la Ley 1005 de 2006; y el Decreto 2053 de 2003, por razones que se concretan en los cargos de falta de competencia, violación de normas superiores y falsa motivación; así:

2.3.1. Falta de competencia. En relación con esta acusación afirmó:

(i) Que el aparte demandado es manifiestamente violatorio de los artículos 6, 121 y 122 de la C.P., pues el Ministro de Transporte invocando las Leyes 769 de 2002 y 1005 de 2006 y supuestamente reglamentando los requisitos que se deben cumplir ante los Organismos de Tránsito y las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte en los diferentes trámites de tránsito respecto de vehículos automotores y no automotores, impuso una prohibición no contemplada en el Código Nacional de Tránsito, consistente en no permitir el cambio de chasis de los automotores, con lo cual adicionó esta regulación, facultad que radica de forma exclusiva en el Congreso de la República.

(ii) Que al fijar la reglamentación demandada una prohibición que limita y restringe el cambio del chasis de un vehículo automotor se invade la órbita de competencia del Congreso de la República y se vulnera el principio de reserva de ley consagrado en los artículos 6, 114 y 150 numerales 1 y 2 de la C.P.

(iii) Que dentro de las funciones asignadas al Ministro de Transporte en el artículo 5º del Decreto 2053 de 2003 no le fue otorgada la facultad de adicionar o modificar el Código Nacional de Tránsito, como en efecto lo hizo con la norma demandada que impuso la prohibición del cambio de chasis de los vehículos automotores.

(iv) Que la ausencia de regulación en la ley sobre el cambio de chasis de los vehículos automotores era conocida por el Ministerio de Transporte, tal como se observa en el concepto jurídico MT-62564 de 16 de octubre de 2007.

(v) Que ni la Ley 769 de 2002 ni la Ley 1005 de 2006, invocadas como fundamento normativo del acto acusado, confirieron facultad alguna al Ministro de Transporte para regular el procedimiento del cambio de chasis de vehículos

automotores y mucho menos para establecer limitaciones o prohibiciones sobre este tema, y por lo tanto tal facultad es exclusiva del Congreso de la República como autoridad legislativa; que la Ley 769 de 2002¹ otorgó taxativamente al Ministerio de Transporte unas facultades y entre ellas no está consagrada la de legislar sobre el tema del cambio de chasis de los automotores; y que la Ley 1005 de 2006 únicamente regula el Registro Único Nacional de Tránsito, que nada tiene que ver con el mencionado tema del cambio de chasis de los automotores.

(vi) Que el Ministro de Transporte al expedir la normatividad acusada desbordó su facultad reglamentaria y por ende actuó sin competencia, pues adujo reglamentar un tema, esto es, el cambio de chasis de los vehículos automotores, cuando éste no se encuentra contemplado dentro del Código Nacional de Tránsito y normas concordantes; y que dicha autoridad desplegó tal facultad reglamentaria sin existir previamente una norma legal que reglamentar.

2.3.2. Violación de normas superiores. Expreso el demandante:

(i) Que la prohibición del cambio de una pieza (chasis) de un vehículo automotor, además de ser una medida que no tiene sentido alguno, vulnera los derechos de propiedad, trabajo, libertad de locomoción, e igualdad.

(ii) Que *“prohibir el cambio de una pieza de un vehículo automotor, el cual se compone de más de tres mil, tratándose únicamente de las motocicletas, no reporta beneficio o efecto útil al ordenamiento jurídico, a los postulados constitucionales, a la sociedad y particularmente a las personas menos favorecidas laboral y económicamente, quienes al ver afectado el chasis de su vehículo, se encontrarían en imposibilidad jurídica de seguir utilizándolo, y tendrían que optar por chatarrizar el mismo”*.

(iii) Que *“[e]l uso de los vehículos automotores, particularmente tipo motocicleta se ha convertido para más de cuatro millones de ciudadanos que circulan en el país, y para su núcleo familiar en general (esposa o esposo, hijos, hermanos, amigos, etc.) en el único, o uno de sus escasos medios de sustento y transporte”*.

¹ Transcribe los artículos 1, 4, 6, 7, 8, 15, 18, 27, 33, 37, 43, 45, 53, 56, 82, 84, 98, 101, 113, 115, 135 y 166 de la Ley 769 de 2002.

(iv) Que la prohibición demandada además de vulnerar el derecho a la propiedad, al obligar al ciudadano a tener que chatarrizar su vehículo cuando se dañe el chasis, desconoce la libertad de locomoción y el derecho al trabajo, éste último si se tiene en cuenta que el vehículo es su única herramienta de trabajo.

2.3.3. Expedición irregular. Alegó el demandante en sustento de esta censura que al no contener la reglamentación demandada un fin determinado y, por el contrario, atentar contra el interés público, resulta expedida en forma irregular y con violación de los artículos 2, 123 inciso 2 y 209 de la C.P.

2.3.4. Falsa motivación. En sustento de esta acusación señaló: Que de acuerdo con el artículo 1° de la Resolución 004775 de 2009 su objeto es el establecimiento de requisitos y el procedimiento para el registro de los vehículos no automotores remolques, semirremolques, multimodular, el registro de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada y la matrícula de los vehículos automotores y demás trámites asociadas con los mismos; que entonces *“el fin y motivación de la totalidad del articulado que contiene la citada resolución debe estar orientado hacia el logro de los mismos, pues de lo contrario, la motivación sería errónea para los postulados que no logren alcanzar dicho objetivo”*; que la prohibición del cambio de chasis de vehículos automotores no tiene ningún vínculo con el objeto de la citada resolución y, por ello, deviene en ilegal por falsa motivación; y que *“al no motivarse la reglamentación en cuanto a los fundamentos de hecho y de derecho que dan lugar al mismo ... existe una falsa motivación por carencia total de la misma”*.

III.- CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

El apoderado de la **Nación – Ministerio de Transporte** acudió al proceso para defender la legalidad del acto parcialmente acusado y expresó lo siguiente²:

(i) Que *“[l]a Constitución Nacional le asigna al legislador en forma excluyente, la función de determinar las políticas generales atinentes al Sistema Nacional de Transporte, por la cual advierte las competencias que reconoce el artículo 208 de la Constitución Nacional, el cual establece que “Los ministros, bajo la dirección del Presidente de la República están autorizados para dictar normas de carácter*

² Memoriales vistos a folios 94 a 104 y 167 a 169 del cuaderno principal.

general, en ejercicio de la potestad reglamentaria, es decir, fijar la políticas atinentes a su Despacho, dirigir la actividad administrativa y ejecutar la ley”.

(ii) Que *“los ministros ejercen dicha facultad reglamentaria a través de: a) la preparación de proyectos de decretos y resoluciones ejecutivas que debe expedir el Presidente; b) suscripción y comunicación de los actos del Presidente que se relacionen con su sector administrativo a excepción de los de nombramiento y remoción de los ministros y directores de departamentos administrativos y de los expedidos en su calidad de Jefe de Estado y Suprema autoridad administrativa (Art. 115 CP.); c) organización de los servicios que dirigen para lo cual poseen un poder reglamentario propio conforme al ordinal 9º Art. 75 Código de Régimen Político y Municipal; d) poder reglamentario especial otorgado por la Ley para ciertas materias”.*

(iii) Que *“[t]ratándose de la potestad reglamentaria, y teniendo en cuenta que el reglamento es un ordenamiento técnico el Ministerio de Transporte al analizar el estudio presentado por el demandante encontró inconsistencias que al ser pasadas por alto estaría la administración frente a un error inducido por tercero, reflejado en una decisión que lesionaría los principios del transporte como su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad”.*

(iv) Que *“si se acepta que el transporte es un servicio público del orden nacional, el precepto demandado debe interpretarse de conformidad con los artículos 300 y 313 de la Carta, que faculta a las Asambleas Departamentales y a los Concejos Distritales y Municipales para regular lo atinente a esta materia, y en aplicación del principio de coordinación, atender las pautas generales que sobre la materia se requiere. Por tanto, no se vulneran las disposiciones que atribuyen a la autoridad de tránsito competente lo referente a la “AUTORIZACIÓN PREVIA PARA CAMBIO DE CARACTERÍSTICAS”, como son la inscripción en el Registro Nacional de Automotor, toda vez que se estaría prácticamente autorizando o legalizando que los comercializadores de auto partes, en especial a los que vende productos provenientes de actividades irregulares o al margen de la ley que saque al mercado sus productos”.*

(v) Que *“[m]al podría hablarse de una prohibición nueva que no se hallaba regulada en el ordenamiento jurídico, dado que la ley 769 de 2002 y la 1005 de 2006, están amparadas en numeral 11 del artículo 189 de la Constitución*

Nacional"; que "[n]o es cierto que el acto administrativo objeto del presente asunto se haya proferido sin motivación alguna, esta fue producto de un análisis de la normatividad existente, especialmente del Código de Tránsito Terrestre que regía antes de la expedición de la Resolución 4775 de 2009, era en últimas un mosaico de reformas el que se expediera a través del Decreto-Ley 1344 de 1970, y que se viera modificado en innumerables ocasiones, presentando soluciones que no se hacían aplicables ni justificables sino en la medida en que algún grave accidente de resonancia nacional impulsara al Gobierno Nacional a tomar medidas coyunturales, que luego se tornaran impracticables o desueltas, a los pocos meses de estar vigentes en su aspecto formal"; y que "[l]a resolución demandada, no está de espaldas a las necesidades del país, emana de quienes han estudiado el problema inmerso en él mismo, no desde el perfil de consultor, o asesor, que aunque válido, no reemplaza el conocimiento directo, en el campo, de los fenómenos del comportamiento social, y por ende refleja las necesidades y expectativas de la comunidad sobre un código que al fin ponga al país de cara al Tercer Milenio".

(vi) Que "[l]a prohibición del cambio o modificación del chasis de cualquier vehículo automotor tiene un propósito protector evidente, puesto que esas estructuras rígidas son el esqueleto del vehículo sobre el cual reposa la vida del mismo, de tal manera que una vez sufra desgaste o fisura por deterioro o sufra una colisión que afecte el buen funcionamiento del automotor tiene efectos que inciden en la integridad física de lo[s] ocupantes"; que "[e]sta 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 las personas que usan estos equipos, 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 que "[e]sto es suficiente para señalar que los cargos del actor en contra de dicha prohibición no deberían estar llamados a prosperar".

(vii) Que "[l]a prohibición demandada no vulnera los derechos invocados por el actor: artículos 6, 114, 150 numerales 1 y 2 constitucionales, al estimar que dichos reglamentos son de reserva legal, esto es, por parte del Congreso de la República, toda vez que el artículo 62 de la Resolución 4775 es producto de la reproducción del artículo 49 de la Ley 769 de 2002, cuya parte pertinente señala que: "[...] En ningún caso se podrán cambiar, modificar, ni adulterar los números de

identificación del motor, chasis o serie de un vehículo [...]”; y que “[l]a Resolución cuestionada no hizo otra cosa que reiterar la prohibición contemplada en la Ley de tránsito, porque es claro que el artículo 150 numeral 25 de la Constitución Política, faculta al Congreso de la República para unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio nacional y en virtud de la cual se expidió el Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002”.

(viii) Que “[e]l derecho de propiedad no se vulneró con la citada prohibición porque los vehículos tienen un término de vida útil, en el caso de los vehículos de servicio público (artículo 6 de la Ley 105 de 1993) y los de servicio de particular (sic) se basa en el uso y el funcionamiento del CHASIS que es definido por el artículo 2 del CNTT como el conjunto de elementos que proporcionan soporte a todas las partes del vehículo mediante un bastidor y por cuanto dicho elemento hace parte de las características que identifican un vehículo automotor que son aquellas particularidades que permite individualizarlo, como marca, línea, modelo, color, número de serie, número de chasis, número de motor, placa, clase, tipo de carrocería, capacidad, servicio, etc. [...] Se interpreta entonces que el chasis es el eje del vehículo, por lo tanto si se destruye o sufre daños irreparables en su estructura, el vehículo como tal deja de existir, lo cual es concordante con la definición contenida en la Ley 769 de 2002 y en la Resolución 4775 de 2009”.

IV.- ALEGATOS DE CONCLUSIÓN Y POSICIÓN DEL MINISTERIO PÚBLICO

4.1. El actor no intervino en esta etapa del proceso.

4.2. La Nación – Ministerio de Transporte reiteró las razones expuestas en la contestación de la demanda y señaló además que “[e]l Código Nacional de Tránsito faculta al Ministerio de Transporte para reglamentar lo concerniente a las autorizaciones para efectuar el cambio de características de un vehículo automotor, teniendo como fundamento la protección y seguridad ciudadana”; que “siendo el chasis parte fundamental en la conformación de un vehículo...mal podría la autoridad de tránsito y transporte a nivel nacional permitir siquiera una regrabación sobre sus partes, menos aún un cambio o modificación del mismo, ya que el todo o componentes del mismo sufrirían un grave daño que llevaría al mismo a un desajuste de graves consecuencias”; y que “el Ministerio consideró necesario además de la prohibición que trae la Ley 769 “...en ningún caso se podrán cambiar, modificar, ni adulterar los números de identificación del motor,

*chasis o serie de un vehículo ...”, prohibir una posible intromisión mecánica en esta parte del vehículo que llevara a poner en riesgo el transporte de pasajeros y/o carga, previendo situaciones contrarias al ordenamiento jurídico cual es entre otras la de velar por la seguridad de los usuarios del transporte*³.

4.3. El **Ministerio Público** se mostró partidario de declarar la nulidad del aparte normativo acusado. Para fundamentar su tesis, luego de transcribir los considerandos del acto demandado y los artículos 1º y 11 de las Leyes 769 de 2002 y 1105 de 2006, citados en tales motivos, así como el artículo 49 de la Ley 769 de 2002, mencionado como sustento de la defensa del Ministerio de Transporte, afirmó:

4.3.1. Que el artículo 1º de la Resolución 4775 de 2009 hace referencia a que este acto administrativo tiene por objeto establecer los requisitos y el procedimiento: (i) para el registro de vehículos no automotores; (ii) para el registro de maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada y (iii) para la matrícula de vehículos automotores y demás trámites asociados con éstos; y que la disposición acusada se encuentra incluida dentro de este tercer grupo, toda vez que el trámite que se pretende regular en el acto administrativo demandado es el señalado en el artículo 49 de la Ley 769 de 2002, esto es, la autorización previa para el cambio de características de los vehículos automotores, razón por la cual no le asiste razón al demandante en su censura de falsa motivación.

4.3.2. Que confrontando la norma acusada (que contiene la prohibición de cambiar el chasis de un vehículo automotor), con el artículo 49 de la Ley 769 de 2002, norma que la defensa del Ministerio de Transporte considera es el fundamento de la prohibición analizada, se tiene que la primera transgrede la citada norma legal, pues va más allá de ésta al prohibir el cambio de chasis cuando lo que prevé la ley claramente es la prohibición de cambiar, modificar o adulterar, para el caso que nos ocupa, *el número de identificación del chasis*; y que en ese sentido, le asiste razón al demandante cuando afirma que la norma enjuiciada estableció una prohibición (la imposibilidad de cambiar el chasis de un vehículo automotor) no contemplada en el Código Nacional de Tránsito, debiendo ser retirada entonces del ordenamiento jurídico la expresión *“ni cambiable”* del párrafo único del artículo 62 del acto demandado.

³ Folios 181 a 193 del cuaderno principal.

V. CONSIDERACIONES

5.1.- El acto acusado.

Se demanda en este proceso la nulidad del aparte subrayado del párrafo único del artículo 62 de la Resolución núm. 004775 de 1º de octubre de 2009, expedida por el Ministerio de Transporte. El texto de esta norma es del siguiente tenor:

“RESOLUCIÓN 004475 DE 2009

(Octubre 1º)

Por la cual se establece el manual de trámites para el registro o matrícula de vehículos automotores y no automotores en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.

[...]

TITULO V

CAPITULO I

Modificación o cambio de características que identifican un vehículo automotor

Artículo 62. Cualquier modificación o cambio en las características que identifican un vehículo automotor, está sujeta a la autorización previa del Organismo de Tránsito donde esté matriculado el vehículo y a la inscripción en el Registro Nacional Automotor.

La modificación en ningún caso implica cambiar la clase de vehículo, modificar, ni adulterar los números de identificación del motor, chasis o serial de un vehículo automotor, ni retocar o alterar la placa del vehículo, so pena de incurrir en la sanción establecida en el Código Nacional de Tránsito Terrestre.

Parágrafo. No es modificable **ni cambiabile** el chasis, ni su número o serial, el modelo y la marca que identifican el vehículo automotor.

[...]”

A través del artículo 33 de la Resolución 12379 de 2012 del Ministerio de Transporte⁴ se derogó la Resolución 004475 de 2009, excepto sus artículos 83 al 90 y 141 al 144. No obstante esta derogatoria, la Sala conserva la competencia para ejercer el control de legalidad del acto administrativo demandado, por cuanto éste estuvo amparado por la presunción de legalidad y pudo haber producido efectos mientras duró su vigencia.

5.2.- El problema jurídico a resolver.

⁴ Por la cual se adoptan los procedimientos y se establecen los requisitos para adelantar los trámites ante los organismos de tránsito. Publicada en el Diario Oficial núm. 48667 de enero 8 de 2013.

El problema jurídico que plantea el presente asunto consiste determinar, en primer lugar, si el Ministerio de Transporte desconoció el principio de reserva de ley y se excedió en el ejercicio de la potestad reglamentaria al establecer en el aparte de la norma acusada la prohibición de cambiar el chasis de un vehículo automotor y, en segundo lugar, si la respuesta al anterior interrogante es negativa, determinar si esa medida debe declararse nula por desconocer normas superiores, ser adoptada en forma irregular y estar falsamente motivada.

5.3- Análisis del asunto.

5.3.1. El cargo de incompetencia por violación de la reserva de ley y exceso en el ejercicio de la potestad reglamentaria.

a.- Fundamentación de la acusación.

Aduce el demandante, en síntesis, que el Ministro de Transporte invocando la Ley 769 de 2002 y la 1005 de 2006 y supuestamente reglamentando los requisitos que se deben cumplir ante los Organismos de Tránsito y las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte en los diferentes trámites de tránsito respecto de vehículos automotores y no automotores, impuso una prohibición no contemplada en el Código Nacional de Tránsito, consistente en no permitir el cambio de chasis en los automotores, con lo cual adicionó esta regulación, facultad que radica de forma exclusiva en el Legislador. Estima, en armonía con el anterior argumento, que el Ministro de Transporte al expedir la normatividad acusada desbordó su facultad reglamentaria y por ende actuó sin competencia, pues adujo reglamentar un tema, esto es, el cambio de chasis de vehículos automotores, cuando éste no se encuentra contemplado dentro del Código Nacional de Tránsito y normas concordantes.

b.- Análisis de la Sala.

(i) La potestad reglamentaria derivada o de segundo grado de los Ministerios

La potestad reglamentaria es la facultad constitucional atribuida de manera permanente a algunas autoridades para expedir un conjunto de disposiciones jurídicas de carácter general y abstracto para la debida ejecución de la ley, a través de las cuales se desarrollan las reglas y principios en ella fijados. Su propósito es señalar aquellos detalles y pormenores necesarios que permiten la

debida aplicación de la ley, sin que en ningún caso pueden modificarla, ampliarla o restringirla en cuanto a su contenido material o alcance.

El sistema configurado por la Constitución Política de 1991 atribuyó de manera principal la titularidad de la potestad reglamentaria al Presidente de la República, según lo refleja el numeral 11 de su artículo 189. No obstante lo anterior, tal como ha sido precisado por la Corte Constitucional y el Consejo de Estado⁵, la propia Carta también se encargó de radicar en forma precisa la potestad de producción de actos normativos de efectos generales y de carácter reglamentario en otros órganos constitucionales ubicados dentro de la Rama Ejecutiva (como por ejemplo los Ministerios) y aun fuera de ella.

La Sección Primera del Consejo de Estado ha precisado que la potestad reglamentaria que ostentan los Ministerios es derivada o de segundo grado. En efecto, esta facultad de expedir actos generales, en el caso de los Ministerios, se ejerce en todo caso, frente a la potestad reglamentaria del Presidente de la República, con criterio residual y subordinado. Esta facultad reglamentaria encuentra sustento constitucional en el artículo 208 de la Constitución política, en cuyo inciso primero se establece que: *“Los ministros y los directores de departamentos administrativos son los jefes de la administración en su respectiva dependencia. Bajo la dirección del Presidente de la República, les corresponde formular las políticas atinentes a su despacho, dirigir la actividad administrativa y ejecutar la ley”*.

En relación con la justificación de la potestad reglamentaria de los Ministerios esta Sección⁶ señaló lo siguiente:

“[R]esultaría absurdo pretender que el Presidente de la República estuviese obligado a ejercer de manera personal y directa sus facultades reglamentarias en todos y cada uno de los ámbitos de la gestión pública. Ante esta realidad incontrovertible, la puesta en marcha de esquemas y estrategias de descentralización, delegación y desconcentración, así como la conformación de sectores y de sistemas sectoriales de gestión se hace imprescindible para garantizar el correcto desempeño de la administración pública. En ese sentido, desconocer a los Ministros la facultad de expedir reglamentaciones en materias que son propias de sus Despachos,

⁵ Entre otras sentencias, en la Corte Constitucional, ver las siguientes: C-805 de 2001; C-917 de 2002; C-1005 de 2008; C-372 de 2009 y C-748 de 2011. Y del Consejo de Estado, entre otras, las Sentencias de la Sección Tercera de 14 de agosto de 2008, proferida en el expediente con radicado núm. 11001-03-26-000-1999-00012-01(16230), C.P. Mauricio Fajardo Gómez y 7 de octubre de 2009, proferida en el expediente núm. 11001-03-26-000-2000-08448-01(18448), C.P. Enrique Gil Botero.

⁶ En Sentencia del 29 de julio de 2010, dictada en el proceso con radicación núm. 11001-03-24-000-2002-00249-01, C.P. Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta.

resultaría contrario a los principios de racionalidad, celeridad, eficacia y economía previstos en el artículo 209 de la Carta y a los lineamientos de la Ley 489 de 1998.

Al fin y al cabo y como bien se anota en la precitada providencia⁷:

“El principio del efecto útil de las normas obliga a desechar esa interpretación pues de acogerse, se haría nugatoria la competencia que constitucionalmente corresponde a los Ministros conforme al artículo 208 de la Constitución. Una interpretación contraria produciría la hipertrofia de la administración, haría ineficiente la toma de decisiones, e impediría al Ministro del ramo desempeñarse como jefe de la administración en su respectiva dependencia. La Administración Pública requiere día a día de una más ágil capacidad para satisfacer las demandas ciudadanas. Ello supone que el proceso de toma de decisiones y de ajuste a las condiciones cambiantes de las políticas públicas se haga a través de procedimientos ágiles”.

A este respecto, resulta pertinente reiterar las consideraciones prácticas que expuso la Sala en la sentencia citada:

“A la anterior justificación jurídica, no está demás agregar las de tipo práctico, tales como la necesidad de que quien tiene a su cargo la dirección de las actividades de aplicación y cumplimiento de las normas aduaneras, pueda impartir las instrucciones generales y las interpretaciones que las circunstancias requieran, con la oportunidad y la agilidad que la situación lo amerite. Además, **dada la inmediatez y el dominio técnico jurídico que de manera especial se presume de quienes tienen a cargo el manejo directo de tales asuntos, se entiende que son las autoridades más idóneas** para impartir esas instrucciones. **Se sale de los parámetros y principios de la administración moderna y de la complejidad del Estado colombiano, pretender que aún este tipo de reglamentación deba ser expedido por el Presidente de la República, más cuando son tantas las materias y los niveles jerárquicos en que ello se requiere, que generaría una concentración y dilación a todas luces contraria a los principios de eficacia, economía y celeridad consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política**, para cuyo cumplimiento, justamente, el mismo artículo prevé los mecanismos de la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.” (Las negrillas son propias del texto)

Al amparo de lo expuesto, es claro que el Ministro del ramo está facultado para dictar reglamentos o actos administrativos de contenido general en los asuntos de su competencia, desde luego, con sujeción a la ley y al reglamento y sin rebasar el ámbito de regulación normativa de una y otro.

(ii) Ejercicio legal de la potestad reglamentaria del Ministerio de Transporte en este asunto.

⁷ Se refiere a la Sentencia del 13 de septiembre de 2007, proferida en el proceso con radicación núm. 11001-03-24-000-2002-00254-01, C.P. Camilo Arciniegas Andrade.

(ii.1.) En la contestación de la demanda el Ministerio de Transporte aduce que el artículo 62 de la Resolución 4775, acto parcialmente acusado, es producto de la reproducción del artículo 49 de la Ley 769 de 2002, cuya parte pertinente señala que “[...] *En ningún caso se podrán cambiar, modificar, ni adulterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo [...]*”. En ese sentido, a su juicio, la resolución censurada no hizo otra cosa que reiterar la prohibición contemplada en la Ley de tránsito.

El demandante y el Ministerio Público dan una lectura distinta a esa disposición legal. En particular, en el concepto del Ministerio Público se considera que la disposición administrativa acusada transgrede el artículo 49 de la Ley 769 de 2002, pues va más allá de éste al prohibir el cambio de chasis cuando lo que prevé la ley claramente es la prohibición de cambiar, modificar o adulterar *el número de identificación del chasis*. Por ello, considera que le asiste razón al demandante cuando afirma que la norma enjuiciada estableció una prohibición (la imposibilidad de cambiar el chasis de un vehículo automotor) no contemplada en el Código Nacional de Tránsito.

(ii.2.) El artículo 49 de la Ley 769 de 2000 hace parte del Capítulo VII del Título II de esta normativa que se refiere al “*Registro Nacional Automotor*” y prevé lo siguiente:

“Artículo 49. Autorización previa para cambio de características. Cualquier modificación o cambio en las características que identifican un vehículo automotor, estará sujeto a la autorización previa por parte de la autoridad de tránsito competente y deberá inscribirse en el Registro Nacional Automotor. En ningún caso se podrán cambiar, modificar, ni adulterar los números de identificación del motor, chasis o serie de un vehículo, ni retocar o alterar las placas del vehículo, so pena de incurrir en la sanción prevista en este Código para quien transite sin placas.

Parágrafo. Se podrá modificar el número de motor sólo cuando haya cambio de éste, previo cumplimiento de los requisitos determinados por los organismos de tránsito y aduana.”

De la lectura de esta disposición se advierte con claridad que la Ley 769 de 2000 regula la modificación o cambio en las *características que identifican un vehículo automotor*. Señala en efecto que esta modificación o cambio debe ser autorizada previamente por la autoridad de tránsito competente e inscrita en el Registro

Nacional Automotor. Y prohíbe cambiar, modificar o adulterar, entre otras características que identifican el vehículo automotor, su número de chasis.

El procedimiento o trámite que la ley prevé es el requerido para la obtención de la autorización de la modificación o cambio de las características que identifican un vehículo automotor (excluyendo de esa posibilidad el número de chasis de los vehículos automotores) y para la inscripción de esa modificación o cambio en el Registro Nacional Automotor. Es cierto entonces, como lo afirman el demandante y el Ministerio Público, que la Ley 769 de 2002 no establece ninguna norma relativa al cambio de chasis. Ni en el citado artículo 49 ni en ninguna otra disposición de esta normativa legal se autoriza ni prohíbe expresamente el cambio de chasis.

(ii.3.) No obstante lo anterior, de cara a la controversia que se plantea en este asunto, se pregunta la Sala si en desarrollo de lo reglado en la Ley 769 de 2002, vista en todo su conjunto normativo, el Ministerio de Transporte se encuentra facultado legalmente para establecer la prohibición del cambio de chasis en los vehículos automotores. La Sala responde positivamente a ese interrogante, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

ii.3.1. Según lo ha reiterado la jurisprudencia de la Corte Constitucional⁸, el tránsito automotor es una actividad trascendental en las sociedades contemporáneas al jugar un papel muy importante en el desarrollo social y económico y en la realización de los derechos fundamentales. A esta actividad se encuentran ligados asuntos tan importantes como la libertad de movimiento y circulación (art. 24 C.P.) y el desarrollo económico.

No obstante lo anterior, es claro igualmente que se trata de una actividad que también implica riesgos importantes, por cuanto los adelantos técnicos permiten que los desplazamientos se realicen a velocidades importantes, con vehículos que son potentes y que pueden afectar gravemente la integridad de las personas y ocasionar daños en sus bienes y propiedades. En efecto, a medida que los avances tecnológicos han permitido la producción de vehículos más potentes, capaces de transitar a velocidades importantes, la posible afectación de la vida e integridad de las personas se ha potencializado también.

⁸ Entre otros pronunciamientos, ver las Sentencias C-529 de 2003, C-885 de 2010, C-089 de 2011 y C-468 de 2011.

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 la Corte Constitucional ha resaltado que el tránsito es una actividad *“frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas”*⁹.

En ese sentido, esa Corporación señaló: *“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”*¹⁰.

ii.3.2. La Resolución 004475 del 1º de octubre de 2009, norma parcialmente demandada en este proceso, por la cual se establece el manual de trámites para el registro o matrícula de vehículos automotores y no automotores en todo el territorio nacional y *se dictan otras disposiciones*, fue expedida por el Ministro de Transporte en ejercicio de sus facultades legales *“en especial las conferidas por las Leyes 769 de 2002, 1005 de 2006”*.

La Ley 769 de 2002, fundamento normativo legal del acto demandado, *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”*, confiere de manera expresa facultades al Ministerio de Transporte para dictar reglamentos o actos administrativos de contenido general con miras a garantizar la seguridad de las personas, la cual puede verse comprometida en actividades peligrosas como lo es el tránsito de vehículos automotores.

Al respecto basta constatar el contenido de los artículos 1º, 3º y 7º de este cuerpo legal, en los cuales se prevé, respectivamente, que en desarrollo de lo dispuesto

⁹ Sentencia C-309 de 1997.

¹⁰ Sentencia T-258 de 1996.

por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes y que le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito; que el Ministerio de Transporte es autoridad de tránsito en el orden nacional y que la seguridad de los usuarios es uno de los principios rectores del Código Nacional de Tránsito; que las autoridades de tránsito velarán por la seguridad de las personas y las cosas en la vía pública y privadas abiertas al público, y que sus funciones serán de carácter regulatorio y sancionatorio.

La seguridad de los usuarios en efecto es en el Código Nacional de Tránsito uno de los principios de inspiran esa normativa, al punto que irradia el contenido de otras de sus disposiciones, además de las antes señaladas. Entre otras normas, para los efectos que interesan a este asunto, cabe destacar las siguientes:

En el artículo 27 se consagra que todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine la Ley 769 de 2002, e igualmente que deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad. En el artículo 28 se establece, por su parte, que para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisión de gases que establezcan las autoridades ambientales. En el artículo 40 se dispone que la licencia de tránsito de un vehículo¹¹ se cancelará, entre otros eventos, por destrucción total del vehículo. Y en el artículo 50 se prevé que por razones de seguridad vial, el propietario o tenedor de un vehículo automotor que transite por el territorio nacional tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad.

¹¹ La licencia de tránsito -según la definición contenida en el artículo 2º de la Ley 769 de 2002- es el documento público que identifica un vehículo automotor, acredita su propiedad e identifica a su propietario y autoriza a dicho vehículo para circular por las vías públicas y por las privadas abiertas al público.

ii.3.3. Es en ejercicio de su potestad reglamentaria derivada o de segundo grado y a la luz de las disposiciones legales antes citadas que el Ministerio de Transporte dictó la norma reglamentaria contenida el acto parcialmente acusado. En efecto, la prohibición del cambio de chasis establecida en un aparte del párrafo único del artículo 62 de la Resolución núm. 004775 de 1º de octubre de 2009 tiene como sustento la garantía de la seguridad de las personas.

A este respecto es preciso tener en cuenta, como antes se señaló, que con el propósito de lograr la seguridad de las personas -que por la naturaleza peligrosa de la actividad de conducción de vehículos es puesta en riesgo-, el Código Nacional de Tránsito estableció que cuando los vehículos automotores sufran destrucción total debe ser cancelada la licencia de tránsito respectiva (art. 40). La Resolución 004775 de 2009, en una disposición que no fue objeto de demanda (art. 3º), se encargó de precisar para los efectos de esa disposición legal el concepto de "*destrucción total del vehículo*" y señaló que ella se presenta, entre otros casos, cuando su chasis sufre un daño tal que técnicamente sea imposible su recuperación.

Según la definición contenida en el artículo 2º de la Ley 769 de 2002, el chasis es el conjunto de elementos que proporcionan soporte a todas las partes del vehículo mediante un bastidor. En ese orden, si este elemento que constituye el soporte o la estructura del vehículo automotor sufre un daño tal que sea imposible técnicamente su recuperación el vehículo deja de existir y es necesario cancelar su matrícula (Ley 769 de 2002, art. 40 y Resolución 044575 de 2009, art. 47).

Entonces, en armonía con esta normativa que no fue censurada, es que el Ministerio de Transporte en el aparte demandado del párrafo único del artículo 62 de la Resolución 004775 de 2009 estableció que el chasis no sería cambiable. Solo es viable su intervención cuando técnicamente es factible su recuperación.

Además, es necesario precisar que cada vehículo tiene un chasis cuyo número de identificación es único y exclusivo, de modo tal que no procede reemplazar el chasis de un vehículo con el de otro, por cuanto que se variarían las características que permiten identificarlo debidamente, lo cual no está permitido por la Ley 796 de 2002¹².

¹² Art. 49.

(ii.4.) En consecuencia, al encontrarse facultado legalmente el Ministerio de Transporte para establecer la medida administrativa acusada, no tiene vocación de prosperidad el cargo examinado de cargo de incompetencia por violación de la reserva de ley y exceso en el ejercicio de la potestad reglamentaria.

5.3.2. Los cargos de violación de norma superior y expedición irregular.

a.- Fundamentación de las acusaciones.

Estima el actor que la prohibición demandada además de vulnerar el derecho a la propiedad, al obligar al ciudadano a tener que chatarrizar su vehículo cuando se dañe el chasis, desconoce la libertad de locomoción y el derecho al trabajo, éste último si se tiene en cuenta que el vehículo automotor (motocicleta) es, en muchos casos, su única herramienta de trabajo. Considera igualmente, en armonía con lo anterior, que al atentar la reglamentación demandada contra el interés público, su expedición resulta irregular.

b.- Análisis de la Sala.

Para la Sala los motivos de reproche mencionados no tienen mérito. De acuerdo con lo explicado al resolver el cargo anterior, mediante la reglamentación acusada el Ministerio de Transporte estableció una prohibición consistente en impedir el cambio de chasis de los vehículos automotores. Esa medida administrativa, no obstante, fue establecida con miras a la protección del interés general. En efecto, el Ministerio adoptó esa medida de tipo policivo con el fin de garantizar la seguridad en el tránsito automotor, cumpliendo de esa forma con el deber constitucional que tienen todas las autoridades de la República de proteger a todas las personas residentes en Colombia en su vida, bienes y demás derechos y libertades (C.P. art. 2)

En este aspecto de la controversia es preciso recordar que aunque en desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, el ejercicio de ese derecho está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades públicas, en particular para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes (Ley 769 de 2002, art. 1º). Esa intervención estatal puede suponer, como en efecto lo hace, restricciones a la libertad de locomoción y eventualmente a otros derechos; sin

embargo, ella es legítima en tanto que persigue un fin constitucionalmente importante, como es la protección de los derechos fundamentales de las personas que transitan por las vías y la conservación del orden público vial. En este caso, el Ministerio de Transporte, en cuanto expresión orgánica y funcional del Estado, intervino la actividad del tránsito de vehículos para proteger tanto a los conductores de vehículos como a los peatones y demás usuarios de las vías.

El Ministerio, siguiendo lo señalado en la Ley 769 de 2002, precisó que la “*chatarización*”, definida por el legislador como la “*desintegración total de un vehículo automotor*”¹³, se presenta cuando el chasis sufre un daño tal que técnicamente no es posible su recuperación. La operación de un vehículo en esas condiciones lógicamente pone en riesgo la seguridad del tránsito vehicular. Por ello, en la reglamentación de la que hace parte la expresión demandada se decidió que en este evento lo más conveniente es que se produzca la baja del vehículo y la cancelación de su matrícula.

5.3.3. El cargo de falsa motivación

a.- Fundamento de la acusación.

Aduce el demandante que la prohibición del cambio de chasis de vehículos automotores no tiene ningún vínculo con el objeto de la resolución demandada, por lo cual ésta se encuentra falsamente motivada.

b.- Análisis de la Sala.

Según se lee en el artículo 1º de la Resolución acusada, su objeto consiste en establecer los requisitos y el procedimiento para el registro de los vehículos no automotores remolques, semirremolques, multimodular, el registro de la maquinaria agrícola, de construcción e industrial autopropulsada y la matrícula de los vehículos automotores y demás trámites asociados con los mismos.

Para la Sala la normativa acusada sí se enmarca dentro del objeto de esta resolución, en tanto que se refiere a la materia que ella regula como son los distintos trámites asociados a los vehículos automotores. En este caso, la Resolución 004775 de 2009 reglamenta lo relativo a la cancelación de la licencia

¹³ Ley 769 de 2002, art. 2º.

por destrucción del vehículo (que se genera por daño irremediable en el chasis) y a los cambios en las características que identifican los vehículos automotores. En este último aspecto, el Ministerio de Transporte establece que no procede el cambio o identificación del número del chasis e igualmente que no está permitido el cambio de chasis. Esta precisión, como atrás se examinó, se hace por la incidencia que ese cambio tendría en la debida identificación de los automotores, en los cuales dicho elemento viene acompañado de un número único exclusivo para cada vehículo.

En consecuencia, este motivo de reproche tampoco prospera.

5.4.- Conclusión

En el anterior contexto, al no haberse desvirtuado la presunción de legalidad de la disposición acusada, la Sala denegará las súplicas de la demanda.

Por lo expuesto, el Consejo de Estado en Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, administrando justicia en nombre de la República y por autoridad de la ley,

FALLA

PRIMERO: DENEGAR las pretensiones de la demanda.

SEGUNDO: RECONOCER personería a la Abogada Ángela Esperanza Quintana Cabeza como apoderada de la Nación – Ministerio de Transporte, en los términos y para los fines del poder de sustitución a ella conferido, visto a folio 176 del expediente.

Cópiese, notifíquese, publíquese y cúmplase.

La anterior providencia fue leída, discutida y aprobada por la Sala en su sesión de la fecha.

GUILLERMO VARGAS AYALA

MARIA ELIZABETH GARCIA GONZALEZ

Presidente

MARIA CLAUDIA ROJAS LASSO

MARCO ANTONIO VELILLA MORENO