

TEMAS-SUBTEMAS

Sentencia C-207/23

INHIBICION DE LA CORTE CONSTITUCIONAL POR INEPTITUD SUSTANTIVA DE LA DEMANDA- Incumplimiento de requisitos de claridad, certeza, especificidad, pertinencia y suficiencia en los cargos

CONCEPTO DE VIOLACION EN DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD-Exigencias argumentativas

CONCEPTO DE VIOLACION EN DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD-Razones claras, ciertas, específicas, pertinentes y suficientes

REPÚBLICA DE COLOMBIA

CORTE CONSTITUCIONAL

SENTENCIA C-207 DE 2023

Expediente: D-14.994

Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 3 (parcial) de la Ley 105 de 1993 “[p]or la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”

Demandante: Rodrigo Pombo Cajiao

Magistrado ponente: Jorge Enrique Ibáñez Najar

La Sala Plena de la Corte Constitucional, en ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las previstas en el artículo 241 de la Constitución Política, y cumplidos todos los trámites y requisitos contemplados en el Decreto Ley 2067 de 1991, ha proferido la siguiente

SENTENCIA

I. ANTECEDENTES

1. El ciudadano Rodrigo Pombo Cajiao, vía correo electrónico del 27 de septiembre de 2022, presentó demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 3 (parcial) de la Ley 105 de 1993. A continuación, se presenta el texto de la disposición demandada, así como los argumentos propuestos por el demandante para la construcción de los cargos de inconstitucionalidad. Posteriormente, se precisarán algunos asuntos del trámite procesal, dentro de los que se expondrán las intervenciones y conceptos recibidos durante el término previsto en el Decreto Ley 2067 de 1991, incluida la de la Procuradora General de la Nación.

La norma demandada

2. A continuación, se transcribe la norma objeto de debate y se subraya la expresión demandada por el actor:

“LEY 105 DE 1993

(diciembre 30)

“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

(...)

“ARTÍCULO 3o. PRINCIPIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios: (...)”

La demanda

El demandante señala que la disposición acusada es contraria a los artículos 1º (Estado Social de Derecho y dignidad humana), 13 (igualdad), 24 (locomoción) y 365 (servicios públicos) de la Constitución, pues, a su juicio, “en el marco de un Estado Social de Derecho

un servicio público esencial puede cifrar su existencia, su autónoma definición, su alcance y sus efectos prestacionales a una condición económica harto innecesaria y por mucho inconveniente para los propósitos de un Estado Social de Derecho”. Para desplegar sus argumentos, el demandante expone las nociones sobre valores constitucionales, principios y reglas desarrolladas por esta Corporación. Con base en ello, eleva aparentemente tres cargos, los cuáles divide en distintos temas, de acuerdo con lo que se expone a continuación:

3. Vulneración de valores y principios constitucionales. Para exponer los argumentos de este punto, el demandante divide los fundamentos en tres apartes: (i) violación a la noción de Estado Social de Derecho – artículo 1 de la Constitución Política; (ii) violación a la noción de dignidad humana – artículo 1 de la Constitución Política; y (iii) violación al principio de igualdad – artículo 13 de la Constitución Política.

4. Violación a la noción de Estado Social de Derecho – artículo 1 de la Constitución Política. A juicio del demandante, el Estado Social de Derecho está guiado por los principios de igualdad, en sus dimensiones formal y material y el de dignidad. Sostiene que el Estado Social de Derecho impone el deber de protección especial a sus asociados más débiles como los adultos mayores, las víctimas de la violencia, las personas en situación de discapacidad y los niños, niñas y adolescentes, entre otros. Por ello, afirma que le es exigible a las autoridades la adopción de las medidas que resulten necesarias y suficientes para construir un orden político, económico y social justo, esto es, tener un rol activo que garantice la efectividad de los derechos y que procure aminorar las desigualdades sociales.

5. Por lo tanto, considera que la expresión demandada, en la medida en que incluye el deber de contraprestación económica como uno de los elementos definitorios del servicio de transporte público “se opone de manera directa a eliminar las desigualdades que puedan llegar a existir en un Estado como el colombiano. Lo anterior, como quiera que (i) limita a quien desea o vaya a prestar el servicio público de transporte a que lo haga ÚNICAMENTE a cambio de una contraprestación económica y (ii) traba el acceso de las personas a dicho servicio público esencial.”

6. De otra parte, sostiene que esta Corporación ha indicado que la prestación de los servicios públicos tiene una relación estrecha con el Estado Social de Derecho, pues este tiene como finalidades la de “servir a la comunidad, promover la prosperidad general, salvaguardar la

convivencia pacífica y garantizar la vigencia de un ordenamiento justo”, así como “atender la equidad y el equilibrio real entre las personas al adoptar sus decisiones”. En ese mismo sentido, resalta que la Constitución Política establece que los servicios públicos “son inherentes a la finalidad del Estado” y, por lo tanto, corresponde al Legislador regular lo relativo a la prestación de los servicios públicos esenciales como es el transporte. Así pues, el demandante aduce que la expresión demandada se contrapone al contenido esencial del Estado Social de Derecho, pues a partir de esa previsión no estaría permitido prestar el servicio de transporte sin una contraprestación económica.

8. El demandante considera que el aparte cuestionado “obstaculiza el hecho de que todas las personas puedan alcanzar las condiciones necesarias para su desarrollo, ya que limita la prestación de un servicio público esencial como lo es el de transporte de forma gratuita, solidaria, misericorde, con vocación de universalidad”. Igualmente, indica que “[e]llo atenta contra la dignidad humana no entendida ella en la concepción de límite o de trato humillante, ciertamente, pero si en la concepción de deber y de garantía, como lo hemos revisado en anterioridad”.

9. A modo ilustrativo, refiere que el aparte demandado “limita las condiciones de existencia” de las personas que, por sus precarias condiciones económicas, deben acceder al servicio público esencial de transporte. Este es, dice, “el caso de las personas pobres o en extrema pobreza o aquellas pertenecientes a una comunidad históricamente marginada o en condición objetiva de discapacidad, pues el hecho de que la prestación de un servicio público esencial (como lo es el de transporte hoy en día) desde su definición esté sujeto al pago de una contraprestación económica, resulta un impedimento para la promoción de la dignidad humana, esto es, para la dignidad entendida como GARANTIA social de convivencia así como DEBER de actuación protector, según lo enseñado por la propia Corte Constitucional.” A su juicio, ni el Estado ni un particular pueden prestar el servicio público de transporte sin que haya una retribución o contraprestación económica. No obstante, resalta que, no se pretende que con una declaratoria de inexequibilidad se promueva una suerte de renta básica para que todas las personas puedan acceder a dicho servicio público.

10. Violación al principio de igualdad- artículo 13 de la Constitución Política. Para desarrollar este cargo, el demandante empieza por referenciar la jurisprudencia constitucional relacionada con el principio y derecho de igualdad, así como que se refiere a su triple

carácter de principio, derecho fundamental y valor fundante del ordenamiento jurídico.

11. El accionante considera que la expresión demandada, vulnera el derecho-principio de igualdad en dos de sus dimensiones, así: “(i) Como principio: el servicio público esencial de transporte es el único servicio público esencial que está sujeto a una contraprestación económica desde su definición. (ii) Como valor fundante del ordenamiento jurídico: la desigualdad material de las personas pues desconoce que existe población que necesita un trato diferente para equilibrar las cargas y garantizar el ejercicio de sus derechos en aras de garantizar la dignidad humana.”

12. Reitera que, con la actual redacción de la norma, no hay lugar a que se preste el servicio público de transporte sin la exigencia de un pago en contraprestación y, como consecuencia, que se genere una barrera en su prestación a “las personas pobres o en extrema pobreza o las que se encuentran en especiales condiciones sociales”, en tanto que se les impone una exigencia desproporcionada para acceder al servicio, lo que genera un trato discriminatorio injustificado. Sobre este aspecto, el demandante agregó en su escrito de corrección de la demanda que la disposición acusada es contraria al principio de igualdad, en tanto impide que se adopten medidas de acción afirmativa a favor de personas y grupos que, por sus condiciones socioeconómicas, deberían acceder al servicio de transporte público sin que medie una contraprestación. De este modo, la norma acusada es una barrera de acceso a ese servicio, lo que confirma el mencionado trato discriminatorio.

13. Para sustentar el argumento según el cual existe una “injustificada desigualdad de trato entre la concepción del servicio público esencial”, el demandante realiza una comparación entre los servicios públicos que presta el Estado, tales como internet, atención en salud, educación y administración de justicia, para concluir que, en ninguno de los anteriores, la definición de su naturaleza se ciñe a la retribución económica de la prestación del servicio. Por tal motivo, considera que ese “innecesario e inadecuado” tratamiento legislativo, se erige como un obstáculo en la materialización de los fines del Estado Social de Derecho y la dignidad humana.

14. De otra parte, el accionante sostiene que la jurisprudencia constitucional ha permitido el trato desigual más no discriminatorio. En tal sentido, elabora un análisis de igualdad en los siguientes términos. Primero, como criterio de comparación, propone el que el acceso al

servicio público esencial de transporte se vea limitado desde su definición a una utilidad económica. Así pues, considera que “[t]odos los servicios públicos esenciales, desde su concepción y desde su origen, deberían correr la misma suerte conceptual, salvo que, reitero, existan causales objetivas, serias y de entidad que, presentadas de manera explícita, justifiquen un trato desigual”. Segundo, en cuanto a la desigualdad desde la perspectiva fáctica y jurídica, se refiere a dos perspectivas: una, desde la concepción legal entre servicios públicos esenciales y, otra, desde los consumidores que son quienes, en últimas, son “las personas que quier[e]n acceder al servicio público esencial de transporte, sin importar sus condiciones socioeconómicas, [y] deben pagar una contraprestación económica cuando no sucede lo mismo con otros servicios públicos de igual naturaleza”. Tercero, afirma que “no existe justificación constitucional del trato desigual en la norma demandada para que el servicio público esencial de transporte sea el único servicio público esencial que deba estar sujeto a una contraprestación económica y mucho menos que se avale un trato desigual a los usuarios del sistema”.

15. Vulneración de reglas constitucionales. En la sustentación de este segundo cargo, el demandante se refiere a la violación de dos “reglas”, a saber: la violación al derecho fundamental de libertad de locomoción previsto en el artículo 24 de la Constitución Política y la violación a la noción de servicios públicos establecida en el artículo 365 de la Constitución Política.

16. Violación al derecho fundamental de libertad de locomoción- artículo 24 de la Constitución Política. El demandante expone que el derecho a la libre locomoción se compone de (i) el derecho a circular libremente por el territorio nacional, (ii) el derecho a entrar y salir del territorio nacional, (iii) el derecho a permanecer en el territorio nacional y (iv) el derecho a residenciarse en el territorio nacional. Para elaborar su argumento, indica que el aparte demandado se contrapone con la primera de estas esferas del derecho. A tal apreciación llega por cuanto considera que el transporte es un servicio público esencial y “es el medio indispensable para garantizar el goce efectivo de la libertad de locomoción”. En ese sentido, se “constituye [como] un presupuesto para el ejercicio de otras garantías, tales como, el trabajo, la salud o la educación.”

17. Violación de la noción de servicios públicos- artículo 365 de la Constitución Política. En principio, el demandante cita el artículo 430 de Código Sustantivo del Trabajo relativo a la

prohibición de huelga en los servicios públicos y el numeral 3 del artículo 2 de la Ley 80 de 1993 que consagra la denominación de los servicios públicos, para sostener que estos tienen “como finalidad la satisfacción del interés general de manera general, continua (sic), universal, con vocación de gratuidad para personas en condiciones especiales y segura”, por medio del cual se materializa la obligación del Estado de garantizar la prestación eficiente de ese servicio público, en línea con los fundamentos del Estado Social de Derecho. Por lo tanto, considera que es deber del Estado garantizar a sus asociados condiciones de vida digna que propugnen por contrapesar las desigualdades sociales y permitan equilibrar las oportunidades de estos.

18. Sobre este mismo cargo, en el escrito de subsanación de la demanda el actor insiste en que su propósito no es que el servicio de transporte público sea completamente subsidiado o que opere sin costo para el usuario. Sin embargo, citando jurisprudencia constitucional, señala que esta expresión de la que denomina intervención del Estado en la economía, no puede llegar al punto de evitar la garantía de acceso a dicho servicio en aquellos casos en los que, merced la condición socioeconómica de los usuarios, la exigencia de costo imponga un barrera para el disfrute del derecho y, con él, la eficacia de los derechos fundamentales que obran de manera interdependiente con este.

19. También destacó que las acciones del Estado deben dirigirse a garantizarle a los asociados condiciones de vida digna que contrarresten las desigualdades sociales. Para ello, debe ofrecer oportunidades que desarrollen sus aptitudes con las que se superen los apremios materiales. En ese sentido, mencionó que, a la luz de la norma demandada, el Estado se encuentra imposibilitado para prestar el servicio público esencial de transporte sin que exista una contraprestación económica.

20. Argumentos de relevancia constitucional. Como tercer cargo, el accionante un análisis sobre (i) violación al test de proporcionalidad y razonabilidad, (ii) violación al test de igualdad, (iii) aplicación al criterio de coherencia y (iv) aplicación del criterio de equidad. Frente a cada uno de estos, el demandante reitera sus argumentos sobre cómo la exigencia de la contraprestación se traduce en una barrera para materializar los derechos fundamentales a la dignidad humana, igualdad, equidad y locomoción, y la contradicción que genera frente a los fines del Estado Social de Derecho, así como que condiciona la efectiva prestación del servicio público de transporte.

21. Adicionalmente, explicó que el aparte demandado no guarda coherencia con el sistema legal colombiano, pues (i) no encuentra ningún tipo de respaldo con otras proposiciones del sistema, en vista de que la definición de los otros servicios públicos esenciales no tienen en su concepción la contraprestación económica; (ii) no responde en ningún caso a reglas de preferencia o de prioridad, en la medida en que no permite que todos los asociados puedan tener acceso al servicio y no se permite que el Estado o un particular preste el servicio sin la retribución económica y; (iii) no se basa en conceptos generales propios del sistema, como quiera que la noción de Estado Social de Derecho propende porque su ordenamiento jurídico no tenga la fuerza para discriminar a los menos favorecidos.

22. Luego de presentada la demanda y mediante Auto del 1º de noviembre de 2022, se resolvió inadmitirla respecto de los cargos formulados contra los artículos 13 y 365 superiores y admitirla frente a otros cargos formulados contra los artículos 1, 13 y 24 de la Constitución Política. De manera general, se consideró que la demanda acreditaba los supuestos previstos en el artículo 2º del Decreto 2067 de 1991, salvo, respecto de los cargos inadmitidos, lo exigido en el numeral 3º sobre la argumentación.

23. El demandante formuló oportunamente subsanación sobre los cargos inadmitidos. En tal virtud, mediante Auto del 25 de noviembre de 2022, se resolvió admitir los cargos contra el artículo 3 (parcial) de la Ley 105 de 1993, por la supuesta vulneración de los artículos 1, 13, 24 y 365 de la Constitución. En esa misma decisión se ordenó (i) fijar en lista el asunto y en los términos del artículo 7º del Decreto Ley 2067 de 1991; (ii) realizar las comunicaciones de que trata el artículo 10 ejusdem; e (iii) invitar a diversas autoridades e instituciones públicas y privadas para que, en virtud del artículo 13 del Decreto 2067, si así lo considerasen pertinente, formularan concepto técnico acerca de los cargos admitidos.

Intervenciones y conceptos

24. Durante este proceso se presentaron diversas intervenciones, las cuales se sintetizan a continuación de acuerdo con el sentido de fallo que defienden.

25. Intervenciones y conceptos que proponen una decisión inhibitoria de la Corte Constitucional. Los ciudadanos Enán Arrieta Burgos, Andrés Felipe Duque, Hernán Vélez, Miguel Díez, Luis Felipe Vivares Porras, María José Villar y Harold Darío Zuluaga, profesores y estudiantes de la Escuela de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Pontificia

Bolivariana de Medellín solicitan subsidiariamente a la Corte que, en relación con los cargos fundados en la presunta vulneración de los artículos 1º y 24 de la Constitución adopte un fallo inhibitorio ante el incumplimiento del requisito de especificidad. Esto porque consideran que las alusiones a la afectación del Estado Social de Derecho carecen de precisión, debido a que la demanda se limita a plasmar líneas generales sobre el tema, sin que logre demostrar que la disposición acusada involucre cargas desproporcionadas para los ciudadanos o que indefectiblemente genere para el Estado la obligación de ofrecer gratuitamente el servicio público de transporte. La Secretaría Distrital de Movilidad de Bogotá se también propone estas razones para solicitar la inhibición ante la ineptitud de los cargos propuestos.

26. Una posición similar es planteada por la Subdirección de Transporte Metropolitano de Bucaramanga, en el sentido de que la demanda no ofrece argumentos suficientes y pertinentes para demostrar la afectación del principio de Estado Social de Derecho y de la libertad de locomoción. Del mismo modo, la Alcaldía de Santiago de Cali señala que la demanda no ofrece argumentos suficientes para demostrar que la simple enunciación del factor contraprestación en la norma acusada tenga la entidad de impedir la libertad de locomoción, ni menos afectar el principio de Estado Social de Derecho, de manera que los cargos propuestos por ese aspecto resultarían ineptos.

27. La Agencia Nacional de Infraestructura considera que la demanda no cumple con el requisito de especificidad, puesto que el actor parte de una premisa errada y superada por la jurisprudencia constitucional, consistente en un mandato superior de gratuidad de los servicios públicos. Con base en un argumento similar, la ANI considera que los cargos propuestos no cumplen con el requisito de pertinencia, puesto que el mandato de gratuidad no se deriva de los preceptos constitucionales sino exclusivamente de la posición subjetiva del actor.

28. La Superintendencia de Transporte resalta que, de acuerdo con su formulación legal, el transporte es una industria que puede ser prestado por particulares, lo cual se entronca con lo previsto en el artículo 365 de la Constitución, norma que permite los esquemas mixtos de participación en los servicios públicos, que aparejan simultáneamente la necesidad de contraprestación y la posibilidad de que para garantizar el acceso se brinden medidas diferenciales en determinadas circunstancias. Todo ello bajo el marco de aseguramiento de la prestación eficiente del servicio, lo que necesariamente involucra la sostenibilidad

financiera para su prestación. Además, no puede perderse de vista que la actividad empresarial del transporte se ejerce en el marco de la libertad económica, por lo que las formas estatales de intervención no pueden llegar al punto de negar esa condición.

29. A partir de estas consideraciones, la Superintendencia concluye en la ineptitud sustantiva de la demanda, en tanto considera que la norma acusada no regula el transporte como servicio público sino como industria, lo que implica que quienes participan en ella tengan una expectativa de remuneración. Esto no obsta para que los empresarios puedan prestar un servicio público, que es oneroso pero que puede ser objeto de medidas diferenciales a cargo del Estado. Ello a partir de sus obligaciones constitucionales y las previsiones legales que, como sucede con el artículo 3º de la Ley 105 de 1993, obligan a que existan alternativas de transporte accesibles para todos los usuarios. El interviniente, con base en las mismas razones, solicita la exequibilidad del precepto acusado.

30. Intervenciones y conceptos que solicitan declarar la exequibilidad de las normas demandadas. El Ministerio de Transporte considera que no es viable predicar la gratuidad del servicio de transporte público, habida cuenta de la imposibilidad que tiene el Estado para ello, al igual que los costos ingentes que involucra su operación. Llama la atención acerca de que, interpretada la disposición acusada con otras que integran el marco legal del servicio de transporte público, se advierten diferentes mecanismos que permiten el acceso equitativo a ese servicio. Con todo, el Ministerio presenta un escrito en el cual transcribe indiscriminadamente diferentes previsiones legales y reglamentarias, al igual que apartes jurisprudenciales, para sustentar su posición. Agrega que se trata de una norma con 29 años de vigencia, lapso durante el cual no se han evidenciado las desigualdades y afectaciones que señala la demanda.

31. La Federación Nacional de Departamentos llama la atención acerca de que el artículo 365 de la Constitución difiere al legislador la regulación de los servicios públicos, de lo cual se deriva un amplio margen de configuración normativa sobre esa materia. Esto implica dos aspectos: (i) la norma acusada es producto de ese mandato constitucional, que desarrolla el deber de prever su eficiente prestación; y, (ii) la identificación de la contraprestación económica como parte de los principios del transporte público no contradice los mandatos constitucionales puesto que actúa en sintonía con ese deber de prestación eficiente.

32. Resalta que la previsión de reglas sobre costos en las normativas sobre servicios públicos no es extraña. Destaca que el artículo 90.2 de la Ley 142 de 1994, contiene una referencia de esa naturaleza, la cual fue declarada exequible por la Corte mediante la Sentencia C-041 de 2003, bajo el entendido de que se aviene la Constitución que las empresas prestadoras puedan recuperar los costos del servicio y, con ello, lograr una mejor prestación del servicio.

33. La Federación Colombiana de Municipios considera que el precepto es exequible. Advierte que el aparte acusado corresponde a la definición de la “industria” del transporte público, mas no a su concepción como servicio público. En relación con este último aspecto es importante tener en cuenta, a juicio del interviniente, que la misma ley acusada establece regulaciones particulares en materia de carácter público del servicio de transporte, así como de la posibilidad legal de conceder subsidios a determinados usuarios. De allí que la demanda carezca de suficiente sustento.

34. Los ciudadanos Enán Arrieta Burgos, Andrés Felipe Duque, Hernán Vélez, Miguel Díez, Luis Felipe Vivares Porras, María José Villar y Harold Darío Zuluaga, profesores y estudiante de la Escuela de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Pontificia Bolivariana de Medellín solicitan a la Corte que declare la exequibilidad de la disposición acusada. Sostienen, en lo que respecta a la vulneración del principio de igualdad, que la jurisprudencia constitucional ha desestimado la posibilidad de comparación entre regímenes normativos. Además, para el caso bajo análisis esta comparación no es posible frente a otros servicios públicos esenciales que no son industrias, como los de administración de justicia y de salud. Por ende, la demanda yerra al comparar ambos sistemas normativos y, con ello, construye de manera inadecuada el parámetro de comparación. Adicionalmente, el interviniente señala que el tratamiento discriminatorio que el actor plantea, esta vez en términos de afectación a las personas de menores ingresos, no está vinculado a la norma acusada, sino a las regulaciones territoriales, pues son estas las que tienen la competencia legal para definir la tarifa del transporte público. Por lo tanto, la exigencia de subsidios o tarifas diferenciadas debe dirigirse a los actos administrativos correspondientes.

35. Frente a la presunta vulneración del artículo 365 Superior, reiteran el argumento antes planteado, acerca de que la jurisprudencia constitucional ha admitido que, como parte de la prestación eficiente de los servicios públicos, las empresas respectivas pueden válidamente recuperar el valor de los costos en que incurren, así como invertir en el mismo sector con

eficiencia y competitividad, como se plantea en la Sentencia C-504 de 2020. En ese mismo sentido, señalan que dicha providencia afirma expresamente que el modelo de gratuidad en la prestación de los servicios públicos fue abandonado por la Constitución de 1991, la cual reconoce la obligación de los usuarios de concurrir con el financiamiento y bajo criterios de justicia y equidad. En concreto, llaman la atención que en las Sentencias C-033 de 2014 y C-431 de 1998, en lo relativo a la definición del contenido y alcance del servicio público de transporte, la posibilidad de que esté sometido a tarifas, y la relación de estas últimas con la prestación eficiente del servicio, bajo el concepto de industria.

36. El Distrito Capital de Bogotá, a través de su Dirección Distrital de Gestión Judicial de la Secretaría Jurídica, reitera varios de los argumentos antes explicados. Pone de presente que el actor deja de tener en cuenta que el numeral noveno del artículo 3º de la Ley 105 de 1993 permite que las entidades territoriales fijen subsidios a favor de poblaciones en circunstancias de desprotección, indefensión o debilidad manifiesta. Por ende, no hay lugar al supuesto tratamiento discriminatorio que plantea la demanda, ni tampoco el desmedro a los principios constitucionales que guían el Estado Social de Derecho o la afectación del principio de dignidad humana. Además, señala que, como lo expuso la Corte en la Sentencia C-186 de 2022, tales subsidios, aunque posibles, no pueden tornarse en donaciones a las personas jurídicas, sino que se insertan en el modelo de financiación del transporte público, el cual incluye un necesario componente de recuperación de costos del servicio.

37. En ese orden de ideas, el Distrito Capital insiste en que el marco constitucional y legal aplicable permite la intervención del Estado en el mercado del transporte público, pero a condición de que (i) no se prevean donaciones, al estar prohibidas expresamente por la Constitución; y, (ii) se logre una mayor cobertura sin sacrificar la sostenibilidad financiera necesaria para la mencionada recuperación de los costos. Ello implica, señala, como lo expuso la Corte en la Sentencia C-150 de 2003, la validez de las tarifas en el servicio público de transporte, en tanto propugnan por la prestación eficiente de este y bajo un criterio de suficiencia financiera. Por esa misma razón, no puede considerarse, como lo hace la demanda, que el cobro de una tarifa sea una carga desproporcionada, más aún cuando va acompañada de la mencionada posibilidad de subsidios. En ese sentido, pone de presente que este es un esquema comúnmente usado en diferentes servicios públicos, como se acredita, por ejemplo, en el artículo 4º de la Ley 2108 de 2021, que regula el servicio de Internet, o en lo previsto por el artículo 4º de Ley Estatutaria 1751 de 2015 sobre servicio en

salud. Cada una de estas normas incorpora cláusulas que determinan la recuperación de costos y la sostenibilidad financiera como elementos estructurales dentro del respectivo servicio.

38. El Distrito Capital se opone al cargo por vulneración del derecho a la libertad de locomoción. Sostiene que tanto la prevalencia del interés general -que justifica la existencia de las tarifas- como la presencia de subsidios a poblaciones vulnerables implican que la norma acusada no impone barreras injustificadas o desproporcionadas para el acceso al servicio de transporte público. Además, en lo referido a la presunta vulneración del artículo 365 superior, advierte que no existe una regla en la Constitución que imponga la gratuidad en la prestación de los servicios públicos, ni en dicha norma ni en las demás que conforman el régimen constitucional sobre esa materia. Antes bien, lo que se evidencia es que el transporte público es un servicio y también una industria, circunstancia que justifica la exigencia de contraprestación económica y sin perjuicio de las políticas a favor de determinados usuarios.

39. La Alcaldía de Santiago de Cali expone en su intervención argumentos análogos. Advierte que la presunta vulneración del derecho a la igualdad parte de una lectura segmentada de la ley acusada, pues la misma prevé la posibilidad de concesión de subsidios a favor de personas en condiciones de debilidad manifiesta. Asimismo, la retribución económica se explica por el hecho, amparado por la Constitución, de que los servicios públicos pueden ser prestados bajo esquemas mixtos de participación, lo que implica, como lo reconoce la jurisprudencia constitucional, el reconocimiento tanto de los costos del servicio, la necesidad de prestación eficiente y una legítima ganancia, siempre circunscrita a los fines y propósitos de una economía social de mercado. Ello implica, en los términos de la Sentencia C-041 de 2003, que el actual modelo constitucional de prestación de los servicios públicos no se enmarca en un criterio de gratuidad.

40. El profesor Milton José Pereira Blanco de la Facultad de Derecho, Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad de Cartagena considera que la disposición acusada es constitucional al insertarse en el amplio margen de configuración normativa sobre la regulación de los servicios públicos. Para ello, reitera el argumento de otros intervinientes, en el sentido de que el cobro de tarifas se sustenta en la necesidad de prestación eficiente del servicio, que es una condición que expresamente fijada por el artículo 365 de la Constitución

(con la que se abandonó el criterio de gratuidad) y que es reconocida en varias decisiones de esta Corte.

41. La Dirección Jurídica del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS también concluye en la exequibilidad del aparte acusado. La entidad parte de señalar que, en realidad, la demanda acusa una omisión legislativa absoluta, en la medida en que la materia de los cargos propuestos es la ausencia de una regla que determine la gratuidad del servicio de transporte público para determinadas poblaciones en situación de vulnerabilidad. Por ende, la Corte no tendría competencia para pronunciarse sobre el asunto.

42. No obstante, el INVÍAS advierte que, en cualquier caso, la norma acusada es constitucional puesto que no es incompatible con la posibilidad de que se adopten medidas de acción afirmativa para la población vulnerable, que les permita el acceso al servicio público de transporte. Esta posibilidad, como lo han indicado los demás intervinientes, es compatible con la necesidad de garantizar una contraprestación económica y en aras de la eficiencia, cobertura y calidad de servicio de transporte.

43. Aunque su solicitud principal es de inhibición, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI también expresa argumentos que sustentan la exequibilidad de la expresión acusada. Indica que la concepción constitucional de esquemas mixtos para la prestación de los servicios públicos, entre ellos el transporte, implica necesariamente su retribución económica. Así, el Legislador tiene una competencia amplia para definir la estructura de costos de ese servicio y a partir de diferentes criterios, entre ellos la eficacia del deber de solidaridad y la redistribución de los ingresos. Con todo, el carácter oneroso del servicio no implica que quién carezca de recursos no pueda acceder al servicio, pues en esos el Estado puede, conforme lo prevé el artículo 366 de la Constitución, establecer políticas de subsidios o ayudas económicas a favor de dichas poblaciones. Desde este mismo punto de vista, la ANI pone de presente las consideraciones de la Sentencia C-041 de 2003, en la cual la Corte reiteró que el actual modelo constitucional había abandonado la noción de gratuidad en la prestación de los servicios públicos, razón por la cual la ley está habilitada para fijar los costos correspondientes y con base en criterios de justicia y equidad. Esto supone que no resulta transgredida la Constitución cuando una norma establece la obligación de pago de los costos mencionados, en especial cuando concurren diferentes mecanismos legales de equilibrio respecto de quienes no están en capacidad económica de asumirlos. Con base en este último

argumento, la Subdirección de Transporte Metropolitano de Bucaramanga concluye que la disposición acusada no vulnera el derecho a la igualdad, puesto que el acceso al servicio de transporte de las personas en situación de carencia económica se garantiza mediante dichos mecanismos.

44. La Asociación Nacional de Empresarios de Colombia – ANDI considera que la disposición acusada es constitucional en la medida en que se inserta dentro del margen de configuración legislativa para la regulación de los servicios públicos, prevista en el artículo 365 de la Constitución. Destaca que, de acuerdo con las disposiciones superiores, la gratuidad no hace parte de la definición de los servicios públicos, incluso de aquellos calificados como esenciales. Asunto distinto es que, respecto de determinadas personas el Estado deba establecer políticas para garantizar el acceso. Utiliza como ejemplo el caso del servicio de salud, donde resulta válido el cobro de copagos o cuotas moderadoras a cargo de determinados usuarios. De manera similar a otros intervinientes, la ANDI llama la atención acerca de que los cargos propuestos se fundamentan en una visión incompleta de la regulación sobre el servicio público de transporte, la cual establece la posibilidad de que se subsidien los costos en determinados eventos. Por ende, no es acertado concluir, como lo hace la demanda, que se está ante una previsión legal que sea incompatible con la dignidad humana o la libertad de locomoción.

46. La Secretaría destaca que el cargo por vulneración del derecho a la igualdad no prospera porque la fijación de una contraprestación no impide que se establezcan medidas diferenciadas o de acción afirmativa como las antes reseñadas. Además, tales medidas no pueden basarse en un criterio igualitarista sino que, precisamente, deben fundarse en la distinción entre las necesidades de los sujetos. De otro lado, el cargo omite considerar que la jurisprudencia constitucional desestima la posibilidad de comparar regímenes en abstracto, por lo que no hay lugar a utilizar como parámetro las disposiciones sobre costos que gobiernan otros regímenes sobre servicios públicos.

47. Con base en argumentos similares, la Secretaría advierte que tampoco se afecta la libertad de locomoción puesto que la satisfacción de ese derecho tiene lugar cuando el Estado ofrece los medios para ello, lo que se relaciona con las medidas diferenciales antes indicadas y tratándose de sujetos que requieren de la atención especial del Estado. Estas medidas, del mismo modo, deben implementarse bajo criterios de solidaridad y

progresividad. Agrega que, en virtud del margen de configuración que tiene el Legislador para la delimitación de los servicios públicos y en los términos del artículo 365 superior, es válido que se fije una contraprestación en tanto una previsión de esa naturaleza permite la prestación eficiente del servicio y sin perjuicio de las medidas afirmativas reseñadas.

48. Argumentos muy similares fueron puestos de presente por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, entidad que agregó que existen varios ejemplos como el del metro de Medellín y el sistema Transmilenio en Bogotá, que demuestran que (i) los sistemas públicos de transporte están prioritariamente subsidiados por el pago de tarifas por parte de sus usuarios; y, (ii) se pone en riesgo la sostenibilidad financiera de dichos sistemas cuando, como sucedió en razón de la pandemia, se reducen significativamente tales recaudos. Por ende, si se parte de la base de la existencia de esquemas mixtos de participación en la prestación del servicio de transporte, la condición de industria de esa actividad y la validez de la contraprestación por el servicio, disponer su carácter gratuito, como considera que lo pretende el demandante, no solo vulneraría la libre iniciativa económica sino que sería incompatible con la obligación, también constitucional, de prestar los servicios públicos de forma eficiente y bajo un criterio de sostenibilidad fiscal. Por ende, es conforme a la Constitución que se permita a quienes prestan el servicio la recuperación de los costos del mismo, sin perjuicio de la adopción de subsidios que garanticen el acceso al servicio de quienes carecen de recursos para asumir por sí mismos su costo.

Concepto de la Procuradora General de la Nación

49. La señora Procuradora General de la Nación solicita a la Corte que declare la exequibilidad de la expresión acusada y por los cargos de inconstitucionalidad antes explicados. Para ello, parte de advertir que, en los términos de los artículos 150.23 y 365 de la Constitución, el Legislador tiene un amplio margen de configuración normativa en materia de prestación de los servicios públicos que, en todo caso, está limitado por (i) el cumplimiento de los fines esenciales del Estado, así como de las libertades económicas y los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad; y, (ii) que las regulaciones sobre la materia cumplan con criterios de razonabilidad y proporcionalidad.

50. En el caso analizado debe partirse de considerar que la jurisprudencia constitucional señala que la gratuidad es una noción superada en el concepto contemporáneo de los

servicios públicos, puesto que es incompatible tanto con la necesidad de garantizar la prestación eficiente de esos servicios, como de la validez de que los operadores recuperen su costo y puedan reinvertir recursos con el fin de mejorar la prestación de dichos servicios. Resalta que esa fue la perspectiva de análisis adoptada por la Asamblea Nacional Constituyente, la cual reconoció que el pago de tarifas por los servicios públicos inducía un mejor uso de estos y facilitaba tanto la ampliación de la cobertura como su prestación adecuada.

51. A partir de estas premisas, la Procuradora considera que el aparte normativo acusado es compatible con la Constitución. La existencia de una contraprestación económica cumple con las finalidades constitucionales antes explicadas. De igual manera, la medida es idónea para cumplir esos objetivos. Para sustentar esta premisa refiere al concepto ofrecido por la Secretaría de Movilidad de Bogotá, que pone de presente las afectaciones, en términos de sostenibilidad financiera e inversión, que se derivaron en la prestación del servicio de transporte masivo en razón de la reducción significativa de los ingresos por tarifas y como consecuencia de la pandemia. Finalmente, dice, no se trata de una medida desproporcionada, en la medida en que la misma Ley acusada, como lo han explicado los demás intervinientes, faculta a las entidades del Estado para que establezcan medidas diferenciales a favor de quienes no están en capacidad de asumir los costos del servicio, asegurándose con ello el acceso bajo condiciones de universalidad. Sobre este aspecto, la señora Procuradora General manifiesta que comparte la posición expresada por varios intervinientes en el sentido de que la misma Ley 105 de 1993 prevé las herramientas que permiten la asignación de subsidios a favor de las personas en situación de vulnerabilidad, lo cual conjura los riesgos identificados por el actor en su demanda.

II. CONSIDERACIONES

A. A. Competencia

52. La Corte Constitucional es competente para resolver la controversia planteada, en la medida en que corresponde al ejercicio de una acción de inconstitucionalidad contra varias normas o prescripciones contenidas en una Ley, asuntos que, en virtud del artículo 241.4 de la Constitución Política, son competencia de esta Corporación.

B. Cuestión previa: Sobre la aptitud de la demanda

53. Algunos intervinientes indicaron que la Corte debe adoptar una decisión inhibitoria en este proceso puesto que los cargos planteados por el actor resultan, a su juicio, ineptos al incumplir los requisitos argumentativos fijados por la jurisprudencia. En síntesis, quienes defienden esta postura consideran que (i) la demanda no ofrece argumentos suficientes y pertinentes para concluir la incompatibilidad entre la norma acusada y el principio de Estado Social de Derecho y la libertad de locomoción, más aún si se tiene en cuenta que otras disposiciones de la Ley acusada determinan la posibilidad de adscribir subsidios a quienes lo requieran con necesidad. Así, el soporte de la acusación es la simple posición personal del actor; (ii) la demanda no es pertinente porque se funda en la exigibilidad de la gratuidad en la prestación de los servicios públicos, lo cual es una posición superada desde el actual modelo constitucional; y, (iii) la demanda incumple el requisito de certeza, puesto que su objetivo es regular al transporte como industria y no como servicio público. De allí que la discusión sobre la gratuidad resulte impertinente ante una actividad económica de ese carácter.

54. En cuanto al requisito de presentar las razones por las cuales se consideran violadas las normas constitucionales, la Corte ha reiterado que las demandas deben satisfacer unas condiciones mínimas de argumentación a efectos de posibilitar el control de constitucionalidad. Según la jurisprudencia constitucional, el concepto de la violación se formula debidamente cuando (i) se identifican las normas constitucionales vulneradas; (ii) se expone el contenido normativo de las disposiciones acusadas -lo cual implica señalar aquellos elementos materiales que se estiman violados- y, (iii) se expresan las razones por las cuales los textos demandados violan la Constitución.

55. Así, las razones que sustentan la violación deben ser: (i) claras, esto es, que siguen una exposición comprensible y presentan un razonamiento de fácil entendimiento; (ii) ciertas, es decir, que recaen directamente sobre el contenido de la disposición demandada, no sobre una proposición jurídica inferida o deducida por el actor, ni sobre interpretaciones puramente subjetivas o caprichosas; (iii) específicas, al mostrar de forma diáfana la manera como la norma demandada vulnera la Carta Política, lo cual excluye argumentos vagos o genéricos; (iv) pertinentes, es decir, que planteen un problema de naturaleza estrictamente constitucional y no razones de orden legal, personal, doctrinal o de simple conveniencia; y, (v) suficientes, de forma que contengan elementos fácticos y probatorios que susciten por lo menos una sospecha o duda mínima sobre la inconstitucionalidad del precepto impugnado.

56. En sus pronunciamientos, la Corte ha enfatizado que las exigencias que rigen en esta materia no resultan contrarias al carácter público de la acción de inconstitucionalidad, sino que responden a la necesidad de establecer una carga procesal mínima que tiene como finalidad permitir que la guardiana de la Constitución pueda cumplir de manera eficaz las funciones que le han sido asignadas en esta materia por la Constitución Política.

57. Asimismo, la Sala considera importante resaltar que los requisitos de admisibilidad no pueden confundirse con el estudio de fondo sobre los cargos propuestos. Los primeros están circunscritos en su aplicación a la posibilidad de identificar un cargo que resulte apto para generar una discusión constitucional de mérito y al margen del sentido en que se resuelvan los problemas jurídicos. El segundo, en cambio, versa sobre la determinación de la compatibilidad entre el precepto analizado y la Constitución. Esta distinción exige que los argumentos para sustentar la solicitud de inhibición o la declaratoria de exequibilidad no resulten intercambiables, puesto que refieren a supuestos distintos de análisis. Incluso, podría válidamente plantearse que, a partir de los efectos propios del principio pro actione, la formulación de los mismos argumentos en uno u otro sentido confirmaría la existencia de un cargo de inconstitucionalidad discernible y, por lo mismo, apto para suscitar un control judicial sustantivo. Así, es plenamente factible que exista cargo apto incluso cuando la constitucionalidad de la disposición demandada es evidente, puesto que se trata de análisis que tienen diferentes objetos y metodologías.

58. Con base en las consideraciones anteriores la Sala determinará si la demanda es apta para que se profiera una decisión de fondo en el asunto de la referencia.

59. En primer lugar, la Corte advierte que el líbello no cumple con el requisito de claridad, por cuanto no es posible identificar con claridad cuáles son los cargos en los que finalmente se soporta la demanda. El accionante divide su demanda en tres acápites y de manera indistinta -con un único argumento- se refiere a supuestas contradicciones de la expresión acusada con, esencialmente, el Estado Social de Derecho, la dignidad humana, la igualdad, el derecho de locomoción y el principio de no gratuidad de los servicios públicos. No obstante, en el acápite final adelanta distintos test propios de la jurisprudencia constitucional, los cuales tienen objetivos diferentes, sin explicar la razón que justificaría abordarlos todos para este control abstracto de constitucionalidad que se propone adelantar. En esencia, el accionante soporta su demanda en que la expresión acusada impone una barrera para el acceso al

servicio público, sin que sea posible distinguir cuáles serían los argumentos sobre los que se fundamenta el desconocimiento de los artículos 1, 13, 24 y 365 de la Constitución.

60. A su vez, el demandante, por una parte, señala que no pretende con la acción la gratuidad del servicio público de transporte, pero, por la otra, se infiere de su planteamiento que, el hecho de que no sea gratuito impide la plena satisfacción de los derechos de las personas y contraría su naturaleza de servicio público esencial. Todo esto dificulta el entendimiento del razonamiento planteado en la demanda.

61. En segundo lugar, para la Sala Plena el cargo resulta contrario a la exigencia de certeza, en tanto que la demanda recae sobre una proposición jurídica inferida o deducida por el actor, que desconoce una lectura integral y sistemática del artículo 3 de la Ley 105 de 1993. En efecto, la Corte ha establecido que, para verificar la certeza del concepto de la violación, se debe determinar si la acusación se fundamenta en una interpretación aislada de la norma atacada. Así las cosas, la demanda no se soporta en el contexto normativo en el que se inserta la expresión atacada, sino que los cargos planteados parten de su concepción subjetiva del artículo 3º, así como aislada de la expresión reprochada. En concreto, por cuanto la demanda (i) reprocha la prestación del servicio público, pero la norma se refiere a la industria del transporte público, y (ii) no explica la lectura del aparte a partir de la posibilidad que el mismo artículo permita otorgar subsidios a personas cuyo pago de la tarifa puede resultar costoso.

62. En esta línea, la Corte observa que esa disposición no refiere al servicio público de transporte como una generalidad, sino que se enmarca en el ámbito de la industria, en la que el esquema mixto permite la participación de particulares, a quienes se les remunera no por la prestación misma del servicio, sino por los costos que asumen para generar y ampliar cobertura. En otras palabras, a diferencia de lo sostenido por el demandante, la norma cuestionada no contiene la definición del transporte como servicio público, sino como industria. Aunque esto no se menciona en el proyecto, ciertamente la definición del transporte como servicio público esencial está en los artículos 4 y 5 de la Ley 336 de 1996, y no en la norma impugnada. Estos artículos determinan que el carácter de servicio público esencial, el cual se limita a “la operación de las empresas de transporte público”, implica que (i) “[E]l transporte gozará de la especial protección estatal”; (ii) su prestación “continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado”; (iii) aquella puede “ser encomendada a los

particulares” y (iv) prevalece “[el] interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios”. Lo anterior significa que la demanda recae sobre una proposición jurídica inexistente porque, en realidad, la norma no contiene la definición del transporte como un servicio público esencial. Esta definición está en otra ley, la cual no hace mención a la exigencia de contraprestación.

63. Sumado a ello, cabe destacar que la expresión acusada no podía ser leída al margen de que el numeral noveno del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 señala que, como principio rector, es decir, como mandato de optimización, en ese contexto de industria de transporte, el gobierno nacional, las asambleas departamentales, los concejos distritales y municipales pueden establecer subsidios a favor de personas vulnerables, de tal forma que terminan asumiendo la tarifa para no hacer gravosa la situación de esos grupos en condición de debilidad. De hecho, normalmente el transporte de industria goza de subsidios como lo advirtieron varios intervinientes.

64. Este entendimiento sistemático e integral de la norma acusada con el resto del contexto en que se inserta, deja sin piso el argumento central del actor sobre el cual cimenta todos los cargos, y es que el cobro de la contraprestación por concepto de transporte se constituye en una barrera de acceso para que las personas más vulnerables económicamente puedan acceder al mismo. Esa interpretación parte de un contenido literal, limitado y subjetivo que no se acompasa con la totalidad de la disposición vista en su conjunto. Es decir, no corresponde a un contenido verificable de la disposición acusada.

65. En tercer lugar, no se supera la especificidad. En concordancia con lo indicado previamente, la demanda aunque es extensa, no logra explicar las razones por las que se vulneran los mandatos constitucionales citados por el accionante, ya que se contrae a afirmar que la exigencia de contraprestación en la definición de la industria del transporte genera una barrera de acceso a ese servicio para las personas en situación de vulnerabilidad socioeconómica. Esto supone un planteamiento genérico que, como se indicó previamente, no identifica con precisión la justificación de una vulneración de la Constitución.

66. Así las cosas, el accionante reprocha que el Legislador haya establecido que la prestación del transporte público genere una contraprestación económica, pero no cumple con la carga de argumentar por qué motivos esta disposición sería contraria a la Constitución. El

accionante no presentó argumentos para demostrar que la expresión acusada haya excedido la libertad de configuración concedida al Legislador por la Constitución para este fin. A su vez, al no contemplar la posibilidad de establecer subsidios, el demandante tampoco explica de qué manera la inclusión de la contraprestación en la definición del transporte público resulta incompatible con el acceso de sujetos de especial protección constitucional.

67. A su vez, aunque la demanda en su parte final anuncia un test de igualdad, lo cierto es que al tratarse de una norma sobre la industria de transporte, no explica por qué los sujetos o escenarios a los que alude serían eventualmente comparables, cuál sería ese criterio de comparación, en qué consistiría el presunto trato desigual y por qué estaría constitucionalmente justificado.

68. En cuarto lugar, la demanda también presenta dificultades frente a la pertinencia, porque los reproches que del actor no contrastan el contenido normativo demandado con una norma constitucional, así como que no se soporta en argumentos de naturaleza constitucional. Igualmente, cabe anotar que la demanda no tiene en cuenta que, más allá de que la norma se refiera a la industria de transporte, con el cambio del modelo constitucional de 1991, los servicios públicos en general abandonaron el modelo de la gratuidad y la contraprestación que se genera es predicable como recuperación del costo de inversión y para garantizar una prestación eficiente del servicio en el marco de la solidaridad. Esto fue definido incluso por la Corte Constitucional particularmente en la Sentencia C-043 de 2003, en la cual se precisó que las empresas pueden recuperar el costo del servicio. Así las cosas, en tanto los cargos del demandante se enfocan a la gratuidad del servicio para que no se constituya en barrera de acceso a las personas más vulnerables, su fundamento carece de pertinencia desde la óptica constitucional y del nuevo modelo que el artículo 365 superior implantó.

69. Finalmente, con fundamento en todo lo expuesto, la demanda incumple el requisito de suficiencia, toda vez que impide generar una duda mínima sobre la inconstitucionalidad de la norma.

70. En consecuencia, la Sala Plena procederá a declararse inhibida para realizar un pronunciamiento de fondo, por ineptitud sustantiva de la demanda en los términos expuestos.

C. Síntesis de la decisión

71. La Sala Plena de la Corte Constitucional analizó una la acción pública de inconstitucionalidad presentada en contra de la expresión “sujeto a una contraprestación” contenida en el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, que planteaba, esencialmente, que atar la definición del servicio al transporte público al imperativo de una contraprestación económica se traducía en una barrera para el acceso de ese servicio a las personas en situación dificultad económica, que vulneraba los mandatos constitucionales relativos a la prestación eficiente y universal de los servicios públicos, así como una transgresión de la cláusula de Estado Social de Derecho y los derechos a la dignidad humana, la igualdad y la libertad de locomoción.

72. Para la Sala Plena el planteamiento del actor no superó la exigencia de carga argumentativa exigida en el numeral 3 del artículo 2 del Decreto 2067 de 1991, en lo relativo a los supuestos de claridad, certeza, especificidad, pertinencia y suficiencia. Por esta razón, se declaró inhibida para realizar un pronunciamiento de fondo.

III. DECISIÓN

En mérito de lo expuesto, la Sala Plena de la Corte Constitucional, administrando justicia en nombre del Pueblo y por mandato de la Constitución,

RESUELVE

Único. Declárase INHIBIDA para pronunciarse sobre la constitucionalidad de la expresión demandada del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, por ineptitud sustantiva de la demanda.

Notifíquese, comuníquese y cúmplase,

DIANA FAJARDO RIVERA

Presidenta

NATALIA ÁNGEL CABO

Magistrada

Ausente con comisión

JUAN CARLOS CORTÉS GONZÁLEZ

Magistrado

JORGE ENRIQUE IBÁÑEZ NAJAR

Magistrado

ALEJANDRO LINARES CANTILLO

Magistrado

ANTONIO JOSÉ LIZARAZO OCAMPO

Magistrado

PAOLA ANDREA MENESES MOSQUERA

Magistrada

CRISTINA PARDO SCHLESINGER

Magistrada

JOSE FERNANDO REYES CUARTAS

Magistrado

Ausente con comisión

MARTHA VICTORIA SÁCHICA MÉNDEZ

Secretaria General