



Radicado: 25000-23-41-000-2021-00147-01
Demandante: Procuraduría 22 Judicial II Ambiental y Agraria

CONSEJO DE ESTADO
SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
SECCIÓN QUINTA

Magistrada Ponente: ROCÍO ARAÚJO OÑATE

Bogotá D.C., veintiséis (26) de agosto de dos mil veintiuno (2021)

Referencia: CUMPLIMIENTO
Radicación: 25000-23-41-000-2021-00147-01
Accionante: PROCURADURÍA 22 JUDICIAL II AMBIENTAL Y AGRARIA
Accionados: MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OTROS

Temas: Revoca sentencia que negó las pretensiones de la demanda, para ordenar el cumplimiento de la norma – potestad reglamentaria del Gobierno Nacional.

SENTENCIA SEGUNDA INSTANCIA

OBJETO DE LA DECISIÓN

La Sala decide la impugnación interpuesta por la parte actora, Procuraduría 22 Judicial II Ambiental, contra la sentencia del **5 de abril de 2021**, proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección B que negó la acción de cumplimiento.

1. ANTECEDENTES

1. Solicitud de cumplimiento

1. Mediante escrito radicado el 17 de febrero de 2021, según “Acta individual de Reparto”, el señor Procurador 22 Judicial II Ambiental¹, ejerció acción de cumplimiento contra el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para obtener el **acatamiento del inciso primero del artículo 4 de la Ley 1964 de 2019**², y en consecuencia, hagan uso de la facultad reglamentaria allí prevista.

2. Pretensiones de la demanda

“PRIMERA. DECLARAR que la Nación – Ministerio de Transporte y Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible han incumplido el deber jurídico de reglamentación que les fue impuesto en el inciso primero (1) del artículo 4 de la Ley 1964 de 2019.

¹ El señor Giovanni Padilla Téllez, fue nombrado mediante Decreto 3196 del 8 de agosto de 2016, como Procurador Judicial II, asignado a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios, conforme aparece en el expediente digital de la herramienta Samai.

² “Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.





SEGUNDA: ORDENAR al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, que en el término de las 48 horas siguientes a la notificación de la sentencia, o en el plazo que razonable y prudentemente disponga esa Corporación Judicial, cumplan con el deber jurídico omitido, cuya exigencia se demanda en ejercicio de este medio jurisdiccional de control”.

3. Hechos probados y/o admitidos

2. La Sala encontró acreditados los siguientes hechos, los cuales son relevantes para la decisión que se adoptará en el fallo:

3. La Ley 1964 del 11 de julio de 2019, en el inciso primero del artículo 4, establece que *“...Dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, reglamentará los lineamientos técnicos necesarios para la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes en el caso de vehículos eléctricos; así mismo establecerán un descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes consagrada en la Ley 1383 de 2010, a los vehículos eléctricos (...).”*

4. La Procuraduría accionante mediante oficio No. 0057 del 25 de enero de 2020³, requirió a los entes ministeriales de Transporte, Ambiente y Desarrollo Sostenible para que informaran si ya se había dado cumplimiento al artículo 4º de la Ley 1964 de 2019 que impuso el deber jurídico de reglamentación en los términos allí previstos.

5. Los Ministerios de Transporte y Ambiente y Desarrollo Sostenible a través del oficio 2400-2-0034- 11-02-2021, manifestaron a la parte actora en relación con la solicitud de constitución de renuencia 0057, que:

“...a la fecha las carteras de Ambiente y Transporte se encuentran trabajando de manera conjunta en la elaboración del proyecto de resolución ‘Por la cual se reglamenta el descuento en el valor de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos y se dictan otras disposiciones’, el cual a la fecha se encuentra en revisión de la oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte a fin de ser enviado al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible para que surta la respectiva revisión y así poder ser objeto de publicación a la ciudadanía a fin de dar cumplimiento a lo determinado en el numeral 8, del Artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 y el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017.

Sobre el particular, a continuación se presenta el resumen de actividades realizadas para la consolidación del proyecto de acto administrativo, así como los pasos subsiguientes para la correspondiente firma y publicación:

(...)

Una vez se cuente con el concepto favorable por parte del Departamento Administrativo de Función Pública se procederá a su expedición.

Así las cosas, El Ministerio Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte informamos a su despacho el estado de la expedición del proyecto de Resolución con el cual se reglamentará lo establecido en el artículo 4 de la Ley 1964 de 2019”.

³ En el oficio que reposa en el expediente se indica como fecha enero de 2020, pero de acuerdo con la respuesta de las entidades, corresponde al año 2021.



6. Afirmó la parte actora que a la fecha de presentación del medio de control, las entidades demandadas no han cumplido con el anterior deber jurídico, a pesar de que ha transcurrido un plazo superior a un año, luego del límite establecido por el legislador para el ejercicio de la potestad reglamentaria.

4. Actuaciones procesales relevantes

4.1. Admisión de la demanda

7. Mediante auto del 23 de febrero de 2021, el magistrado ponente del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección B admitió la demanda y ordenó la notificación de los ministros de Transporte y Ambiente y Desarrollo Sostenible.

4.2. Contestación de la demanda

4.2.1. Ministerio de Transporte

8. La apoderada judicial, mediante correo electrónico del 9 de marzo de 2021, allegó la contestación de la demanda, en la que se opuso a las pretensiones de la demanda.

9. Sostuvo que la potestad reglamentaria, como atribución constitucional del presidente de la República, puede ejercerse por éste en cualquier tiempo, sin que por ley se introduzca limitación temporal alguna. Ello no quiere decir, que el legislador no pueda, disponer que el Gobierno deba reglamentarla dentro de un tiempo determinado, tampoco impide que el Presidente expida la reglamentación antes del término previsto, ni lo inhabilita para ejercerla vencido ese plazo.

10. Señaló que la única consecuencia normativa del término establecido por el legislador es la de imponerle al Presidente de la República el deber de reglamentar la ley dentro de dicho plazo.

11. Manifestó que el Congreso de la República puede establecer un plazo de 6 meses para que el Presidente de la República, en ejercicio de su facultad reglamentaria, expida el reglamento que fija los lineamientos técnicos necesarios para la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes en el caso de vehículos eléctricos; así como establecer un descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica consagrada en la Ley 1383 de 2010, pero dicho término no se convierte en una limitación temporal para el ejercicio de la facultad reglamentaria, ya que ésta puede ser ejercida en cualquier tiempo y *“...la fijación de un plazo máximo para reglamentar tiene como razón lo imprescindible de expedir un reglamento para evitar la parálisis de la actividad de la administración”*.

12. Precisó que se le informó a la Procuraduría demandante que las carteras de Ambiente y Transporte se encuentran trabajando de manera conjunta en la



elaboración del proyecto de resolución “*Por la cual se reglamenta el descuento en el valor de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos y se dictan otras disposiciones*”, el cual a la fecha está en revisión de la oficina Asesora Jurídica de ese ente ministerial, para ser enviado a la cartera de Ambiente y Desarrollo Sostenible para que surta la respectiva revisión y publicarlo a la ciudadanía en cumplimiento al numeral 8, del Artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 y el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017.

13. Destacó que en la contestación de la renuencia se presentó un resumen de las actividades realizadas para la consolidación del proyecto de acto administrativo, con lo cual se acredita que la entidad no ha sido renuente a la expedición de la reglamentación, y que discrimina así:

“...1. Octubre de 2019: Realización de pruebas con distintas clases de vehículos en un Centro de Diagnóstico Automotor, validando las posibles incidencias en la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de vehículos eléctricos en líneas liviana y pesada para rígidos, articulados y biarticulados.

2. Septiembre de 2019: Desarrollo de mesa técnica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y del Ministerio de Transporte para definición de plan de trabajo para la expedición de la regulación.

3. Noviembre de 2019: Consolidación de concepto técnico ambiental por parte del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible como insumo para el desarrollo técnico-económico de propuesta de porcentaje de reducción de tarifa de revisión técnico-mecánica para vehículos eléctricos.

4. Diciembre de 2019: La Subdirección de Tránsito y la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte, realizan mesas internas a fin de validar los puntos sobre los cuales se centraría el estudio técnico-económico para la realización del concepto técnico de propuesta de porcentaje de reducción de tarifa de revisión técnico-mecánica para vehículos eléctricos.

5. Enero 2020: La Subdirección de Tránsito y la oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte, realizan mesas internas con el fin de validar los avances en la propuesta de porcentaje de reducción de tarifa de revisión técnico- mecánica para vehículos eléctricos por parte de la oficina de Regulación Económica.

6. Febrero – Julio de 2020: Mesas técnicas entre Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y del Ministerio de Transporte para ejecución de estudio de valoración económica de bienes y servicios susceptibles de descuento en la tarifa de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, construcción de modelo de costos para Centros de Diagnóstico Automotor en el territorio nacional y determinación del impacto económico de la disminución de la tarifa.

7. Agosto de 2020: Solicitud de insumos a Centros de Diagnóstico Automotor CDA del país para contraste/calibración de hipótesis de modelo de costos elaborado por la oficina de regulación económica de Ministerio de Transporte. Consolidación de Concepto Técnico que sugiere el porcentaje de reducción de la tarifa de revisión técnicomecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos.

8. Septiembre de 2020: El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible aprueba concepto técnico consolidado y se inicia proceso de desarrollo de articulado por parte de Ministerio de Transporte.





9. Noviembre de 2020: El Ministerio de Transporte remite a Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible el proyecto de Resolución para revisión del área técnica.

10. Noviembre de 2020: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible remite a Ministerio de Transporte proyecto de Resolución con observaciones del área técnica.

11. Febrero de 2021: Ministerio de Transporte remite a Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible versión final de Resolución para revisión de la Oficina Asesora Jurídica y se consolida memoria justificativa.

12. Febrero de 2021: Revisión jurídica por parte de Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y consulta pública nacional del acto administrativo por un término de 15 días calendario.

13. Marzo - de 2021: Envió para concepto del Departamento Administrativo de la Función Pública cuyo trámite corresponde a 30 días hábiles y a la Superintendencia de Industria y Comercio cuyo trámite es de 10 días hábiles. Una vez se cuente con el concepto favorable por parte del Departamento Administrativo de Función Pública se procederá a su expedición”.

14. Resaltó que esa cartera ministerial ha realizado gestiones conjuntas en aras de expedir la reglamentación contenida en la norma que se invoca como incumplida, no obstante se trata de un tema que ha requerido un amplio estudio con los demás accionados por su complejidad, por lo que consideró importante destacar que la potestad reglamentaria no tiene temporalidad, máxime que “...La elaboración y expedición de la reglamentación está surtiéndose por parte de la entidad competente y una vez culminado dicho trámite y mientras ellos no ocurran, no se puede hablar de un incumplimiento por parte del Ministerio de Transporte. Analizada la norma que se exige su cumplimiento se observa que el legislador determinó plazo para que el Gobierno Nacional dicte la correspondiente reglamentación, sin que para el presente caso implique una absoluta inactividad ministerial en la reglamentación pues, como queda evidenciado y es reconocido por la misma parte actora los ministerios intervinientes han desplegado acciones tendientes en dar cumplimiento a lo ordenado en la ley”.

4.2.2. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

15. La apoderada judicial con escrito del 11 de marzo de 2011, dio contestación a la demanda y solicitó que se declarara que ese ente ministerial “...no se encuentra en renuencia, en atención a que si bien es cierto no se ha reglamentado el artículo 4° de la Ley 1964 de 2019, esto se debe a: (i) al corto tiempo que otorgó la ley para hacerlo, (ii) al componente técnico tan complejo para la elaboración del instrumento económico que se pretende y (iii) al riesgo que implicaría la expedición a la ligera de una regulación que eventualmente podría afectar la calidad de aire del país y a un sector importante de la economía”.

16. Sostuvo que para la reglamentación contenida en la disposición invocada como incumplida, se requiere determinar primero cuáles son las actividades que dejan de ser objeto de cobro y de aplicación en materia técnica, considerando que la tecnología y configuración de los vehículos eléctricos en todas sus tipologías difieren de manera sustancial de los convencionales de combustión, además que el procedimiento de inspección técnico–mecánica y de emisiones contaminantes está implementado en las normas técnicas colombianas de ICONTEC.





17. Explicó que la modificación de una norma técnica en el escenario liderado por ICONTEC, puede tomar de 1 a 3 años, dependiendo de la complejidad y ámbito de aplicación.

18. Indicó que para la expedición de una reglamentación técnica como en este caso, que permita establecer un procedimiento aplicable para la revisión técnico mecánica para los vehículos eléctricos, debe implementarse mediante un reglamento técnico que está sujeto a todas las etapas de análisis y consulta nacional e internacional establecidas en el Decreto 1081 de 2015 y sus modificaciones, fases que son de difícil cumplimiento en el término de seis meses, porque la consulta internacional es de 90 días, previo a lo cual debe surtirse la nacional de mínimo 15 días, *“...dejando tan solo dos meses y medio para desarrollar los insumos técnicos y articular los procesos jurídicos y administrativos pre y post consultas nacionales e internacionales de dos carteras como Ambiente y Transporte”*.

19. Resaltó que el desarrollo del insumo técnico para la tasación del descuento supone un estudio de impacto económico que se aplica directamente sobre la estructura de costos de un sector privado en el país, como son los Centros de Diagnóstico Automotor - CDA, que al día de hoy ya son cerca de 600, que son los directos prestadores del servicio y quienes aplicarán el descuento que se defina en la reglamentación, razón por la que de manera conjunta con el ministerio de Transporte, se consolidó un modelo de costos de centro de diagnóstico automotor a partir de la información recolectada en las mesas de trabajo adelantadas en 2019, complementada por los mismos CDA, que se extendió alrededor de 30 días por solicitud gremial.

20. Señaló que el término establecido para la expedición de la reglamentación por parte de ese ente ministerial, está condicionado a los tiempos de revisión técnica y jurídica de la cartera de Transporte; adicionalmente, la dinámica de los tiempos que ha tomado el proceso, se describieron en la respuesta a la constitución de renuencia enviada por la Procuraduría demandante.

21. Explicó que lo perseguido a través del artículo 4º de la Ley 1964 de 2019 es establecer un descuento sobre la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para los vehículos eléctricos, con el fin de incentivar su compra debido a que estos equipos no generan emisión de gases a la atmósfera, razón por la que se ha venido realizando un trabajo juicioso con el ministerio de Transporte, *“...construyendo una propuesta técnica que soporte de manera adecuada dicho descuento, el cual en términos más concretos se constituye en un incentivo económico con el cual se busca mitigar las afectaciones que las fuentes móviles causan al recurso aire (...), desde el punto de vista técnico, construir un incentivo económico que promueva el uso de vehículos eléctricos vía descuento en la prestación del servicio que tiene como objetivo verificar las condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad, requiere surtir algunos pasos o procedimientos dentro del marco de la reglamentación a ser expedida que respondan al sistema y método de cálculo del mismo”*.



22. Afirmó que el pasado 23 de febrero de 2021 el Ministerio de Transporte remitió a esa cartera el proyecto de acto administrativo (resolución) en versión final, y actualmente se encuentra en etapa de revisión y posterior aprobación de iniciativa normativa por parte del Viceministerio de Políticas y Normalización.

23. Resaltó que surtidas las etapas de revisión y aprobación por parte de ese ente ministerial se procederá al proceso de consulta pública nacional, que tardará aproximadamente de unos quince a veinte días, luego viene la etapa de atención de comentarios y consecuentemente adelantar el trámite ante Función Pública.

4.3. Fallo impugnado

24. En sentencia del 5 de abril de 2021, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección B, negó la acción de cumplimiento, al considerar que las entidades accionadas no han sido renuentes a su cumplimiento, pues han emprendido gestiones serias, coordinadas, continuadas y eficaces tendientes al acatamiento del inciso 1º del artículo 4 de la Ley 1964 de 2019.

25. Preciso que *“...actualmente se encuentra acreditado que fue publicado ya el proyecto completo de reglamentación para la participación ciudadana, esto es para su enriquecimiento con las observaciones que la comunidad e interesados puedan hacer, para que la norma reglamentaria sea contrastada y de ser necesario, ajustada antes de impartir su aprobación por el Gobierno nacional representado por el Presidente de la República y las carteras de Transporte y Ambiente, razón por la cual, la Sala denegará las pretensiones de la demanda. No obstante, exhortará a tales autoridades para que culminen las etapas restantes y procedan a expedir la reglamentación en un plazo razonable y próximo”*.

4.4. Impugnación

26. La procuraduría accionante, en correo electrónico del 14 de abril de 2021, impugnó⁴ la decisión del Tribunal y solicitó que se revocara, y en su lugar *“...Declarar que la Nación – Ministerio de Transporte - Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible han incumplido el deber jurídico de reglamentación que les fue impuesto en el inciso primero (1) del artículo 4 de la Ley 1964 de 11 de julio de 2019 (...)”*.

27. Sostuvo que la sentencia proferida por el *a quo*, es incongruente, por una parte considera que la petición es procedente, pero por la otra, niega las pretensiones porque a su juicio, pese a estar incumplido el deber jurídico impuesto en la norma invocada, las entidades demandadas no han sido renuentes a su acatamiento, pues han emprendido gestiones serias, coordinadas, continuadas y eficaces, olvidando que no se ha logrado materializar el deber de reglamentación establecida en el inciso 1º del artículo 4º de la Ley 1964 de 2019.

⁴ La sentencia del 5 de abril de 2021, fue notificada por correo electrónico del 9 de abril de 2021, y el escrito de impugnación fue presentado por correo electrónico del 14 de abril de 2021, esto es, dentro del término legalmente previsto.



28. Adujo que la providencia impugnada desconoce abiertamente el plazo perentorio e inaplazable de seis meses impuesto por el Legislador a los entes ministeriales de Transporte y de Ambiente, para reglamentar lo relacionado con la revisión técnico-mecánica y regular el descuento del impuesto a los vehículos eléctricos, pues el término venció hace más de año y medio; desconociendo los artículos 79 y 80 de la Constitución Política, que imponen al Estado, los deberes de proteger la integridad del ambiente, y prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.

29. Destacó que resulta inadmisibles, que el Tribunal haya preferido exhortar a las autoridades responsables para que culminen las etapas restantes y procedan a expedir la reglamentación en un plazo “razonable” y “próximo”, sin definirlo de manera puntual y concreta; pues por esa vía, se modulan los plazos perentorios señalados por el Legislador, y se estaría aplazando en el tiempo, el cumplimiento de importantes deberes jurídicos, olvidando una vez más, que las situaciones jurídicas y sus consecuencias no pueden quedar indefinidas en el tiempo.

30. Afirmó que no se ajusta a los criterios de eficacia y eficiencia el entendimiento que en este caso otorgó el Tribunal en su sentencia, pues si existe un plazo perentorio e inaplazable para la observancia del deber jurídico invocado por la Procuraduría, no puede postergarse en el tiempo su acatamiento, en la medida que con ello se busca el cumplimiento de un fin constitucionalmente válido -la protección del ambiente -, y la materialización de un deber jurídico que reúne los atributos de ser claro, expreso, imperativo, inobjetable y actualmente exigible, conforme se deriva del contenido normativo previsto en el inciso 1° del artículo 4° de la Ley 1964 de 2019.

4.5. Trámite en segunda instancia

31. La Magistrada ponente, en proveído del 28 de julio de 2021, advirtió la necesidad de vincular en calidad de tercero con interés en el resultado de la acción de la referencia, al señor presidente de la República, como integrante del gobierno nacional para que dentro de los tres (3) días siguientes a su notificación, alegara o saneara la nulidad que se presenta en el proceso de la referencia, en los términos previstos en el artículo 136 del Código General del Proceso.

32. Surtida la notificación no hubo pronunciamiento alguno por parte del primer mandatario. No obstante, teniendo en cuenta la postura⁵ según la cual cuando se reclama el ejercicio de la potestad reglamentaria en cabeza del gobierno nacional y solo se agote el requisito de constitución en renuencia al respectivo ministerio o departamento administrativo, procede tener por satisfecha dicha exigencia respecto del presidente de la República.

⁵ Consejo de Estado, Sección Quinta, Rad. No. 76001233100020110136601, M.P. Alberto Yepes Barreiro



2. CONSIDERACIONES DE LA SALA

1. Competencia

33. Esta Sala es competente para conocer la impugnación presentada contra la sentencia de primera instancia, proferida por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección "B", de conformidad con lo establecido en los artículos 150 y 152 de la Ley 1437 de 2011, y el Acuerdo 080 del 12 de marzo de 2019 de la Sala Plena del Consejo de Estado, que establece la competencia de la Sección Quinta de la Corporación para conocer de las "apelaciones contra las providencias susceptibles de ese recurso que se dicten por los Tribunales Administrativos en primera instancia en las acciones de cumplimiento".

2. Problema jurídico a resolver en la presente acción de cumplimiento

34. Corresponde a la Sala determinar si modifica, confirma o revoca la sentencia del 5 de abril de 2021, dictada por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección "B" que negó las pretensiones de la demanda de cumplimiento, para lo cual se resolverán los siguientes problemas jurídicos:

35. ¿La parte actora cumplió con la constitución en renuencia de los Ministerios de Transporte y Ambiente y Desarrollo Sostenible de conformidad con lo previsto en el artículo 8º de la Ley 393 de 1997?

36. De ser afirmativa la respuesta ¿Hay lugar a ordenar a la parte accionada, el cumplimiento de inciso 1º del artículo 4º de la Ley 1964 de 2019, en el sentido de que expida la reglamentación de los lineamientos técnicos necesarios para la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes en el caso de vehículos eléctricos y establecer un descuento en el valor de la revisión técnico-mecánica de dichos automotores?

3. Razones jurídicas de la decisión

37. Para resolver el problema jurídico planteado, se analizarán los siguientes temas: **(i)** naturaleza de la acción de cumplimiento; **(ii)** requisito de procedibilidad; **(iii)** La procedencia de la acción de cumplimiento respecto a la potestad reglamentaria del poder ejecutivo; y **(iv)** análisis del caso concreto.

3.1. Naturaleza de la acción de cumplimiento

38. La acción de cumplimiento está instituida en el artículo 87 de la Constitución Política, como un mecanismo para que toda persona pueda "acudir ante la autoridad judicial para hacer efectivo el cumplimiento de una Ley o un acto administrativo. En caso de prosperar la acción, la sentencia ordenará a la autoridad renuente el cumplimiento del deber omitido". En igual sentido, el artículo 1º de la Ley 393 de 1997 precisa que "Toda persona podrá acudir ante la autoridad judicial definida en esta Ley para hacer efectivo el cumplimiento de normas aplicables con fuerza material de Ley o actos administrativos".

39. Colombia es un Estado Social de Derecho y dentro de sus fines esenciales está





el de garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, teniendo en cuenta lo anterior y que las autoridades de la República están instituidas, entre otras cosas, para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (artículo 2° de la Constitución Política), la acción en estudio permite la realización de este postulado logrando la eficacia material de la ley y de los actos administrativos expedidos por las diferentes autoridades en cumplimiento de sus funciones públicas.

40. De este modo, la acción de cumplimiento constituye el instrumento adecuado para demandar de las autoridades o de los particulares que ejercen funciones públicas, y ante el inminente incumplimiento la efectividad de las normas con fuerza material de ley y de los actos administrativos.

41. Como lo señaló la Corte Constitucional *“el objeto y finalidad de esta acción es otorgarle a toda persona, natural o jurídica, e incluso a los servidores públicos, la posibilidad de acudir ante la autoridad judicial para exigir la realización o el cumplimiento del deber que surge de la ley o del acto administrativo y que es omitido por la autoridad, o el particular cuando asume este carácter. De esta manera, la referida acción se encamina a procurar la vigencia y efectividad material de las leyes y de los actos administrativos, lo cual conlleva la concreción de principios medulares del Estado Social de Derecho, que tienden a asegurar la vigencia de un orden jurídico, social y económico justo”*⁶ (Subraya fuera del texto).

42. Sin embargo, para que la acción de cumplimiento prospere, del contenido de la Ley 393 de 1997, se desprende que se deben acreditar los siguientes requisitos mínimos:

42.1. Que el deber que se pide hacer cumplir se encuentre consignado en normas aplicables con fuerza material de ley o actos administrativos vigentes (Art. 1°)⁷.

42.2. Que el mandato sea imperativo e inobjetable y que esté radicado en cabeza de aquella autoridad pública o del particular en ejercicio de funciones públicas que deba cumplir y frente a los cuales se haya dirigido la acción de cumplimiento.

42.3. Que el actor pruebe la renuencia de la entidad accionada frente al cumplimiento del deber, antes de formular la demanda, bien sea por acción u omisión del exigido o por la ejecución de actos o hechos que permitan deducir su inminente incumplimiento (Art. 8°).

42.4. El artículo 8° señala que, excepcionalmente, se puede prescindir de este requisito *“cuando el cumplirlo a cabalidad genere el inminente peligro de sufrir un perjuicio irremediable”*, caso en el cual deberá ser sustentado en la demanda.

42.5. Que el afectado no tenga o haya podido ejercer otro instrumento judicial para lograr el efectivo cumplimiento del deber jurídico o administrativo omitido, salvo el

⁶ Corte Constitucional, sentencia C-157 de 1998. Magistrados Ponentes Antonio Barrera Carbonell y Hernando Herrera Vergara.

⁷ Esto excluye el cumplimiento de las normas de la Constitución Política, que por lo general consagran principios y directrices.





caso que, de no proceder el juez, se produzca un perjuicio grave e inminente para quien ejerció la acción, circunstancia esta que hace procedente la acción. Por tanto, es improcedente la acción que persigue la protección de derechos que puedan ser garantizados a través de la acción de tutela o se pretenda el cumplimiento de normas que establezcan gastos a la administración (Art. 9º).

3.2. De la renuencia

43. El inciso segundo del artículo 8º de la Ley 393 de 1997, en concordancia con el numeral 5º del artículo 10 ibídem, estableció como requisito de procedibilidad de esta acción constitucional, que con la demanda el accionante aporte la prueba de haber pedido a la entidad demandada en forma directa y con anterioridad al ejercicio de la acción, el cumplimiento del deber legal o administrativo presuntamente desatendido por aquella y, que la autoridad requerida se ratifique en el incumplimiento o guarde silencio frente a la solicitud. De esta manera quedará acreditada la renuencia de la respectiva autoridad administrativa y el actor podrá ejercer la acción de cumplimiento.

44. Por lo tanto, la Sala debe estudiar si la parte actora cumplió con su carga de probar que constituyó en renuencia a los Ministerios de Transporte y Ambiente y Desarrollo Sostenible, antes de instaurar la demanda.

45. Para el cumplimiento de este requisito de procedibilidad es importante tener en cuenta, como lo ha señalado la Sala, que *“el reclamo en tal sentido no es un simple derecho de petición sino una solicitud expresamente hecha con el propósito de cumplir el requisito de la renuencia para los fines de la acción de cumplimiento”*⁸.

46. Por otra parte, para dar por satisfecho este requisito no es necesario que el solicitante, en su petición, haga mención explícita y expresa que su objetivo es constituir en renuencia a la autoridad, pues el artículo 8º de la Ley 393 de 1997 no lo prevé así; por ello, basta con advertir del contenido de la petición que lo pretendido es el cumplimiento de un deber legal o administrativo y que, de este, pueda inferirse el propósito de agotar el requisito en mención.

47. En esa medida, el Consejo de Estado no ha dado por demostrado el requisito de procedibilidad cuando la petición *“[...] tiene una finalidad distinta a la de constitución en renuencia [...]”*.

48. Por último, resulta relevante para la Sala precisar que la renuencia debe entenderse como la negativa del ente accionado frente a la solicitud de cumplimiento de la disposición, bien porque no dé respuesta oportunamente, o porque aunque sea proferida en tiempo resulte contraria al querer del ciudadano⁹.

⁸Sección Quinta, providencia del 20 de octubre de 2011, Exp. 2011-01063, M.P. Mauricio Torres Cuervo.

⁹Lo mismo se reitera en Consejo de Estado, Sección Quinta, sentencia del 15 de diciembre de 2015, radicación 25000-23-41-000-2016-02003-01 MP. Lucy Jeannette Bermúdez; Consejo de Estado, Sección Quinta, sentencia del 17 de noviembre de 2016, radicación 15001-33-33-000-2016-00690-01 CP. Lucy





49. Para cumplir con el requisito de renuencia la Procuraduría accionante mediante oficio No. 0057 del 25 de enero de 2020¹⁰, requirió a los entes ministeriales de Transporte, Ambiente y Desarrollo Sostenible para que informaran si ya se había dado cumplimiento al artículo 4º de la Ley 1964 de 2019 que impuso el deber jurídico de reglamentación en los términos allí previstos.

50. Los Ministerios de Transporte y Ambiente y Desarrollo Sostenible a través de oficio del 11 de febrero de 2021, manifestaron a la parte actora que *“...a la fecha las carteras de Ambiente y Transporte se encuentran trabajando de manera conjunta en la elaboración del proyecto de resolución ‘Por la cual se reglamenta el descuento en el valor de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos y se dictan otras disposiciones’, el cual a la fecha se encuentra en revisión de la oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Transporte a fin de ser enviado al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible para que surta la respectiva revisión y así poder ser objeto de publicación a la ciudadanía a fin de dar cumplimiento a lo determinado en el numeral 8, del Artículo 8 de la Ley 1437 de 2011 y el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 (...).”*

51. En consecuencia, se encuentra probado que el escrito presentado por la procuraduría demandante tenía el ánimo, la intención y el propósito de agotar el requisito de constituir en renuencia, pues se expresa con claridad la norma cuya reglamentación se solicita, esto es el inciso 1º del artículo 4º de la Ley 1964 de 2019.

3.3. La procedencia de la acción de cumplimiento respecto a la potestad reglamentaria del poder ejecutivo

52. Sea lo primero advertir, que la jurisprudencia actualmente vigente, en materia de cumplimiento, ha determinado que la acción constitucional sí es el mecanismo idóneo para exigir al Gobierno Nacional el ejercicio de la potestad reglamentaria cuando el legislador le ha impuesto este deber, siempre y cuando se materialicen ciertas condiciones.

53. La acción de cumplimiento procede para ordenar el ejercicio de la potestad reglamentaria, en **todos los casos en los que el legislador haya impuesto al ejecutivo el deber de reglamentar determinada materia, con independencia de si se impuso término o no al efecto**¹¹ debido a que, como se explicará la ausencia de un lapso específico no puede entenderse como una circunstancia que impida la procedencia de la acción de cumplimiento.

54. Conviene advertir, que el Congreso de la República al desarrollar las funciones legislativas contempladas en el artículo 150 constitucional, puede imponer una serie de obligaciones a los diferentes órganos del poder público, con el objetivo de garantizar la eficacia plena de la ley, un ejemplo claro de ello se encuentra cuando

Jeannette Bermúdez; Consejo de Estado, Sección Quinta, sentencia del 15 de septiembre de 2016, radicación 15001-23-33-000-2016-00249-01 MP. Lucy Jeannette Bermúdez, entre otras.

¹⁰ En el oficio que reposa en el expediente se indica como fecha enero de 2020, pero de acuerdo con la respuesta de las entidades, corresponde al año 2021.

¹¹ Sección Quinta, sentencia del 26 de noviembre de 2015, expediente con radicado número 63001-23-33-000-2015-00227-01, M.P. Rocío Araújo Oñate.



el legislador impone al ejecutivo el deber de ejercer la potestad reglamentaria en determinadas materias.

55. Ahora bien, la potestad reglamentaria se ha entendido como el ejercicio de la atribución contemplada en el numeral 11 del artículo 189 Superior, a través de la cual el poder ejecutivo tiene la facultad de dictar las normas que estime necesarias a fin de garantizar la efectiva aplicación de las leyes, cuando de ellas se advierta la existencia de aspectos que deben precisarse o ahondarse mediante la expedición de decretos, resoluciones y órdenes¹².

56. En principio, el poder ejecutivo tiene plena autonomía para decidir cuándo ejerce la potestad reglamentaria reconocida en la Constitución. No obstante y como se anotó en muchos eventos el legislador, en aplicación del principio de colaboración armónica, es quien compele al Gobierno Nacional a ejercer dicha atribución.

57. Esto es así, porque algunas leyes están permeadas de tecnicismos que solo pueden ser desarrolladas a través de una normativa detallada y expedida por un experto que usualmente se encuentra en el Gobierno Nacional. Asimismo, es de anotar que algunas normas solo pueden alcanzar su efecto útil en la medida en que se expida la reglamentación exigida por la ley.

58. Por supuesto, la orden contenida en la ley relacionada con reglamentar determinada materia, no significa que el poder ejecutivo quede despojado de la discrecionalidad con la cuenta para reglamentar, pues el mandato que aquella impone no delimita la potestad reglamentaria, ni asigna los parámetros de contenido en los cuales esta deba surtirse.

59. Así pues, el legislador a través de la ley puede bien imponer un plazo al Gobierno Nacional para que aquel proceda a hacer la respectiva reglamentación o guardar silencio al respecto, y únicamente establecer el deber de reglamentar.

60. Esto es así, porque la ausencia de un término para ejercer la potestad reglamentaria no significa que aquel mandato no sea exigible, razón por la cual la acción de cumplimiento sí es procedente para solicitar la materialización de esa clase de disposiciones.

61. En efecto, sería un contrasentido afirmar que la carencia de un plazo para ejercer la potestad reglamentaria, deriva en que el mandato contemplado en la ley se torna inane, inexistente o carente de exigencia, cuando lo cierto es que aquel es plenamente exigible.

¹² Dicha definición se adoptó por el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Quinta, Sentencia del 16 de agosto de 2002, dictada en el expediente número AC-0165, y se reiteró en sentencia del 6 de septiembre de 2004, radicado 66001-23-31-000-2003-00619-01(ACU) MP. Reinaldo Chavarro Buriticá.



62. Así las cosas, huelga manifestar que **la acción de cumplimiento, se erige como el mecanismo idóneo para exigir al Gobierno Nacional el ejercicio de la potestad reglamentaria, aun cuando en la ley no se haya estipulado un lapso expreso para satisfacerla.**

3.4. De la procedencia de la acción de cumplimiento

63. Se advierte que con la demanda se pretende el cumplimiento del inciso 1º del artículo 4º de la Ley 1964 de 2019 y, en consecuencia, el gobierno nacional, conformado en este caso por el presidente de la República y los Ministros de Transporte y Ambiente y Desarrollo Sostenible, cumplan con su deber de ejercer su potestad reglamentaria.

64. Al respecto, no se advierte que la parte actora cuente con otro mecanismo de defensa judicial para obtener el deber que reclama desatendido y el precepto que se pide ordenar acatar resulta actualmente exigible porque no está derogado ni suspendido, además, su cumplimiento no implica gasto ni la protección de derechos fundamentales, lo que torna procedente la acción de cumplimiento.

3.5. Disposiciones cuyo cumplimiento pretende la parte actora

65. La procuraduría accionante pretende el cumplimiento del inciso 1º del artículo 4º de la Ley 1964 de 2019¹³.

3.6. De la existencia de un mandato imperativo e inobjetable

66. La finalidad de la acción es que toda persona pueda acudir ante la autoridad judicial competente para hacer efectivo el cumplimiento de normas con fuerza material de ley o de un acto administrativo, tal como lo dispone el artículo 87 constitucional. Sin embargo, a través de esta acción no es posible ordenar ejecutar toda clase de disposiciones, sino aquellas que contienen prescripciones que se caracterizan como “*deberes*”¹⁴.

67. Los deberes legales o administrativos que pueden ser cumplidos a través de las órdenes del juez constitucional son los que albergan un mandato perentorio, claro y

¹³ “**Ley 1964 de 2019**

Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.

(...)

ARTÍCULO 4o. DESCUENTO SOBRE LA REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA Y DE EMISIONES CONTAMINANTES. *Dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, reglamentará los lineamientos técnicos necesarios para la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes en el caso de vehículos eléctricos; así mismo establecerán un descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes consagrada en la Ley 1383 de 2010, a los vehículos eléctricos. La tarifa de descuento se establecerá teniendo en cuenta que estos vehículos tienen un equipamiento tecnológico diferente y no generan emisiones de gases contaminantes. (...)*”.

¹⁴ Deber: Aquello a que está obligado el hombre por los preceptos religiosos o por las leyes naturales o positivas. (Diccionario de la Real Academia Española).





directo a cargo de determinada autoridad, un mandato “*imperativo e inobjetable*” en los términos de los artículos 5, 7, 15, 21 y 25 de la Ley 393 de 1997.

68. En el presente asunto, es claro para la Sala que la norma que se pide hacer cumplir contiene la obligación a cargo del Gobierno Nacional expedir la reglamentación sobre los lineamientos técnicos necesarios para la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos y establecer un descuento en el valor de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a esos automotores.

69. El artículo 115 de la Constitución Política, prevé que el “*Gobierno Nacional*” se conforma por el presidente y el Ministro del ramo respectivo¹⁵.

70. Así las cosas, el presidente de la República y los Ministros de Transporte y Ambiente y Desarrollo Sostenible están legitimados en la causa por pasiva, en el caso concreto, conforme con la norma que se solicita hacer cumplir, que de manera expresa establece que son las autoridades que les corresponde expedir la referida reglamentación¹⁶.

71. Como ya quedó expuesto el procurador demandante reclama el acatamiento de la potestad reglamentaria impuesta por el inciso 1º del artículo 4 de la Ley 1964 de 2019 que dispone que dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de la ley, el “...*Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, reglamentará los lineamientos técnicos necesarios para la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes en el caso de vehículos eléctricos; así mismo establecerán un descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes consagrada en la Ley 1383 de 2010, a los vehículos eléctricos. La tarifa de descuento se establecerá teniendo en cuenta que estos vehículos tienen un equipamiento tecnológico diferente y no generan emisiones de gases contaminantes*”.

72. En sede de acción de cumplimiento debe el juez constitucional establecer la existencia de un deber claro, expreso y exigible en cabeza de los demandados y ordenar su acatamiento.

¹⁵ “[...] Artículo 115. El Presidente de la República es Jefe del Estado, Jefe del Gobierno y suprema autoridad administrativa.

El Gobierno Nacional está formado por el Presidente de la República, los ministros del despacho y los directores de departamentos administrativos.

El Presidente y el Ministro o Director de Departamento correspondientes, en cada negocio particular, constituyen el Gobierno.

Ningún acto del Presidente, excepto el de nombramiento y remoción de Ministros y Directores de Departamentos Administrativos y aquellos expedidos en su calidad de Jefe del Estado y de suprema autoridad administrativa, tendrá valor ni fuerza alguna mientras no sea suscrito y comunicado por el Ministro del ramo respectivo o por el Director del Departamento Administrativo correspondiente, quienes, por el mismo hecho, se hacen responsables.

Las gobernaciones y las alcaldías, así como las superintendencias, los establecimientos públicos y las empresas industriales o comerciales del Estado, forman parte de la Rama Ejecutiva. [...]”

¹⁶ Frente a la legitimación en la causa por pasiva respecto de obligaciones en cabeza del “*Gobierno Nacional*” en materia de acción de cumplimiento, puede verse entre otras, sentencia de 12 de junio de 2014, Radicación número: 25000-23-41-000-2014-00118-01(ACU), demandante Comisión Colombiana de Juristas, M.P. Alberto Yepes Barreiro (E).





73. En este caso, es evidente que el precepto que se dice desatendido contiene un deber claro y expreso como lo es el de reglamentar, que recae en el gobierno nacional y deviene exigible porque debe ser atendido dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la Ley 1964 de julio de 2019, plazo que feneció en enero de 2021.

74. De acuerdo con la temática expuesta en el inciso 1º del artículo 4º de la Ley 1964 de 2019, en este caso los llamados a responder por el ejercicio de la potestad reglamentaria que se dice desatendida, están en cabeza del presidente de la República y los Ministros de Transporte y Ambiente y Desarrollo Sostenible.

75. Los entes ministeriales argumentaron que se han adelantado gestiones conjuntas en aras de expedir la reglamentación contenida en la norma que se invoca como incumplida, pero que se trata de un tema que ha requerido un amplio estudio; adicionalmente, primero debe determinarse cuáles son las actividades que dejan de ser objeto de cobro y de aplicación en materia técnica, considerando que la tecnología y configuración de los vehículos eléctricos en todas sus tipologías difieren de manera sustancial de las de los convencionales de combustión.

76. Por otra parte, adujeron que el procedimiento de inspección técnico–mecánica y de emisiones contaminantes está implementado en las normas técnicas colombianas de ICONTEC, por lo que toma de 1 a 3 años, dependiendo de la complejidad y ámbito de aplicación.

77. Así mismo, afirmaron que el pasado 23 de febrero de 2021 el Ministerio de Transporte remitió a la cartera de Ambiente y Desarrollo Sostenible el proyecto de acto administrativo (resolución) en versión final, que se encuentra en revisión y posterior aprobación de iniciativa normativa por parte del Viceministerio de Políticas y Normalización. Por tanto, una vez agotadas estas etapas se procederá a la consulta pública nacional, que tardará aproximadamente de unos quince a veinte días, luego viene la atención de comentarios y consecuentemente adelantar el trámite ante Función Pública.

78. No obstante lo anterior, la Sala considera, que si bien se han adelantado gestiones tendientes al cumplimiento del mandato contenido en el inciso 1º del artículo 4º de la Ley 1964 del 11 de julio de 2019, resulta evidente que la reglamentación que prevé la norma no ha sido proferida pese a que, el término de seis (6) meses establecido por el legislador ya feneció (11 de enero de 2020), que era lo que correspondía acreditar en este proceso.

79. En efecto, debe recordarse que en materia de acción de cumplimiento, en sentencia C-157 de 1998, la Corte Constitucional indicó que: “[...] *el deber de cumplir una norma legal o un acto administrativo **no admite gradaciones, esto es, la autoridad cumple o no cumple, y naturalmente, no cumple o incumple a medias**; el incumplimiento es algo que debe ser apreciado dentro de la autonomía e independencia del juez para juzgar en el caso concreto. [...]*”. (Subraya la Sala).

80. Con fundamento en lo anterior, es evidente que el Gobierno Nacional,



conformado por el presidente de la República y los Ministros de Transporte y Ambiente y Desarrollo Sostenible no han reglamentado sobre los lineamientos técnicos necesarios para la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes para vehículos eléctricos y establecer un descuento en el valor de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a esos automotores.

81. Analizadas las razones jurídicas de la decisión y la norma invocada la Sala revocará la sentencia de 5 de abril de 2021, dictada por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección “B”, habida cuenta que la disposición que se dice incumplida, es decir, el inciso 1º del artículo 4º de la Ley 1964 de 2019 contiene un verdadero mandato imperativo e inobjetable consistente en ordenar al Gobierno Nacional el ejercicio de la potestad reglamentaria, mandato plenamente exigible a través de esta acción.

82. En este orden de ideas, de conformidad con el numeral 5º del artículo 21 de la Ley 393 de 1997 y atendiendo tanto al lapso transcurrido desde la entrada en vigencia de la ley invocada, la complejidad del asunto, así como las actuaciones adelantadas, considera la Sala que el Gobierno Nacional integrado por el presidente de la República y los Ministros de Transporte y Ambiente y Desarrollo Sostenible deberán reglamentar, en el término de seis (06) meses contados a partir de la ejecutoria de esta providencia, la prerrogativa de que trata el inciso 1º del artículo 4º de la Ley 1964 de 2019. Plazo que resulta razonable, pues lo que se busca es que el gobierno nacional cumpla su deber conforme a las previsiones de la norma invocada, máxime que ya ha ejecutado varias etapas y así proferir el acto contentivo de la reglamentación.

3.8. Conclusión

83. Esta Sala, encuentra que el inciso 1º del artículo 4º de la Ley 1964 de 2019 contiene un verdadero mandato imperativo e inobjetable consistente en ordenar al Gobierno Nacional el ejercicio de la potestad reglamentaria, mandato plenamente exigible a través de esta acción, razón por la que revocará la sentencia de 5 de abril de 2021, dictada por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección “B”, para que el presidente de la República y los Ministros de Transporte y Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamenten, en el término de seis (06) meses contados a partir de la ejecutoria de esta providencia, la prerrogativa de que trata la norma invocada.

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

FALLA:

PRIMERO: REVOCAR la sentencia proferida el **5 de abril de 2021** por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca, Sección Primera, Subsección “B”, que negó las pretensiones de la demanda, para, en su lugar, declarar el incumplimiento del inciso



1º del artículo 4º de la Ley 1964 de 2019. En consecuencia, **ORDENAR** al gobierno Nacional integrado en esta oportunidad por el presidente de la República y los Ministros de Transporte y Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamenten, en el término de seis (06) meses contados a partir de la ejecutoria de esta providencia, la prerrogativa contenida en la norma invocada, de conformidad con lo señalado en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO: NOTIFICAR a las partes en la forma prevista en el artículo 22 de la Ley 393 de 1997.

TERCERO: En firme esta sentencia, **DEVOLVER** el expediente al Tribunal de origen.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE.

ROCÍO ARAÚJO OÑATE
Presidente

LUIS ALBERTO ÁLVAREZ PARRA
Magistrado

CARLOS ENRIQUE MORENO RUBIO
Magistrado

Esta decisión fue generada con firma electrónica, la cual tiene plena validez y efectos jurídicos, conforme a lo dispuesto en la Ley 527 de 1999 y el Decreto 2364 de 2012.