



**CONSEJO DE ESTADO
SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO
SECCIÓN PRIMERA**

Consejero Ponente: CARLOS FERNANDO MANTILLA NAVARRO

Bogotá, D.C., catorce (14) de mayo de dos mil veintiséis (2026)

Referencia: Nulidad
Radicación núm.: 11001 03 24 000 2017 00110 00
Actor: Manuel Barrero Montenegro
Demandados: Ministerio de Transporte
Tema: Potestad reglamentaria del Ministerio de Transporte en la regulación de tipologías vehiculares no previstas expresamente en la ley
Decisión: Niega las pretensiones de la demanda. Sin condena en costas

SENTENCIA NULIDAD – ÚNICA INSTANCIA

La Sala procede a decidir la demanda instaurada en ejercicio del medio de control de nulidad promovido por el señor Manuel Barrero Montenegro contra la Resolución núm. 160 de 2 de febrero de 2017, *“Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones”*, expedida por el Ministerio de Transporte.

I. LA DEMANDA

El 17 de marzo de 2017, la parte actora presentó demanda en ejercicio del medio de control de nulidad previsto en el artículo 137 del CPACA, contra la Resolución núm. 160 de 2 de febrero de 2017, *“Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones”*, expedida por el Ministerio de Transporte, con el objeto de que se accedan a las siguientes:

1.1. Pretensiones

Con fundamento en lo dispuesto en el artículo 137 de la Ley 1437 de 2011 (Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo) y de conformidad con los fundamentos de hecho y derecho referidos en la presente demanda, solicito respetuosamente a los Honorables Magistrados declarar la NULIDAD de la Resolución número 160 del 2 de febrero de 2017, expedida por el señor Ministro de Transporte, por quebrantar el ordenamiento jurídico al ser expedida sin tener las competencias legales comoquiera que se atribuyó las competencias legislativas del Congreso de la República¹.

1.2. El acto demandado

RESOLUCIÓN 160 DE 2017
(febrero 02)

¹ El expediente se encuentra digitalizado en el índice 105 del Sistema de Gestión Judicial Samai.



Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadríciclo y se dictan otras disposiciones.

EL MINISTERIO DE TRANSPORTE,

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 208 de la Constitución Política, 1 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, 2 párrafo de la Ley 1811 de 2016 y 6 numeral 6.2 del Decreto 087 de 2011, y

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, señaló 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 artículo 2° de la Ley ibidem define vehículo como “todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público”.

Que el artículo 8° del Código Nacional de Tránsito crea el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), dentro de cual se encuentra el Registro Nacional Automotor (RNA), el cual constituye el conjunto de datos necesarios para determinar la propiedad, características y situación jurídica de los vehículos automotores terrestres, en el cual debe inscribirse todo acto, contrato, providencia judicial, administrativa o arbitral, adjudicación, modificación, limitación, gravamen, medida cautelar, traslación o extinción del dominio u otro derecho real, principal o accesorio sobre vehículos automotores terrestres para que surtan efectos ante las autoridades y ante terceros.

Que el artículo 28 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 8° de la Ley 1383 de 2010, establece que: “Para que un vehículo pueda transitar por el Territorio Nacional, debe garantizar como mínimo un 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 emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales(...)”.

Que igualmente el artículo 34 de la Ley 769 de 2002 establece que en ningún caso podrá circular un vehículo automotor sin portar la licencia de tránsito correspondiente.

Que a su turno los artículos 50 y 51 de la Ley 769 de 2002, modificados por los artículos 10 de la Ley 1383 de 2010 y 201 del Decreto 019 de 2012, respectivamente indican que por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad, en consecuencia todos los vehículos automotores, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.

Que la Ley 1005 de 2006, en su artículo 10, literal A, numerales 9 y 10, establece: “Artículo 10. Sujetos obligados a inscribirse y a reportar información. A. Es una obligación de inscribir ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), la información correspondiente a: (...) 9. Todos los importadores de vehículos,



maquinaria agrícola y de construcción autopropulsada y de motocicletas. 10. Todas las ensambladoras de: Vehículos, maquinaria agrícola, motocicletas, remolques y semirremolques que se produzcan en Colombia”.

Que la Resolución 5443 de 2009 “por la cual se adopta la parametrización y el procedimiento para el registro de información al Registro Nacional Automotor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT)” en su artículo 5° señala: “Artículo 5°. Actualización tablas de parametrización. Cuando por cambios normativos, de producción o importación de nuevos prototipos de vehículos, u otros factores técnicos definidos por el Ministerio de Transporte, sea necesario actualizar o modificar las tablas de parametrización anexas a la presente resolución, la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte deberá autorizar e informar por escrito al Concesionario del RUNT, para que este realice los correspondientes ajustes tanto de las tablas como del manual (...)”.

Que el artículo 204 de la Ley 1753 de 2015, Plan Nacional de Desarrollo, establece que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, realizará acciones tendientes a promover el uso de modos no motorizados y tecnologías limpias, tales como bicicleta, tricimóviles y transporte peatonal en todo el territorio nacional.

Que la Ley 1811 de 2016 establece: “Artículo 2°. Beneficiarios. Los beneficiarios de la presente ley serán peatones y ciclistas en los términos definidos por la Ley 769 de 2002. Parágrafo. Seis (6) meses después de promulgada esta ley, el Ministerio de Transporte reglamentará las características necesarias para acceder a los beneficios consagrados en esta ley en los casos que se usen bicicletas asistidas”.

Que el dinamismo de la producción y la venta de vehículos en los años recientes en el país ha motivado el crecimiento del sector automotriz, el cual ha puesto en circulación nuevas clases de vehículos automotores tales como ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo, los cuales por sus características técnicas, funcionales y ambientales se configuran en una solución de transporte económica para los ciudadanos, y favorable para la sostenibilidad ambiental, siendo necesario reglamentar su registro y las condiciones de circulación.

Que en virtud de las buenas prácticas de comercio internacional, la necesidad de adoptar medidas conducentes para el registro y circulación de vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo, y la creación de políticas en materia de seguridad funcional y eficacia medioambiental, esta Cartera Ministerial ha realizado un proceso de verificación de las normas técnicas nacionales (NTC 6109) e internacionales (Reglamento UE número 168 del 15 de enero de 2013), con el fin de adoptarlas y aplicarlas de manera armonizada.

Que el Ministro de Transporte, en su discurso en el Foro Nacional de la Bicicleta, Ibagué 2016, se comprometió dentro de las principales acciones del sector transporte y bajo la necesidad ejercer el control sobre los vehículos automotores de dos y tres ruedas, a reglamentar la circulación y registro de los mismos como medida de seguridad vial y de tránsito.

Que mediante Memorandos 20164000253093 y 20171120013653, la Directora de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte remitió el proyecto de resolución por la cual se reglamenta el registro y la circulación de ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo.

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página Web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento de lo determinado en el literal octavo (08) del artículo ocho (08) de la Ley 1437 de 2011, desde el 25 al 31 de enero de 2017, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas.

Que en mérito de lo expuesto,



RESUELVE:

CAPÍTULO I

Objeto y alcance

Artículo 1°. Objeto. Determinar las condiciones para llevar a cabo el registro de los vehículos automotores de tipo ciclomotor, tricimotor y cuadríciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, ante los organismos de tránsito en el país, así como reglamentar la revisión técnico-mecánica ante los Centros de Diagnóstico Automotor y las condiciones para su circulación.

Artículo 2°. Alcance y ámbito de aplicación. Las disposiciones establecidas en la presente resolución rigen en todo el territorio nacional y son aplicables a los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadríciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, a partir de la entrada en vigencia del presente acto administrativo.

Parágrafo. La presente resolución no será aplicable al siguiente tipo de vehículos:

- a) Vehículos cuya velocidad máxima por construcción no supere los 6 km/h.
- b) Vehículos destinados exclusivamente a ser utilizados por personas en situación de discapacidad.
- c) Vehículos destinados exclusivamente a la competición.
- d) Vehículos agrícolas o forestales.
- e) Vehículos destinados fundamentalmente al uso en todo terreno y concebidos para circular en superficies no pavimentadas.
- f) Vehículos que carecen de una plaza de asiento como mínimo
- g) Vehículos auto equilibrados
- h) Bicicleta y bicicleta con pedaleo asistido.
- i) Vehículos diseñados y fabricados para ser utilizados por las fuerzas armadas, los servicios de protección civil, los servicios de bomberos, las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público y los servicios médicos de urgencia.

Artículo 3°. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de las disposiciones contenidas en el presente acto, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Bicicleta: vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales.

Bicicleta con pedaleo asistido: Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35 kg.

Cuadríciclo: Vehículo automotor de cuatro ruedas, con estabilidad propia, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 450 kg para vehículos de transporte de personas o 600 kg para vehículos con posibilidad de transporte de mercancías dentro del chasis y



cuerpo del vehículo, sin incluir la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, y con un motor de cilindrada mayor a 50 cm³ o cuya potencia sea inferior o igual a 15 kW para los que cuentan con motor eléctrico.

Motociclo, ciclomotor o Moped: Vehículo automotor de dos (2) ruedas, provisto de un motor de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, de cilindraje no superior a 50 cm³ si es de combustión interna ni potencia nominal superior a 4 kW si es eléctrico.

Triciclo: Vehículo no motorizado de tres (3) ruedas, accionado con el esfuerzo del conductor por medio de pedales.

Triciclo con pedaleo asistido: Triciclo equipado con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,50 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de un Triciclo asistido no deberá superar los 270 kg.

Tricimoto: vehículo automotor de tres ruedas, con estabilidad propia y chasis de triciclo, provisto de un motor de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, de cilindraje no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y de potencia nominal no superior a 4 kW, si es eléctrico, cuya masa no es superior a 270 kg, y cuyo número máximo de acompañantes es igual a 3 incluido el conductor.

Potencia nominal continua máxima: potencia máxima durante 30 minutos en el eje de transmisión de un motor eléctrico.

Vehículo autoequilibrado: concepto de vehículo basado en un equilibrio inestable inherente, que necesita un sistema auxiliar de control para mantener su equilibrio, y que incluye vehículos de motor de una rueda, de dos ruedas o de dos orugas.

CAPÍTULO II

Registro

Artículo 4°. Obligatoriedad del registro en el sistema RUNT. De conformidad con lo establecido en el artículo 37 de la Ley 769 de 2002, los fabricantes, importadores y/o ensambladores de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclos, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, que ingresen al país o sean fabricados con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, deberán ser registrados en el Registro Nacional Automotor (RNA) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo 1°. Para los trámites de tránsito, de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclos, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, se deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos y procedimientos establecidos en la Resolución 12379 de 2012, o la norma que la modifique, adicione o la sustituya.

Parágrafo 2°. El registro de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, que hayan ingresado al país o hayan sido fabricados con anterioridad a la entrada en vigencia del presente acto administrativo, será voluntario y en todo caso deberá realizarlo el propietario de dicho vehículo, aportando alguno de los documentos que a continuación se relacionan:

- Manifiesto de importación del vehículo, y/o



- Copia de la factura de venta del vehículo.

Artículo 5°. Placas. Los vehículos automotores tipo ciclomotor y tricimoto llevarán una sola placa reflectiva en el extremo trasero con base en las características y seriado de las placas que para el efecto se expidan. Para efectos de la expedición de la placa, el organismo de tránsito hará uso de los rangos otorgados para el registro de motocicletas.

Los cuadríciclos, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, llevarán dos placas reflectivas una en el extremo delantero y la otra en el extremo trasero, con base en las características y seriado de las placas que para el efecto se expidan. Para este efecto, el organismo de tránsito hará uso de los rangos otorgados para el registro de automóviles.

En todo caso, el organismo de tránsito al momento del registro deberá dejar claro a qué tipo de vehículo automotor pertenece.

CAPÍTULO III

Cargue de información al sistema RUNT

Artículo 6°. Cargue de la información. Los fabricantes, ensambladores e importadores, deberán realizar previo al registro inicial de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, el cargue de la información del detalle de la clasificación de las tipologías vehiculares descritas en la presente resolución, al sistema RUNT conforme a lo establecido en la Resolución 12379 de 2012 o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Artículo 7°. Actualización tablas de parametrización RUNT. De conformidad con lo establecido en el artículo 5° de la Resolución 5443 de 2009, la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte deberá informar y autorizar por escrito al Concesionario RUNT, para que realice las actualizaciones necesarias a las tablas de parametrización, el manual y los campos de registros de potencia, de manera que se puedan registrar de acuerdo a sus características técnicas y sin ningún inconveniente, todos los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía.

CAPÍTULO IV

Condiciones de circulación

Artículo 8°. Tránsito. Sin perjuicio de las condiciones de circulación determinadas en la Ley 769 de 2002 y la Ley 1811 de 2016, los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, solo podrán moverse por las vías terrestres de uso público y privadas abiertas al público, cumpliendo con las condiciones aquí establecidas:

1. Deberán circular en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad. Lo cual incluye entre otros, dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca y en la parte trasera que refleje luz roja, direccionales, espejos retrovisores, placa y señal acústica.
2. Deben transitar por el centro del respectivo carril.



3. No podrán transitar sobre las aceras o andenes, ciclovías, ciclorrutas o cualquier tipo de cicloinfraestructura y lugares destinados al tránsito exclusivo de peatones o bicicletas, ni por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.

4. Los conductores y acompañantes deberán en todo caso transitar portando casco conforme a la reglamentación existente en términos de calidad y durabilidad de cascos para motociclistas.

5. Después de las 18:00 y antes de las 06:00 o cuando las condiciones de visibilidad lo ameriten, los conductores y acompañantes deberán portar chaleco refractivo.

6. Licencia de Tránsito del vehículo.

7. Seguro obligatorio (SOAT).

8. Certificado de Revisión Técnico-Mecánica y de Emisiones Contaminantes.

Parágrafo 1: Los numerales 4 y 5 del presente artículo aplicarán exclusivamente para los vehículos automotores tipo ciclomotor y tricimoto de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía.

Parágrafo 2: Los numerales 6, 7 y 8 del presente artículo, aplicarán exclusivamente para los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, que ingresen al país o que hayan sido fabricados en el país con posterioridad a la publicación de la presente resolución.

Artículo 9. Derogado por el art. 9.2.1, Resolución 20223040045295 de 2022.

El texto derogado era el siguiente:

Artículo 9. Licencia de conducción. Los conductores de los vehículos tipo ciclomotor o tricimoto deberán contar con licencia de conducción como mínimo de la categoría A1, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 1500 de 2005 o la norma que la modifique, derogue o sustituya.

Los conductores de los vehículos clase cuadríciclos que circulen por las vías públicas deberán contar con licencia de conducción como mínimo de la categoría B1, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 1500 de 2005 o la norma que la modifique o sustituya.

Parágrafo: Los conductores de vehículos tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo, tendrán un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la publicación de la presente resolución, para obtener la licencia de conducción de que trata la presente resolución.

Artículo 10. Licencia de tránsito. Para efectos de control en vía y sin perjuicio de lo establecido en artículo 4° de la presente resolución, al momento de la expedición de la licencia de tránsito de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadríciclo, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, los organismos de tránsito deberán utilizar el formato de licencia de tránsito adoptado por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. En el evento en que el vehículo automotor tipo ciclomotor o tricimoto y/o cuadríciclo sea eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía limpia, el organismo de tránsito diligenciará el formato de licencia de tránsito que para tal efecto adopte la Subdirección de Tránsito en un término no mayor a dos meses.

CAPÍTULO V



Revisión técnico-mecánica

Artículo 11. Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadríciclo, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía se llevará a cabo por los centros de diagnóstico automotor, una vez el Icontec emita la norma técnica o se adopten normas internacionales por parte del Ministerio de Transporte, que establezcan los parámetros, pruebas y requisitos para realizarla.

Parágrafo 1°. La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes de que trata el presente artículo, solo podrá ser realizada por los Centros de Diagnóstico Automotor habilitados por el Ministerio de Transporte en la clase “B” y “D”.

Parágrafo 2°. Cuando el motor no emita gases contaminantes y hasta tanto no se actualicen las tablas correspondientes en el Sistema RUNT, el Centro de Diagnóstico Automotor deberá dejar constancia de dicha situación y la placa del vehículo en el Sistema RUNT.

Parágrafo 3°. El RUNT deberá realizar los ajustes tecnológicos pertinentes, para que los propietarios de los vehículos automotores descritos en la presente resolución, puedan realizar los trámites de tránsito a través de su sistema, sin la validación de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, hasta tanto se adopte por parte del Ministerio de Transporte la norma Técnica emitida por el Icontec.

Parágrafo transitorio. Hasta que el Icontec emita la norma técnica que establezca los parámetros, pruebas y requisitos para realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, los propietarios de los vehículos automotores descritos en la presente resolución, deberán asegurar 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 cuando aplique, y demostrar un estado adecuado de llantas y de los espejos.

Artículo 12. Periodicidad de la revisión. Los vehículos automotores descritos en la presente resolución deberán realizar la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes en los términos establecidos por la Ley 769 de 2002, o aquella que la modifique, adicione o sustituya.

CAPÍTULO VI

Otras disposiciones

Artículo 13. Ambiental. En el caso de los vehículos eléctricos, las baterías deberán disponerse según lo estipulado por las normas que para tal efecto emita el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Artículo 14. Sanciones. Los conductores de los vehículos que no acaten las condiciones previstas en la presente resolución serán objeto de las sanciones señaladas en la Ley 769 de 2002 o la norma que la adicione, modifique, sustituya o la reglamente.

Artículo 15. Tarifas. Hasta tanto los Organismos de Tránsito no tengan determinada una tarifa específica para los derechos causados por los trámites asociados a los vehículos automotores descritos en la presente resolución, estos deberán aplicar las tarifas vigentes para los trámites de tránsito y las establecidas por el Ministerio de Transporte para los trámites ante el RUNT, así:



* Para vehículos automotores tipo ciclomotor o tricimoto sea de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía: será el establecido para las motocicletas del Registro Nacional Automotor.

* Para vehículos automotores tipo cuatriciclo sea de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía: será el establecido para los automóviles del Registro Nacional Automotor.

Artículo 16. Beneficios en el uso de bicicletas asistidas. Los beneficios de que trata la Ley 1811 de 2016 serán aplicables a las bicicletas y bicicletas asistidas, siempre y cuando cumplan con las características contenidas en el artículo 3° de la presente resolución.

Parágrafo. Cada entidad del sector público deberá establecer las condiciones desde el punto de vista jurídico, operativo y administrativo para que los funcionarios públicos accedan a los beneficios de que trata la Ley 1811 de 2016.

Artículo 17. Prohibiciones. En ningún caso se podrá realizar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuatriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, so pena de incurrir en las sanciones establecidas en la Ley 769 de 2002 o la norma que la adicione, modifique o sustituya.

Artículo 18. Uso del casco para usuarios de bicicleta y bicicleta asistida. Es de carácter obligatorio seguir lo ordenado por el Código Nacional de Tránsito en cuanto al uso del casco para usuarios de bicicletas y bicicletas asistidas. El Ministerio de Transporte recomienda en cualquier caso el Uso del Casco.

Parágrafo 1°. En todo caso el casco deberá usarse obligatoriamente en los siguientes eventos:

* Cuando el conductor sea un menor de edad.

* Cuando se trate de eventos deportivos, competitivos o en entrenamiento. Se entiende como entrenamiento cualquier preparación o adiestramiento en vías de uso público con el propósito de mejorar el rendimiento físico y técnico para el desarrollo de las capacidades de un ciclista.

Parágrafo 2°. Las autoridades territoriales tendrán que incentivar el uso del casco a través de campañas pedagógicas y determinar los casos en los que su uso, por prudencia requiera su obligatoriedad en las áreas rurales y urbanas de sus respectivos municipios considerando en todo caso conceptos como pacificación vial, la salvaguarda de velocidades máximas de operación en las vías urbanas, la adecuada señalización, la implementación de infraestructura que promueva el tránsito calmado y el cumplimiento de las normas viales y de cultura ciudadana como medidas más eficaces de protección de la integridad física de los ciclistas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial tendrá un plazo no mayor a 3 meses para iniciar una campaña que permita estimular el uso del casco.

Parágrafo 3°. Hasta tanto el Gobierno nacional expida la reglamentación de las características técnicas y los materiales de los cascos para ciclistas, se aceptará el uso de cascos que cumplan las normas técnicas internacionales certificadas en el país de origen.

Para estos efectos, el fabricante deberá contar con la certificación de primera parte, la cual podrá ser exigida por el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial o cualquier autoridad de control competente cuando lo considere pertinente.



Artículo 19. Derogado por el art. 9.2.1, Resolución 20223040045295 de 2022.

El texto derogado era el siguiente:

Artículo 19. Transitoriedad. En un plazo no superior a seis (6) meses contados a partir de la publicación de la presente resolución, el RUNT y los Centros de Diagnóstico Automotor deberán actualizar, habilitar las tablas de parametrización, procedimientos de ensayo y registro de la información de las nuevas tipologías vehiculares.

Artículo 20. Vigencia. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y deroga la Resolución 3600 de 2004 y las demás que le sean contrarias.²

1.3. Normas violadas y concepto de la violación

La parte actora sostuvo que el acto administrativo demandado contradice los artículos 21, 24, 121, 122, 123, 150 (numeral 2º) y 208 de la Constitución Política; 59 y 61 de la Ley 489 de 1998; 1º y 2º de la Ley 769 de 2002; y 2º del Decreto 087 de 2011.

Falta de competencia

Explicó que con la expedición de la Resolución núm. 160 de 2017 el Ministerio de Transporte “*usurpó las funciones del Congreso al reformar el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito Terrestre estableciendo definiciones*”.

En ese sentido, indicó que la entidad demandada, al reglamentar la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadriciclo, asumió funciones propias del Congreso de la República, en desconocimiento de la competencia exclusiva de dicho órgano, conforme a lo previsto en el artículo 1º de la Ley 769 de 2002.

Añadió que la expedición de la comentada regulación se realizó sin la participación de otros ministerios que, dada la especificidad del asunto, debían concurrir, como el Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Finalmente, afirmó que las definiciones contenidas en el acto controvertido constituyen, en la práctica, una modificación del artículo 2º del Código Nacional de Tránsito Terrestre, en tanto incorporan términos no previstos por el Congreso de la República al regular la materia, estableciendo con ello una nueva clasificación de vehículos.

II. DECISIONES SOBRE LA MEDIDA CAUTELAR

Mediante auto de 23 de agosto de 2018³, el despacho ponente resolvió la solicitud de medida cautelar presentada por la parte demandante en los siguientes términos:

DECRETAR la suspensión provisional de los artículos 4 a 7; numerales 6, 7 y 8, y el párrafo 2 del artículo 8; artículo 10; inciso primero y párrafos 1, 2 y 3 del artículo 11; y artículo 15 de la Resolución núm. 160 del 2 de febrero de 2017, “*Por la cual se reglamenta el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadriciclo y se dictan otras disposiciones*”, expedida por el Ministerio de Transporte, de acuerdo a lo enunciado en la parte motiva de esta providencia. En lo demás el acto administrativo demandando queda vigente.

² Se realiza la transcripción con los probables errores de forma de la redacción original.

³ Folios 31 y siguientes del cuaderno de la medida cautelar.



Contra la anterior decisión la entidad demandada presentó recurso de súplica⁴.

Por medio de providencia del 23 de abril de 2020⁵, la Sección revocó la suspensión provisional de los efectos de las disposiciones de la Resolución núm. 160 de 2017 sobre las cuales se adoptó la medida cautelar.

Para resolver el recurso de súplica la Sección abordó el análisis del ejercicio de la potestad reglamentaria atribuida al ministro a partir del marco normativo previsto en la Ley 769 de 2002.

Luego advirtió la existencia de un conjunto de requisitos y obligaciones legales aplicables a los vehículos automotores que transitan por el territorio nacional, orientados a garantizar condiciones adecuadas de seguridad, identificación, control técnico y protección ambiental.

Asimismo, destacó que, conforme al artículo 1º de la citada ley, el Ministerio de Transporte ostentaba la calidad de autoridad suprema de tránsito, con funciones de definición, orientación, vigilancia e inspección de la política pública en la materia, dentro de cuyos principios rectores se encontraba la seguridad de los usuarios de las vías.

Con ese panorama, estudió el acto acusado y concluyó que este fue expedido en desarrollo de las competencias legales del Ministerio de Transporte, con el propósito de reglamentar el registro y la circulación de los vehículos tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo, de conformidad con las exigencias previstas en el Código Nacional de Tránsito.

De igual manera, la Sección señaló que la Ley 769 de 2002 no tenía por objeto establecer una clasificación exhaustiva de las categorías de vehículos, sino fijar un marco jurídico general que permitiera su circulación en condiciones técnicas, mecánicas y ambientales adecuadas, en garantía del derecho a la vida, la seguridad vial y la prevalencia del interés general.

Bajo esta premisa, entendió que los ciclomotores, tricimotos y cuadriciclos se enmarcaban en la categoría de vehículos automotores y, por tanto, debían cumplir los requisitos generales previstos en la ley, tales como su inscripción en el registro nacional automotor, el porte de licencia de tránsito, la obtención de seguro obligatorio, la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, así como la identificación mediante placas.

En ese orden, la Sección juzgó que la resolución demandada no introducía una nueva clasificación de vehículos ni modificaba, ampliaba o restringía las disposiciones del Código Nacional de Tránsito, sino que se limitaba a desarrollar sus reglas y principios, exigiendo que la circulación de los mencionados automotores se ajustara a los parámetros legales vigentes.

Por consiguiente, estimó que el ejercicio de la potestad reglamentaria por parte del ministro no configuraba una extralimitación de funciones ni una invasión de la órbita de competencia del legislador, en tanto el acto acusado se orientaba a la adecuada ejecución de la ley y a la protección del interés general.

⁴ Folios 50 y siguientes *ibidem*.

⁵ Folios 65 y siguientes *ibidem*.



III. CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA

El **Ministerio de Transporte** contestó la demanda para solicitar que se negaran las pretensiones del libelo introductorio.

Señaló que el artículo 2° de la Ley 769 de 2002 define el concepto de vehículo como todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vías terrestres públicas o privadas abiertas al público, precisando que, cuando estos se desplazan mediante motor, se denominan vehículos automotores.

Con fundamento en dicha definición, la entidad demandada comentó que los vehículos tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo, que han incursionado en el mercado, se enmarcan en la categoría de vehículos automotores y, en consecuencia, deben sujetarse a las disposiciones que regulan su registro y circulación.

En tal sentido, les resultan exigibles las obligaciones generales previstas para todo vehículo, tales como la matrícula, el porte de placas, la conducción por persona habilitada con licencia, la adquisición del seguro obligatorio (SOAT), la certificación de revisión técnico-mecánica y su inscripción en el Registro Nacional Automotor del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

A partir de lo anterior, y conforme a lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 769 de 2002, según el cual todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas de tránsito y cumplir con los requisitos técnicos y mecánicos orientados a garantizar la seguridad, la higiene y la comodidad, el Ministerio de Transporte concluyó que la expedición de la Resolución núm. 160 de 2017 obedeció a la necesidad de reglamentar el registro y la circulación de dichos vehículos.

En este contexto, afirmó que el ministro no incurrió en usurpación de funciones constitucionales o legales al expedir la mencionada resolución, en la medida en que este acto administrativo se limitó a desarrollar las disposiciones generales contenidas en el Código Nacional de Tránsito, sin alterar su alcance ni modificar su contenido, con el propósito de asegurar su adecuada aplicación.

Agregó que el artículo 2° de la Constitución Política, al establecer que las autoridades están instituidas para proteger la vida, honra, bienes y derechos de las personas, así como para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares, constituye el fundamento de las medidas adoptadas en el acto acusado, particularmente en lo relativo a las condiciones de circulación de los vehículos tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo, independientemente de su fuente de energía.

De igual manera, puso de presente que el artículo 24 Superior reconoce el derecho fundamental a la libre circulación, pero advierte que este no es absoluto, en tanto puede ser objeto de limitaciones legales razonables. En ese orden, indicó que el acto demandado tiene como finalidad la protección del espacio público y la garantía de derechos de mayor entidad, como la vida y la salud, los cuales podrían verse comprometidos ante la ausencia de medidas de control sobre la circulación vehicular.

En consonancia con lo expuesto, destacó que los artículos 7° y 119 de la Ley 769 de 2002 atribuyen a las autoridades de tránsito funciones regulatorias y sancionatorias orientadas a la protección de las personas y los bienes, así como la facultad de limitar o restringir el tránsito en determinadas vías o espacios públicos, lo cual reforzaba la competencia de la cartera ministerial para adoptar medidas como las contenidas en el acto cuestionado.



Con todo, negó que el Ministerio de Transporte hubiese sustituido al legislador. Por el contrario, expresó que actuó en ejercicio de las competencias conferidas por la Constitución y la ley, en particular las previstas en la Ley 769 de 2002, el Decreto 087 de 2011 y demás disposiciones concordantes, en su calidad de autoridad suprema de tránsito, encargada de definir, orientar, vigilar e inspeccionar la política pública en la materia.

Así, afirmó que la finalidad de la Resolución núm. 160 de 2017 fue reglamentar el registro y la circulación de una tipología de vehículos que, pese a encontrarse en el mercado y circular en el territorio nacional, carecían de una regulación específica, aun cuando se encontraban comprendidos de manera general en el Código Nacional de Tránsito. Asimismo, resaltó que, por sus características técnicas, funcionales y ambientales, estos vehículos constituyen alternativas de transporte más económicas y sostenibles, lo que hacía imperativa su regulación.

Igualmente, destacó que, en el proceso de elaboración de la precitada resolución, el Ministerio de Transporte garantizó los principios de participación y publicidad, mediante la recepción de observaciones y comentarios de diversos actores del sector, así como la realización de mesas de trabajo con fabricantes e importadores de estos vehículos.

Por último, reiteró que el acto discutido fue expedido por la autoridad competente y en ejercicio de atribuciones constitucionales y legales, como respuesta a la necesidad de reglamentar el registro y la circulación de los vehículos tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo, con el fin de garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito y proteger la vida y la integridad de los ciudadanos.

IV. FIJACIÓN DEL LITIGIO

En la audiencia inicial⁶ del 2 de mayo de 2022 se fijó el litigio en los siguientes términos:

La causal de nulidad invocada fue la de falta de competencia. En consecuencia, previa verificación del cumplimiento de la carga argumentativa y teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 187 del CPACA, en consonancia con lo dispuesto en el artículo 281 del CGP, así como las excepciones que de oficio se encontraran probadas, en los términos del artículo 282 del mismo Código, se deberá decidir:

7.1. Si la Resolución número 0000160 del 2 de febrero de 2017 fue expedida sin competencia, desconociendo los artículos 21, 24, 121, 122, 123, 150 y 208 de la Constitución; 59 y 61 de la Ley 489 de 1998; 1 y 2 de la Ley 769 de 2002 y 2 del Decreto 087 de 2011.

7.1.1. De advertirse que la respuesta al anterior interrogante es afirmativa, se deberá determinar si ello conduce a declarar su nulidad⁷.

⁶ La Sala considera pertinente mencionar que, antes de fijar el litigio, en la audiencia inicial adelantada el 27 de septiembre de 2019, el despacho ponente rechazó la intervención en el proceso de la Federación de Movilidad Eléctrica de Colombia y negó la solicitud de coadyuvancia efectuada por la Asociación Nacional de Alternativas Innovadoras para la Movilidad, al encontrar que no fueron arimados al proceso los certificados de existencia y representación legal respectivos. Además, se debe traer a colación que en la misma diligencia se reconoció como coadyuvante de la parte demandante a la Asociación de Electromóviles de Colombia. Sin embargo, en audiencia inicial del 19 de marzo de 2021, en la etapa de saneamiento del proceso, el despacho ponente rechazó por extemporáneos los nuevos cargos presentados por el tercero. Contra esa decisión se interpuso recurso de súplica que fue resuelto por la Sala mediante proveído del 23 de septiembre de 2021, en el sentido de confirmarla.

⁷ Visible a índice 99 de Samai.



V. ALEGATOS DE CONCLUSIÓN

El Ministerio de Transporte recorrió el traslado para alegar de conclusión reiterando los argumentos expuestos de forma previa en el proceso.

La parte actora no presentó memorial en esta etapa procesal.

VI. CONCEPTO DEL MINISTERIO PÚBLICO

El **Agente del Ministerio Público** guardó silencio.

VII. DECISIÓN

No observándose causal de nulidad que invalide lo actuado, procede la Sala a decidir el asunto *sub-lite*, previas las siguientes

VIII. CONSIDERACIONES

8.1. Competencia

De conformidad con lo expuesto en el artículo 149 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y del artículo 13 del Acuerdo núm. 080 de 2019 (modificado por el artículo 1º del Acuerdo núm. 434 de 2024), expedido por la Sala Plena de esta Corporación, la Sección Primera del Consejo de Estado es competente para conocer del asunto de la referencia en única instancia.

8.2. Planteamiento

De la demanda, la contestación y la fijación del litigio, la Sala advierte que la controversia se concentra en determinar si el Ministerio de Transporte tenía competencia para expedir la Resolución núm. 160 de 2017, mediante la cual se reglamentó el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimotor y cuadríciclo.

Para la parte actora, la Resolución núm. 160 de 2017 fue expedida sin competencia, en la medida en que el Ministerio de Transporte excedió el ámbito propio de la función reglamentaria y asumió atribuciones reservadas de manera exclusiva al Congreso de la República. Lo anterior, comoquiera que el acto acusado introdujo una nueva clasificación de vehículos al definir conceptos como ciclomotor, tricimotor y cuadríciclo, los cuales no se encuentran expresamente previstos en el artículo 2º de la Ley 769 de 2002.

En criterio del demandante, tales definiciones comportaron una modificación material del Código Nacional de Tránsito, que únicamente podía efectuar el Legislador, conforme al numeral 2º del artículo 150 de la Constitución Política.

Desde esta perspectiva, la regulación del registro, las condiciones de circulación, los requisitos técnicos, las obligaciones documentales y las prohibiciones aplicables a estas tipologías vehiculares no constituyeron un mero desarrollo técnico o administrativo de la ley, sino una regulación sustantiva del derecho a la libre circulación.

Adicionalmente, el señor Manuel Barrero Montenegro adujo que la complejidad técnica y ambiental del asunto imponía la concurrencia de otras carteras ministeriales, como el Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.



En oposición, la entidad demandada alegó que la Resolución núm. 160 de 2017 fue expedida en ejercicio de competencias constitucionales y legales claras, en particular las derivadas de su condición de autoridad suprema de tránsito, conforme a lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 769 de 2002 y el Decreto 087 de 2011.

Desde esta óptica, defendió que el Código Nacional de Tránsito presentaba conceptos amplios y abiertos de vehículo y de vehículo automotor, lo que permitía subsumir dentro de dicha categoría a las tipologías de ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo que han surgido y se han masificado con posterioridad a la expedición de la ley. Motivo por el cual el no habría creado nuevas categorías jurídicas, sino que habría precisado técnicamente las existentes, con el fin de permitir la correcta aplicación del régimen legal vigente.

Así, el Ministerio de Transporte afirmó que el acto acusado se limitaba a reglamentar aspectos operativos indispensables para hacer exigibles obligaciones ya previstas en la ley para todo vehículo automotor, tales como el registro en el RUNT, la matrícula, el porte de placas, el seguro obligatorio, la revisión técnico-mecánica y el cumplimiento de normas de seguridad vial. En ese sentido, señaló que la resolución no alteraba el contenido esencial del Código Nacional de Tránsito.

Del mismo modo, destacó que la regulación cuestionada encontraba sustento en la finalidad constitucional de protección de la vida, la integridad personal y la seguridad vial, y que las limitaciones al derecho a la libre circulación que se derivan del acto demandado resultaban razonables, proporcionadas y enunciadas en la ley, la cual autorizaba expresamente a la autoridad de tránsito a definir condiciones de circulación y control sobre los vehículos que transitan por el territorio nacional.

Con ese panorama, se abordará el estudio del asunto.

8.3. Análisis de la Sala

8.3.1. La Sala deberá determinar si es nulo, por falta de competencia, el acto administrativo por medio del cual el Ministerio de Transporte reglamentó el registro y la circulación de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo, si, en criterio de la parte actora, al definir dichas tipologías vehiculares excedió la potestad reglamentaria atribuida y efectuó una modificación material del Código Nacional de Tránsito, competencia reservada de manera exclusiva al Congreso de la República.

8.3.1.1. Para responder al anterior interrogante es necesario traer a colación el desarrollo sobre el ejercicio del poder regulador y la potestad reglamentaria.

Sobre el concepto de reglamento y su clasificación, resulta pertinente hacer referencia a lo considerado por esta Corporación en la sentencia del 20 de octubre de 2014, radicado número 11001032600020080008700, C.P. Enrique Gil Botero, en la que el análisis discurrió en los siguientes términos:

el reglamento es una especie de acto administrativo, entendiendo por este una declaración unilateral de voluntad, que proviene de la administración o de los particulares en ejercicio de la función administrativa, y produce efectos jurídicos. El reglamento tiene estos mismos elementos, porque entre ambos existe una relación de género a especie, siendo género el acto administrativo y especie el reglamento, como también son especies los actos administrativos generales, los particulares, los reglados, los discrecionales, etc.

(...)



b) Clases de reglamentos: Praeter legem y secundum legem

La clasificación más relevante de los reglamentos los identifica como praeter legem y secundum legem, que atiende a la relación en que se encuentra dicha norma frente a las de rango superior. Los secundum legem, como su nombre lo indica, son los que se someten a la ley –“según la ley”-. No obstante, no todos desarrollan directamente una Ley, porque pueden tener dicha relación con otras normas de inferior jerarquía, como por ejemplo otros reglamentos; es el caso del que expide el alcalde para desarrollar los acuerdos del Consejo (sic), en este evento aquél no se subordina a una ley sino a un Acuerdo –cuando este a su vez contiene un reglamento-.

La otra clase de reglamentos son los praeter legem, cuya característica principal es que no se subordinan a la ley, ni a otro reglamento, por lo que tienen mayor autonomía para tratar la materia que tienen asignada; ya que a diferencia de los secundum legem solo la Constitución los crea y justifica, otorgando directamente la potestad reglamentaria a una autoridad, por lo que entre ellos no media una ley, así que cuentan con la capacidad creadora propia del legislador.

En este sentido, el reglamento praeter legem o independiente no completa ni desarrolla una ley previa, porque surge en virtud de la Constitución, que radica en él la competencia para regular un asunto, lo que implica que tal espacio queda vedado al legislador, quien debe respetar dicha reserva, so pena de violar la Constitución.

(...)

A modo de ejemplo de reglamentos praeter legem, la Constitución establece, en varios artículos y a favor de diferentes órganos, la reserva de reglamento. De esta manera establece en el artículo 355 que al Gobierno le corresponde reglamentar la forma en la cual se podrán celebrar contratos en los niveles nacional, departamental, distrital y municipal, con entidades privadas sin ánimo de lucro, con el fin de impulsar programas y actividades de interés público acordes con el Plan Nacional y los Planes Seccionales de Desarrollo; el artículo 189.17 atribuye al presidente la república la facultad para distribuir los negocios, según su naturaleza, entre Ministerios, Departamentos Administrativos y Establecimientos Públicos; el artículo 131 inciso 3° establece que le corresponde al Gobierno crear, suprimir y fusionar los círculos de notariado y registro, así como determinar el número de notarios y oficinas de registro; el artículo 268.12, faculta al Contralor General de la República para “Dictar normas generales para armonizar los sistemas de control fiscal de todas las entidades públicas del orden nacional y territorial”; los artículos 235.6, 237.6 y 241.11 facultan a la Corte Suprema de Justicia, al Consejo de Estado y a la Corte Constitucional, respectivamente, para darse su propio reglamento.

Frente al ejercicio de la potestad reglamentaria, esta Sección, entre otras providencias, en sentencia del 20 de noviembre de 2014⁸, definió sus parámetros, así: (i) se trata de una facultad constitucional atribuida permanentemente a ciertas autoridades para expedir disposiciones jurídicas de carácter general y abstracto, a través de las cuales se desarrollan reglas y principios fijados en la ley; (ii) su finalidad consiste en establecer detalles y pormenores necesarios para la debida aplicación de las disposiciones legales; (iii) en ningún caso puede modificar, ampliar o restringir su contenido material o alcance; y (iv) su atribución corresponde principalmente al Presidente de la República, pero también, de manera derivada, a otros órganos constitucionales dentro de la Rama Ejecutiva, como a los ministerios, de acuerdo con lo señalado por el artículo 208 de la Carta; y en la Rama Judicial a las altas cortes, como sucede según lo dispuesto así en los artículos 241 para la Corte Constitucional, 237 para el Consejo de Estado y 235 para la Corte Suprema de Justicia.

⁸ C.P.: Guillermo Vargas Ayala. Radicado número: 11001-03-24-000-2010-00119-00.



En lo atinente a los límites de la potestad reglamentaria, esta Corporación también ha dicho que, en el ejercicio del poder reglamentario, a las autoridades les compete complementar la ley en la medida en que sea necesaria para lograr su cumplida aplicación, pero no conlleva la interpretación de los contenidos legislativos, sino que debe limitarse y subordinarse a su contenido⁹.

Ahora bien, como la Sala se encuentra frente al cargo de nulidad relacionado con el presunto exceso de potestad reglamentaria, conviene aludir al concepto de reserva de ley, comoquiera que esa noción sirve de ayuda para delimitar las competencias del legislador y de la administración. Para ello, resulta particularmente ilustrativa la sentencia C-507 de 2014, en la que se estudió la constitucionalidad del parágrafo del artículo 25 de la Ley 1564 de 2012, por el cual se le asignaba al Consejo Superior de la Judicatura la facultad para modificar las cuantías como factor de competencia. En esa oportunidad, la Corte Constitucional indicó lo siguiente:

4.2.1. De manera reiterada la jurisprudencia constitucional ha señalado que en razón de la cláusula general de competencia a que se refieren los numerales 1° y 2° del artículo 150 de la Constitución Política, corresponde al Legislador regular los procedimientos judiciales y administrativos, especialmente lo relacionado con la competencia de los funcionarios, los recursos, los términos, el régimen probatorio, las cuantías, entre otros.

4.2.2. En estos términos, la Corte ha señalado que en virtud de su potestad legislativa en materia de procedimientos, el legislador puede "(...) regular y definir entre los múltiples aspectos de su resorte legislativo, algunos de los siguientes elementos procesales: (i) el establecimiento de los recursos y medios de defensa que pueden intentar los administrados contra los actos que profieren las autoridades, -esto es, los recursos de reposición, apelación, u otros -, así como los requisitos y las condiciones de procedencia de los mismos. (ii) Las etapas procesales y los términos y formalidades que se deben cumplir en cada uno de los procesos. (iii) La radicación de competencias en una determinada autoridad judicial, siempre y cuando el constituyente no se haya ocupado de asignarla de manera explícita en la Carta. (iv) Los medios de prueba y (v) los deberes, obligaciones y cargas procesales de las partes, del juez y aún de los terceros intervinientes, sea para asegurar la celeridad y eficacia del trámite, o para proteger a las partes o intervinientes, o para prevenir daños o perjuicios en unos u otros procesos". Sin embargo, ha señalado esta Corporación que dicha potestad no es absoluta, pues "[...] debe ser ejercida sin desconocer los principios y valores constitucionales, la vigencia de los derechos fundamentales de los ciudadanos, y los principios de razonabilidad, proporcionalidad y prevalencia del derecho sustancial sobre lo adjetivo (Art. 228 C.P.), que se constituyen en límites al ejercicio legítimo de tales competencias".

4.2.3. Esta competencia, según lo ha señalado esta Corporación, "le permite al legislador fijar las reglas a partir de las cuales se asegura la plena efectividad del derecho fundamental al debido proceso (artículo 29 C.P.), y del acceso efectivo a la administración de justicia (artículo 229 C.P.). Además, son reglas que consolidan la seguridad jurídica, la racionalidad, el equilibrio y finalidad de los procesos, y permiten desarrollar el principio de legalidad propio del Estado Social de Derecho. Y [...] mientras el legislador, no ignore, obstruya o contraríe las garantías básicas previstas por la Constitución, goza de discreción para establecer las formas propias de cada juicio, entendidas éstas como 'el conjunto de reglas señaladas en la ley que, según la naturaleza del proceso, determinan los trámites que deben surtirse ante las diversas instancias judiciales o administrativas'".

⁹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Segunda. Sentencia del 6 de julio de 2017. C.P.: William Hernández Gómez, radicado número: 11001-03-24-000-2008-00390-00(0585-09).



4.3.1. La cláusula de reserva de ley es una de las manifestaciones de los principios democrático y de separación de poderes, que suponen que las normas que rigen la vida en sociedad reflejen mínimos de legitimidad, al ser la expresión de la soberanía popular, el resultado del procedimiento deliberativo en el proceso de formación de las leyes y el reparto del ejercicio del poder normativo, que significa que el Legislador debe adoptar las decisiones que el Constituyente le ha confiado, y que el instrumento a través del cual estas se reglamentan no puede establecer disposiciones que sean propias del ámbito del Legislador.

4.3.2. La reserva de ley exige que la regulación de ciertas materias solo pueda adelantarse mediante ley, o cuando menos se funde en ella, en ciertos casos bajo el concepto de ley en sentido formal, es decir, emanada directamente del Congreso de la República, y denominada estricta reserva legal; y en otros bajo la noción de ley en sentido material, permitiendo la intervención del ejecutivo como excepcionalmente facultado para dictar normas con fuerza de ley (CP. art. 150.10). Lo anterior, significa que el Legislador de ninguna manera puede despojarse de las funciones que la Constitución le ha atribuido para delegarlas, sin más, en otra autoridad so pretexto de su reglamentación.

Bajo estos parámetros, a manera de síntesis, se puede afirmar que, según lo dispuesto en el artículo 150 (numeral 2°) de la Carta Política y la jurisprudencia, la regulación de los aspectos procesales aplicables a los procedimientos judiciales y administrativos le corresponde al legislador, y la potestad reglamentaria está reservada para complementar la ley con el fin de garantizar su debida aplicación.

Es decir que cuando el legislador ejerce su competencia y expide la ley regulando el tema, las autoridades revestidas de la potestad reglamentaria, llámese presidente de la república o ministros podrán complementar la ley para su debida aplicación, atendiendo criterios de necesidad, adecuación y suficiencia; pero en ningún caso podrán modificar, ampliar, o restringir su contenido material o alcance, so pena de excederse en la potestad reglamentaria, pues estaría usurpando una función constitucional de una de las ramas del poder público.

En este punto, conviene resaltar que la extralimitación en la potestad reglamentaria, de acuerdo con la jurisprudencia de esta Corporación, podría configurarse en los siguientes eventos. El primero de ellos es cuando el legislador no ha ejercido su función constitucional, es decir, no ha expedido la ley, y la autoridad revestida de la potestad reglamentaria lo hace en su lugar. El segundo escenario se presenta cuando, existiendo la ley, la autoridad revestida de la potestad reglamentaria expide el acto y materialmente no cumple con la finalidad de complementariedad, adoptando reglas que no son necesarias o no son adecuadas y suficientes para alcanzar el propósito que la reglamentación persigue, que es el cumplimiento de la ley que reglamenta. El tercer supuesto se presenta siempre que, expedida la ley, la autoridad revestida de la potestad reglamentaria modifica, amplía o restringe su contenido material o alcance; en este caso desconoce la norma superior que reglamenta, lo que implica la nulidad de la reglamentación, pero no precisamente por extralimitación en la competencia, sino por infracción a norma superior¹⁰.

8.3.1.2. Aplicando el anterior marco jurisprudencial al asunto bajo examen, en primer lugar, la Sala advierte que la Resolución núm. 160 de 2017 no constituye un reglamento autónomo, en cuanto desarrolla y hace operativas disposiciones previamente establecidas en la Ley 769 de 2002.

¹⁰ Consejero ponente: Oswaldo Giraldo López. Sentencia del 13 de febrero de 2025. Radicación núm.: 11001 03 26 000 2015 00007 00. Actor: Antonio María Barrera Carbonell.



En efecto, el artículo 1º de la Ley 769 de 2002 dispone que las normas de tránsito regulan la circulación de los vehículos por las vías públicas y privadas abiertas al público, y que el derecho a la libre circulación se encuentra sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades, con el propósito de garantizar la seguridad, la protección del espacio público y la preservación de un ambiente sano. Dicha disposición también reconoce al Ministerio de Transporte la calidad de autoridad suprema de tránsito, encargada de definir, orientar, vigilar e inspeccionar la política pública en la materia.

Este mandato se ve reforzado por lo previsto en el artículo 2º del Decreto 087 de 2011, que asigna a dicha cartera la función de formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte, así como por los artículos 59 y 61 de la Ley 489 de 1998, que habilitan a los ministerios para expedir actos administrativos de carácter general en desarrollo de la ley y de los decretos respectivos.

De lo anterior resulta claro que el Ministerio de Transporte contaba con competencia suficiente para expedir disposiciones de carácter general orientadas a reglamentar aspectos técnicos, operativos y administrativos relacionados con el registro y la circulación de vehículos en el territorio nacional.

En segundo lugar, la Sala observa que el Código Nacional de Tránsito Terrestre define de manera expresa el concepto de vehículo como *“Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público”* y de forma tácita exhibe el significado de vehículo automotor, con las demás definiciones¹¹ que se encuentran en el texto de la codificación, así como con la determinación de las obligaciones para su circulación (el registro, la matrícula, el porte de placas, el seguro obligatorio y la revisión técnico-mecánica).

De lo inmediatamente expuesto es razonable colegir que las definiciones incorporadas en el artículo 3º del acto acusado no crean categorías jurídicas autónomas y sustancialmente distintas a las previstas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre. Por el contrario, la Sala comprende que se tratan de conceptualizaciones técnicas que se subsumen en la idea de vehículo y que al mismo tiempo permiten identificar subtipos de vehículos automotores, con base en criterios objetivos como el número de ruedas, la potencia del motor o el peso. Veamos:

¹¹ **“Bus: Vehículo automotor** destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

(...)

Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

Camioneta picó: Vehículo automotor destinado al transporte de personas en la cabina y de carga en el platón.

Camión tractor: Vehículo automotor destinado a arrastrar uno o varios semirremolques o remolques, equipado con acople adecuado para tal fin.

(...)

Cuatrimoto: Vehículo automotor de cuatro (4) ruedas con componentes mecánicos de motocicleta, para transporte de personas o mercancías con capacidad de carga de hasta setecientos setenta (770) kilogramos.

Motocarro: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

Motocicleta: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante.

Mototriciclo: Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia y capacidad para el conductor y un acompañante del tipo SideCar y recreativo.

(...)

Taxi: Vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros.

Unidad tractora: Vehículo automotor destinado a arrastrar un remolque, un semirremolque, o una combinación de ellos”. (Énfasis fuera del texto original).



La resolución objeto del actual pronunciamiento define ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo de la siguiente forma:

Cuadriciclo: Vehículo automotor de cuatro ruedas, con estabilidad propia, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 450 kg para vehículos de transporte de personas o 600 kg para vehículos con posibilidad de transporte de mercancías dentro del chasis y cuerpo del vehículo, sin incluir la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, y con un motor de cilindrada mayor a 50 cm³ o cuya potencia sea inferior o igual a 15 kW para los que cuentan con motor eléctrico.

Motociclo, ciclomotor o Moped: Vehículo automotor de dos (2) ruedas, provisto de un motor de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, de cilindraje no superior a 50 cm³ si es de combustión interna ni potencia nominal superior a 4 kW si es eléctrico.

Tricimoto: vehículo automotor de tres ruedas, con estabilidad propia y chasis de triciclo, provisto de un motor de combustión interna, eléctrico y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, de cilindraje no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y de potencia nominal no superior a 4 kW, si es eléctrico, cuya masa no es superior a 270 kg, y cuyo número máximo de acompañantes es igual a 3 incluido el conductor.

Ciertamente, una lectura cuidadosa de las anteriores definiciones permite advertir que todas ellas comparten los elementos estructurales previstos en la noción legal de vehículo, esto es: (i) la existencia de una estructura material apta para el desplazamiento; (ii) su configuración sobre ruedas; y (iii) su destinación al transporte de personas o cosas por vías terrestres. Las diferencias que introduce la resolución, relativas al número de ruedas, la potencia del motor, el peso o la capacidad, constituyen criterios de especificación técnica que permiten distinguir subcategorías.

En ese orden, la Sala infiere que los vehículos delimitados en la Resolución núm. 160 de 2017 se encuentran comprendidos dentro de las nociones generales de vehículo y de vehículo automotor que determina la Ley 769 de 2002, en tanto son aparatos montados sobre ruedas, destinados al transporte por vías terrestres y dotados de un motor que les permite su desplazamiento. De ahí que los enunciados del acto demandado no comporten una modificación del Código Nacional de Tránsito, sino que cumplen una función instrumental orientada a facilitar la aplicación de sus disposiciones, en particular en lo relativo a su identificación, registro y control.

Y ello es así, dado que las tipologías vehiculares legales no conforman un listado cerrado, que impida su desarrollo por la administración para atender la evolución tecnológica y la aparición de nuevos medios de transporte, pues la verdadera finalidad de la Ley 769 de 2002 es establecer un marco jurídico para que la circulación y tránsito de vehículos automotores se desarrolle en condiciones mecánicas óptimas y de seguridad, garantizando la protección del derecho a la vida de las personas y la prevalencia del interés general.

En este punto es oportuno señalar que esta Sección¹², en sentencia del 28 de mayo de 2012, al referirse sobre la facultad de los ministros de expedir reglamentaciones, consideró:

¹² Sentencia de 29 de julio de 2010; C.P.: Rafael E. Ostau De Lafont Pianeta; radicado número: 110010324000200200249 01.



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 intermediación 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. (Énfasis fuera del texto original).

En ese mismo sentido, la Sección¹³ se refirió, en detalle, a la potestad reglamentaria del Ministerio de Transporte, así:

Este reconocimiento de facultades normativas residuales y de carácter derivado y secundario a entes administrativos como los Ministerios, busca hacer frente tanto a la imposibilidad del Presidente de la República de agotar todo el desarrollo reglamentario de una ley en ejercicio de su potestad reglamentaria (artículo 189.11 de la Constitución), como a la necesidad de implementar en la práctica un sistema de construcción escalonada del ordenamiento jurídico, que haga posible, cuando sea el caso, detallar y clarificar los contenidos normativos impondibles a sus destinatarios conforme se acerca el órgano de producción normativa al destinatario final de la norma. De este modo, allí donde el texto legal no ofrezca el detalle ni la precisión necesaria para su aplicación cabal, el descenso gradual en los escalones del ordenamiento jurídico (v. gr. de la ley al decreto reglamentario, y de éste a la resolución ministerial) debe brindar tales elementos y suponer una ganancia en términos de su claridad y especificidad con miras a asegurar su plena aplicabilidad en condiciones de igualdad y seguridad jurídica. Esta potestad normativa residual, secundaria y derivada “[...] se justifica en la medida en que es en los organismos administrativos en donde reposa la información inmediatamente relacionada con el funcionamiento práctico de las herramientas de creación legislativa. La intermediación que se da entre dichos entes y los temas reales de implementación de la legislación imponen que sean estos los que señalen la microregulación de la Ley. **La imposibilidad de previsión total por parte del órgano legislativo es -para muchos- suficiente sustento de la necesidad de que sea una entidad técnica la que produzca el reglamento correspondiente**”¹⁴. (Énfasis fuera del texto original).

Con los anteriores criterios jurisprudenciales, la Sala concluye que el ejercicio de la potestad reglamentaria por parte del Ministerio de Transporte responde a la lógica conforme a la cual las autoridades administrativas especializadas están llamadas a desarrollar, concretar y hacer operativas las disposiciones legales en aquellos ámbitos que exigen un conocimiento técnico y una proximidad directa con la realidad regulada.

Así, la intervención normativa del Ministerio de Transporte encuentra justificación en su condición de autoridad técnica y en la intermediación que posee respecto de los fenómenos propios del tránsito y la circulación vehicular, lo cual le confiere una posición privilegiada para identificar las necesidades regulatorias y adoptar medidas que aseguren la

¹³ Sentencia del 15 de diciembre de 2016, radicado número: 11001032400020140067100, C.P.: Guillermo Vargas Ayala.

¹⁴ Sentencia del 18 de febrero de 2016, radicado número: 110011032400020130048100, C.P.: Guillermo Vargas Ayala.



adecuada implementación de la ley. Esta circunstancia refuerza la idoneidad de dicha cartera para expedir regulaciones de carácter específico, orientadas a precisar y hacer aplicables las disposiciones legales en contextos dinámicos y sujetos a constante evolución.

Por lo tanto, la evidente imposibilidad del legislador de prever de manera exhaustiva todas las situaciones derivadas de la realidad social y tecnológica impone la necesidad de que existan instancias administrativas con capacidad de desarrollar la ley. Así, la potestad reglamentaria de segundo grado no solo constituye un mecanismo de complemento normativo, sino también una herramienta indispensable para garantizar la eficacia del ordenamiento jurídico, en la medida en que permite ajustar sus contenidos a las particularidades técnicas de cada sector.

De lo anterior se desprende que las definiciones incorporadas en la Resolución núm. 160 de 2017 se inscriben dentro de ese ámbito de desarrollo técnico y operativo de la ley, sin que impliquen una alteración de su contenido material. Por el contrario, dichas precisiones contribuyen a dotar de claridad, especificidad y aplicabilidad a las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre.

En tercer lugar, en cuanto a las obligaciones que contiene el acto controvertido relativas al registro en el RUNT, la expedición de placas, la licencia de tránsito, el seguro obligatorio, la revisión técnico-mecánica y las condiciones de circulación, la Sala entiende que fijan los deberes ya establecidos en la Ley 769 de 2002 para los vehículos automotores en general.

Esa lectura permite entender que el acto acusado se limita a hacer exigibles dichas obligaciones respecto de las tipologías vehiculares allí reguladas, adecuando su cumplimiento a las características técnicas de estos vehículos y articulándolos a los sistemas existentes de información, control y vigilancia.

Incluso, la resolución cuestionada recurre de manera reiterada a la remisión a otras normas legales y reglamentarias vigentes, lo cual pone de presente su carácter subordinado y su naturaleza de reglamento que desarrolla el ordenamiento jurídico superior. Por ejemplo, en el artículo 4 dispone:

Artículo 4°. Obligatoriedad del registro en el sistema RUNT. **De conformidad con lo establecido en el artículo 37 de la Ley 769 de 2002**, los fabricantes, importadores y/o ensambladores de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclos, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, que ingresen al país o sean fabricados con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente resolución, deberán ser registrados en el Registro Nacional Automotor (RNA) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Parágrafo 1°. Para los trámites de tránsito, de los vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclos, de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, **se deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos y procedimientos establecidos en la Resolución 12379 de 2012**, o la norma que la modifique, adicione o la sustituya. (Énfasis fuera del texto original).

Del mismo modo, los artículos 14 y 17 determinan las sanciones y prohibiciones, respectivamente, con envío a las normas de la Ley

Artículo 14. Sanciones. Los conductores de los vehículos que no acaten las condiciones previstas en la presente resolución **serán objeto de las sanciones señaladas en la Ley 769 de 2002** o la norma que la adicione, modifique, sustituya o la reglamente.



(...)

Artículo 17. Prohibiciones. En ningún caso se podrá realizar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en vehículos automotores tipo ciclomotor, tricimoto y cuadriciclo de combustión interna, eléctricos y/o de cualquier otro tipo de generación de energía, **so pena de incurrir en las sanciones establecidas en la Ley 769 de 2002** o la norma que la adicione, modifique o sustituya. (Énfasis fuera del texto original).

En cuarto lugar, para la Sala no existe duda en que la Ley 769 de 2002 autoriza expresamente la intervención de las autoridades de tránsito para reglamentar la circulación de los vehículos, con el fin de garantizar la seguridad de los usuarios de las vías, la protección del espacio público y la preservación de un ambiente sano¹⁵.

Bajo ese derrotero, la Resolución núm. 160 de 2017 determinó el uso de elementos de protección, el cumplimiento de requisitos técnicos y la sujeción a determinadas restricciones de circulación que se orientan a la realización de dichos fines constitucionalmente legítimos y que resultan acordes con los principios de razonabilidad y proporcionalidad.

Por consiguiente, no se advierte que el acto acusado hubiese introducido limitaciones al derecho a la libre circulación, puesto que se enmarca en el desarrollo de las competencias legalmente atribuidas a la autoridad de tránsito.

En quinto y último lugar, en lo que concierne al argumento relativo a la supuesta necesidad de intervención de otros ministerios, la Sala considera que no le asiste razón a la parte actora toda vez que la regulación del tránsito y de las condiciones de circulación de los vehículos corresponde, de manera principal, al Ministerio de Transporte, en su calidad de autoridad suprema en la materia.

Aunque el acto acusado contempla aspectos relacionados con la protección ambiental, estos se limitan a remitir a las normas expedidas por las autoridades competentes, sin invadir su ámbito funcional.

Lo dicho se puede constatar con la simple lectura del artículo 13 del acto cuestionado, que establece: *“Artículo 13. Ambiental. En el caso de los vehículos eléctricos, las baterías deberán disponerse según lo estipulado **por las normas que para tal efecto emita el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.**”* (Énfasis fuera del texto original).

¹⁵ Al respecto se puede consultar, entre otras, la sentencia del 20 de noviembre de 2014, radicación número: 11001-03-24-000-2010-00119-00, C.P.: Guillermo Vargas Ayala, en la cual la Sección consideró: *“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.”*



En todo caso, la eventual incidencia ambiental del acto no desplaza la competencia principal en materia de tránsito, ni exige regulación conjunta cuando el contenido normativo se mantiene dentro del ámbito funcional del Ministerio de Transporte.

En definitiva, dado que el cargo no prospera, la Sala negará las pretensiones de la demanda.

Costas

Visto el artículo 188 del CPACA¹⁶, la Sala considera que no hay lugar a imponer condena en costas teniendo en cuenta que el presente asunto fue promovido en ejercicio del medio de control de nulidad, el cual tiene por objeto la protección del ordenamiento jurídico en abstracto.

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. NEGAR las pretensiones de nulidad de la demanda, de acuerdo con lo expuesto en la parte motiva de esta providencia.

SEGUNDO. Sin condena en costas, en atención a lo señalado en precedencia.

TERCERO. Una vez en firme esta decisión, procédase por Secretaría al archivo del expediente, dejando las constancias a que hubiere lugar.

CÓPIESE, NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

La anterior providencia fue leída, discutida y aprobada por la Sala en su sesión del 14 de mayo de 2026.

PABLO ANDRÉS CÓRDOBA ACOSTA
Presidente
Consejero de Estado

CARLOS FERNANDO MANTILLA NAVARRO
Consejero de Estado

GERMÁN EDUARDO OSORIO CIFUENTES
Consejero de Estado

NUBIA MARGOTH PEÑA GARZÓN
Consejera de Estado

La presente sentencia fue firmada electrónicamente por los integrantes de la Sección Primera en la sede electrónica para la gestión judicial SAMAI. En consecuencia, se garantiza la autenticidad, integridad y conservación y posterior consulta, de conformidad con la ley.

¹⁶ “**Artículo 188. Condena en costas.** Salvo en los procesos en que se ventile un interés público, la sentencia dispondrá sobre la condena en costas, cuya liquidación y ejecución se regirán por las normas del Código de Procedimiento Civil.”.