

Sentencia C-499/23

DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD CONTRA LA LEY 2283 DE 2023-Estarse a lo resuelto en la sentencia C-470 de 2023

COSA JUZGADA CONSTITUCIONAL FORMAL Y ABSOLUTA-Configuración

La Sala Plena concluye que en el presente caso no es posible emprender la revisión respecto de ninguno de los cargos formulados contra el artículo 6 de la Ley 2283 de 2023. En primer lugar, operó el fenómeno de cosa juzgada formal y absoluta por la violación del artículo 333 superior; y, en segundo lugar, respecto de los cargos por violación de los artículos 158 y 161 ibidem, por sustracción de materia no procede ningún pronunciamiento adicional, toda vez que la norma demandada ya fue expulsada del ordenamiento jurídico por virtud de la declaratoria de su inexecutableidad.

REPÚBLICA DE COLOMBIA

Corte Constitucional

-Sala Plena-

SENTENCIA C-499 DE 2023

Referencia: Expediente D-15136

Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 6 de la Ley 2283 de 2023: “por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones.”

Actor:

José Alejandro Márquez Ceballos

Magistrado ponente:

Bogotá, D. C., veintiuno (21) de noviembre de dos mil veintitrés (2023)

SENTENCIA

I. I. ANTECEDENTES

1. 1. En ejercicio de la acción pública de inconstitucionalidad prevista en los artículos 40.6, 241.4 y 242 de la Constitución Política, el ciudadano José Alejandro Márquez Ceballos presentó demanda de inconstitucionalidad en contra del artículo 6 de la Ley 2283 de 2023, “por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2022, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial y se dictan otras disposiciones”.

2. Mediante auto del 14 de febrero de 2023, el magistrado sustanciador inadmitió la demanda presentada, por cuanto el accionante no acreditó su calidad de ciudadano colombiano y, además, el cargo por violación del artículo 333 de la Constitución Política carecía de especificidad, pertinencia y suficiencia. Por consiguiente, le concedió un término de tres días para que corrigiera las deficiencias advertidas, so pena de rechazo. El 22 de febrero siguiente, la Secretaría General de esta corporación informó que, dentro del término de ejecutoria de la referida providencia, el demandante remitió el escrito de subsanación de la demanda y aportó copia de su cédula de ciudadanía.

3. En consecuencia, mediante auto proferido el 8 de marzo del presente año, el magistrado sustanciador admitió la demanda de inconstitucionalidad en contra del artículo 6 de la Ley 2283 de 2023. Asimismo, ordenó oficiar a los secretarios generales del Senado y de la Cámara de Representantes para que remitieran los documentos relacionados con el trámite de aprobación de la mencionada Ley. Una vez recaudadas las pruebas decretadas, en providencia del 29 de mayo de la misma anualidad, ordenó continuar con el trámite de constitucionalidad. En consecuencia, se procedió a: i) fijar en lista el proceso; (ii) correr traslado del expediente a la procuradora general de la Nación; (iii) comunicar la iniciación del trámite al presidente del Congreso de la República, al presidente de la República, al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, al Ministerio de Transporte y Crédito Público y al

Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, para que intervinieran en el proceso de considerarlo pertinente; e (iv) invitar a participar a varias entidades, organizaciones e instituciones académicas.

4. Cumplidos los trámites previstos en el artículo 242 de la Constitución y en el Decreto Ley 2067 de 1991, procede la Corte Constitucional a resolver la demanda de la referencia.

A. A. NORMA DEMANDADA

5. A continuación, se transcribe el artículo 6 de la Ley 2283 de 2023:

“LEY 2283 DE 2023

(Enero 5)

“por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se

reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), como

mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones”

ARTÍCULO 6. Adiciónese un párrafo 2 al artículo 53 de la Ley 769 de 2002, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, el cual quedará así:

“PARÁGRAFO 2. Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) deberán tomar, con una entidad aseguradora legalmente establecida en Colombia y con libertad de oferta, un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que ampare los daños materiales causados a terceros, sin cargo o sobre costo para el usuario, por la vigencia de cada uno de los certificados emitidos.

Este seguro deberá tener un valor asegurado mínimo de quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.

En el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se registrará la información sobre los

seguros obligatorios vigentes y los siniestros.

Los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) tienen la obligación de garantizar que en cada uno de sus establecimientos se ofrezcan los seguros obligatorios previstos en esta Ley”.

B. LA DEMANDA

6. El demandante sostiene que la norma acusada vulnera los artículos 158, 161 y 333 de la Constitución Política y, por tanto, solicita se declare su inexecutable. A continuación, se resumen los cargos en contra de la disposición acusada.

7. Cargo por violación al artículo 161 superior. Aduce que el Legislador desconoció la norma constitucional, porque incurrió en tres vicios de forma durante el trámite de creación de la ley, así:

Violación al artículo 161 superior

Argumentos

Trámite de la ley

En la Gaceta 1081/2021 se publicó el Proyecto de Ley No. 221 de 2021 de la Cámara de Representantes.

Indica que se incumplió el término de un día mínimo requerido para la publicación del texto conciliado por la comisión accidental de conciliación, dado que este se publicó en la Gaceta 1645 del Senado el 13 de diciembre de 2022 y, de acuerdo con la Gaceta 1659/2022, el proyecto fue aprobado en la plenaria del Senado el mismo día.

En la Gaceta 1349/2021 se publicó la ponencia para primer debate en la Comisión Sexta.

En la Gaceta 1921/2021 se publicó la ponencia para segundo debate.

En la Gaceta 563/2022 se publicó el proyecto de ley aprobado en la Cámara de Representantes.

Señala que en las Gacetas del Congreso publicadas entre el 13 de diciembre de 2022 y el 5

de enero de 2023, no figura que el proyecto conciliado haya sido sometido a la Plenaria de la Cámara de Representantes. Por lo tanto, considera que éste solo fue aprobado por la plenaria del Senado de la República.

En la Gaceta 1494/2022 se publicó la ponencia para el tercer debate.

En la Gaceta 1619/2022 se publicó la ponencia para cuarto debate.

En la Gaceta 1645/2022 del Senado, el 13 de diciembre se publicó el informe de conciliación del proyecto de ley.

En la Gaceta 1647/2022 de la Cámara, el 13 de diciembre se publicó el informe de conciliación del proyecto de ley.

Invoca el artículo 187 de la Ley 5 de 1992 y expone que la Comisión Accidental de Conciliación se compuso por la Senadora Ana María Castañeda y la Representante Ingrid Sogamoso, quien no tuvo participación en las discusiones sobre el proyecto de ley en la Cámara de Representantes, ya que no aparece ninguna referencia sobre ella en las Gacetas 1645/2022 y 1647/2022 de la Cámara.

En la Gaceta 1659/2022 del Senado, el 14 de diciembre, se publicó el texto definitivo del proyecto de ley aprobado en cuarto debate el 13 de diciembre.

El 5 de enero de 2023, es sancionada la Ley por la presidencia de la República.

8. Cargo por violación del artículo 158 superior sobre unidad de materia. El demandante realiza un recuento sobre los organismos de apoyo al tránsito, entre los cuales se encuentran los Centros de Enseñanza Automovilística, los Centros de Reconocimiento y Evaluación de Conductores y los Centros de Diagnóstico Automotor. También sostiene que se complementan entre ellos, pero cada uno es un ente diferente y tienen funciones particulares, según lo dispuesto en los artículos 12 y 53 del Código Nacional de Tránsito.

9. Advierte que la iniciativa legislativa fue publicada en la Gaceta 1081/2021 como “el Proyecto de Ley No. 221 de 2021 de la Cámara de Representantes, “por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA).” Indica que para aquel

momento, el proyecto estaba destinado a regular aspectos de los CEA y en ese mismo sentido se realizó la exposición de motivos y las ponencias para primer y segundo debate ante la Cámara de Representantes y primer debate ante el Senado de la República.

10. Agrega que, no obstante, en el articulado del proyecto presentado para primer debate ante el Senado, de forma repentina se incluyó el artículo relacionado con los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA), sin que se desarrollara su contenido en la ponencia. Además, sostiene que para la ponencia del cuarto debate se mantuvo lo relacionado con los CEA, se incluyó a los CDA en la justificación y se modificó el título del proyecto anterior de la siguiente forma: “por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 2161 de 2021, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones”.

11. Teniendo en cuenta lo expuesto, invoca la sentencia C-133 de 2012 y el artículo 155 superior para señalar que, a partir del título de la ley, resultaba claro que ésta haría referencia a los Organismos de Apoyo al Tránsito denominados Centros de Enseñanza Automovilística y no a los Centros de Diagnóstico Automotor. Asegura que en la exposición de motivos se explicó que la finalidad era la de resolver la problemática de los primeros y con base en ello, se realizaron los debates y las consultas. En consecuencia, señala que no existe conexidad entre el título y el contenido, puesto que, de forma injustificada se equipararon dos organismos de apoyo al tránsito que son distintos y no ejercen las mismas funciones.

12. Por último, insiste en que las modificaciones introducidas durante el trámite legislativo de la ley que señalaron responsabilidades a cargo de los Centros de Diagnóstico Automotor, a pesar de que estaba dirigida a los CEA, desvirtúan la unidad de materia exigida por la jurisprudencia constitucional.

13. Cargo por violación del artículo 333 superior. El promotor de la acción afirma que esta norma constitucional protege el derecho de los empresarios a percibir una ganancia razonable desarrollando el objeto social de su empresa y que los CDA son empresas privadas que prestan el servicio de revisión técnico- mecánica, con previa habilitación del Ministerio de Transporte. Indica que, de acuerdo con los artículos 1° y 4° de la Resolución 3318 de 2015 expedida por dicha entidad, la tarifa que se le cobra a los usuarios está regulada e incluye los

siguientes componentes: el precio del servicio, los valores por transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el seguro de responsabilidad, el valor correspondiente al Registro Único Nacional de Transito – RUNT, los valores correspondientes a la Superintendencia de Puertos y Transporte y el pago al sistema de vigilancia.

14. Puntualiza que el seguro de responsabilidad no fue reglamentado por el Ministerio de Transporte, pero éste sí se le debía cobrar al usuario del servicio con base en la mencionada Resolución. En ese sentido, reprocha que con la expedición de la norma acusada se derogó de forma tácita esa disposición, al establecer que el seguro de responsabilidad civil extracontractual es “sin cargo o sobrecosto para el usuario”, obligando así que, en la facturación, el CDA asuma el costo de la póliza como el tomador del seguro.

15. Manifiesta que para la creación de la Ley 2283 de 2023 no se tuvo en cuenta que el Ministerio de Transporte efectuó un análisis sobre las tarifas para establecer el valor del precio del servicio, como lo demuestra la parte considerativa de la Resolución 3835 de 2021, que modificó la Resolución 3318 de 2015. En contravía con el análisis del Ministerio, el Legislador les impuso a los CDA el gasto de tomar el seguro, el cual, a juicio del accionante, genera las siguientes consecuencias:

Teniendo en cuenta la obligatoriedad que tiene el CDA de adquirir el seguro de la Ley 2283 para un tercero por cada servicio que presta (es decir por desarrollar su objeto, único objeto que puede desarrollar) y que no puede hacer incremento de las tarifas para compensar lo que está pagando por la póliza, puede decirse que se está aplicando una sanción por ejercer su actividad.

A modo de ejemplo y trayendo información que está circulando dentro del gremio de los CDA se tiene:

Lo que muestra la gráfica, es que con la expedición de la Ley 2283 de 2023, la ganancia o utilidad razonable que percibía un CDA, desaparece, y se convierte en una pérdida por la obligatoriedad de la expedición de dicha póliza, situación esta que va en contravía del artículo 333 de la C.P., en lo atinente al núcleo esencial, como lo es el derecho a recibir una ganancia o utilidad razonable por el desarrollo del objeto social de la empresa.

16. Por último, solicita que se oficie a “Fedevial, Asocda y Acedan” para que informen sobre

el impacto económico que genera la norma acusada en los CDA.

C. PRUEBAS REMITIDAS A LA CORTE CONSTITUCIONAL

17. En cumplimiento de lo ordenado por el magistrado sustanciador mediante autos del 8 de marzo y 25 de abril de 2023, tanto el accionante, como las Secretarías Generales del Senado de la República, de la Cámara de Representantes y de las Comisiones Sextas Constitucionales de ambas, remitieron los siguientes soportes en relación con el trámite legislativo de la norma en cuestión:

Pruebas recibidas en cumplimiento de los autos del 8 de marzo y 25 de abril de 2023

Documentos

Contenido

Oficio CSX-CS-0052-2023 del 23 de marzo de 2023, suscrito por el secretario general de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República.

Remite copias de las siguientes Gacetas del Congreso:

- i. (i) 1494/22: Informe de ponencia para primer debate
- ii. (ii) 1619/22: Informe de ponencia para segundo debate

También aporta el “Texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta del Senado de la República, en sesión realizada el día 29 de noviembre de 2022, del proyecto de ley no. 377 de 2022 senado, no. 221 de 2021 cámara”.

Oficio SLE-CS-150-CV19-2023 del 21 de marzo de 2023, suscrito por el secretario general del Senado de la República.

Remite copias de las siguientes Gacetas del Congreso:

- i. (i) 1494/22: Informe de ponencia para primer debate
- ii. (ii) 1619/22: Informe de ponencia para segundo debate

iii. (iii) 1659/22: Publicación texto plenaria en Senado

iv. (iv) 1645/22: Informe de conciliación y texto conciliado en Senado

Oficio SGE.CS-1636-2023 del 19 de abril de 2023, suscrito por el secretario general del Senado de la República.

Remite copias de las siguientes Gacetas del Congreso:

i. (i) 244/23: Acta 33 comisión del día 12/12/2022, anuncio del proyecto de ley

ii. (ii) 277/23: Acta 34 comisión del día 13/12/2022, informe de conciliación

iii. (iii) 285/23: Acta 35 comisión del día 14/12/2022, discusión y aprobación del informe de conciliación

Oficio SG2-0332/2023 del 21 de marzo de 2021, suscrito por el secretario general de la Cámara de Representantes

Remite copias de las siguientes Gacetas del Congreso:

i. (i) 1081/21: Publicación proyecto de ley

ii. (ii) 1349/21: Informe de ponencia para primer debate

iii. (iii) 435/22: Acta 24 comisión del 6/05/2021, anuncio para discusión y votación

iv. (iv) 436/22: Acta 25 comisión del 6/05/2021, discusión y votación

v. (v) 44/22: informe de ponencia para segundo debate y texto aprobado en primer debate

vi. (vi) 1921/21: informe ponencia para segundo debate

vii. (vii) 984/22: Acta 311 comisión del 17/05/2022, anuncio para segundo debate

viii. (viii) 989/22: Acta 312 comisión del 18/05/2022, discusión y aprobación

ix. (ix) 563/22: publicación texto definitivo en plenaria de Cámara

xi. (xi) 151/23: Acta 40 comisión del 14/12/2022, anuncio informe de conciliación

xii. (xii) 114/23: Acta 41 comisión del 15/12/2022, discusión y aprobación del informe de conciliación.

También remite oficio SG.2-0325/2023, mediante el cual se trasladó por competencia a la Comisión Sexta Constitucional, lo requerido en los autos.

Oficio CSCP.3.6-102-23 del 27 de marzo de 2021 (sic), suscrito por el secretario general de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

Remite copias de las siguientes Gacetas del Congreso:

(i) 1349/21: Informe de ponencia para primer debate

(ii) 1081/21: Publicación proyecto de ley

iii. (iii) 435/22: Acta 24 comisión del 6/12/2021, anuncio para discusión y votación

iv. (iv) 436/22: Acta 25 comisión del 14/12/2021, discusión y votación

v. (v) 44/22: Informe de ponencia para segundo debate.

Oficio CTCP-3.3-701-C-23 suscrito por la secretaria general de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes.

Anexa el mencionado oficio en el que informa que puso el auto del 8 de marzo de 2023 en conocimiento de los secretarios generales de la Comisión Sexta Constitucional de la corporación y del Senado de la República.

Memorial “ENTREGA DE PRUEBAS” remitido por el accionante en respuesta al auto del 25 de abril de 2023.

Anexa copias de las siguientes Gacetas del Congreso:

(i) 196/2023: Acta 13 comisión del 16/11/2022, anuncio del proyecto de ley

(ii) 197/2023: Acta 17 comisión del 29/11/22, discusión y votación de la ponencia en primer

debate.

D. INTERVENCIONES

19. Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor – ASOCDA. El presidente de la asociación manifiesta que en la creación de la norma acusada se vulneraron los artículos 161 y 157 de la Constitución, en tanto la disposición cuestionada fue incorporada en la última fase del trámite en el Congreso y no se socializó con el Gobierno Nacional, el gremio ni los usuarios de los CDA. Por tanto, indica que se incumplió con el principio de consecutividad e identidad flexible.

20. También sostiene que la norma acusada resulta innecesaria y genera el fenómeno de la concurrencia y coexistencia de seguros prevista en el artículo 1094 del Código de Comercio, dado que la exigencia de contraer una póliza que asegure las fallas u omisiones de los CDA resulta obligatoria para que el Ministerio de Transporte les otorgue el permiso de funcionamiento, en términos de lo dispuesto en el literal F, del artículo 9 de la Resolución 1355 de 2020. Además, sostiene que esa póliza está acreditada por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC, en armonía con sus Criterios específicos de Acreditación para CDA.

21. Por último, resalta que la carga impuesta a los CDA vulnera el artículo 333 de la Constitución, pues implica que su modelo de negocio ya no sea viable, ni sostenible, y los conducirá a tener pérdidas económicas. Finalmente, señala que, de todas formas, no les debe corresponder asumir el seguro impuesto por la norma demandada, puesto que tal carga le corresponde al propietario del respectivo vehículo, dado que la póliza podrá cubrir daños materiales a terceros causados por circunstancias que nada tienen que ver con el objeto social de los CDA.

22. Federación Nacional de Organismos de Apoyo al Tránsito – FEDEVIAL. la representante legal solicita que el artículo 6 de la Ley 2283 de 2023 se declare inexecutable por las siguientes razones: (i) en contravía del artículo 161 superior, la norma acusada fue adicionada para el tercer debate en la Comisión Sexta del Senado y no se discutió en la Cámara de Representantes, además, el 13 de diciembre de 2022 se publicó el informe de conciliación y ese mismo día, se aprobó el proyecto de ley en plenaria del Senado; (ii) se incumplió la unidad de materia consagrada en el artículo 158 de la Constitución, por cuanto

en los dos primeros debates solo se discutieron temas relacionados con los CEA, y (iii) el Congreso desconoció que el Ministerio de Transporte estableció la tarifa del servicio con base en un estudio que precisó el beneficio económico que pudiera tener un CDA y con base en ello, colocó a cargo del pago de la póliza de responsabilidad civil en cabeza del usuario, por lo que también vulneró el artículo 333 superior.

23. Asociación de Motociclistas de Colombia – ASOMOCOL. Su representante legal solicita se declare la constitucionalidad de la norma acusada, “ante la insuficiencia y carencia de aptitud material de la demanda”. En primer lugar, explica que las discrepancias en las ponencias no son impedimento para que la iniciativa legislativa sea aprobada, dado que el Congreso cuenta con el mecanismo de conciliación de textos; previa concertación de la Comisión de Conciliación, tal y como ocurrió en este caso. Además, resalta que en la información remitida por la secretaria general de la Cámara de Representantes se indicó que el informe de conciliación se publicó en la Gaceta 1647 del 13 de diciembre de 2022 y su votación y aprobación consta en el acta 41 de la sesión plenaria de dicha corporación del día 15.

24. En segundo lugar, afirma que el principio de unidad de materia se conservó, en tanto la Ley 2283 de 2023 está objetivamente relacionada con los organismos de apoyo al tránsito, sin que sea cierto que este postulado exija que las leyes traten de una sola temática. En tercer lugar, sostiene que el costo asignado a los empresarios no implica que la norma sea inconstitucional, aún más cuando la norma genera un incentivo para los propietarios de vehículos a fin de que cumplan con el deber de someterlos a la revisión-técnico. Por último, manifiesta que, en su criterio, el precepto acusado no les está ocasionando una afectación económica a los CDA, debido a que la obligación de tomar la póliza de responsabilidad civil extracontractual en favor de sus respectivos usuarios fue anulada. Sin embargo, ellos no actualizaron los valores de los costos, por lo que obtenían esa ganancia hasta la expedición de la norma cuestionada.

25. Asociación Colombiana de CDAS – ACOLCDA: El presidente de esta agremiación interviene en favor de la exequibilidad del artículo acusado. Frente al cargo por falta de unidad de materia, aduce que la Ley 2283 de 2023 sí contempla un marco de disposiciones ajenas a los CEAS, pero que van acorde con la seguridad vial como un objetivo legislativo, que se relaciona con el derecho fundamental a la vida. Luego, explica que no se vulneró el

artículo 161 de la Constitución, pues el informe de conciliación y el texto conciliado fueron debatidos y aprobados en las sesiones plenarias de Senado y Cámara de Representantes el 14 y 15 de diciembre de 2022. Al respecto pide que se considere el auto del 28 de febrero de 2023 en el proceso D-15145, proferido por la magistrada Paola Andrea Meneses Mosquera, en cuanto “señaló la inexistencia de aspectos de inconstitucionalidad derivados de la formación de la hoy Ley 2283 de 2023”.

26. Expone que, a raíz de la expedición de la norma: (i) habrá una mejor cobertura de daños a la ciudadanía, ya que la póliza es un complemento de la revisión técnico-mecánica; (ii) de manera colateral, el Legislador protegió el derecho a la igualdad, pues, con anterioridad a la expedición de la ley, ese tipo de seguro solo era obligatorio para los vehículos de servicio público, según el artículo 42 de la Ley 769 de 2002; y (iii) se fortalecerá la función misional de los CDA, los cuales aumentaran su beneficio económico y empleabilidad, ya que habrá un mayor número de vehículos que requieran el servicio. De todas formas, advierte que ese gremio ha venido cobrando la póliza de responsabilidad civil extracontractual que se había anulado en Resolución 4304 del 23 de octubre de 2015, y que hoy ya se torna obligatoria por mandato del artículo acusado.

27. Por último, asegura que tampoco se cumplen los requisitos exigidos en la ley para la configuración de la coexistencia de seguros, dado que los asegurados no son los mismos, pues para la póliza de la Ley 2283 de 2023 son los propietarios del vehículo, mientras que en la Resolución 3318 de 2015 lo es el CDA. En segundo lugar, para el caso de la póliza cuestionada, el riesgo asegurado es el perjuicio patrimonial que cause el asegurado, el propietario del vehículo, a terceros como consecuencia de la conducción del vehículo asegurado, en tanto que en la póliza de la Resolución 3318 de 2015 el riesgo asegurado se realiza cuando ese perjuicio patrimonial que se causa al tercero proviene de una deficiente actividad de los CDA, que debe probarse.

28. Hernán Cortés Correa. Solicita a la corporación que declare la inexecutable de la norma acusada. Para tales efectos, realiza un recuento de los antecedentes normativos relacionados con los CDA, y destaca que, de conformidad con el artículo 6, literal i, de la Resolución 93768 de 2013, todo CDA está obligado a constituir una póliza de responsabilidad civil extracontractual que cubra los daños y perjuicios ocasionados al vehículo que se le expidió el Certificado de Diagnóstico Automotor y Emisiones Contaminantes. Ante el cumplimiento de

ese requerimiento legal se permite su operación, mediante un acto administrativo de habilitación expedido por el Ministerio de Transporte.

29. De otra parte, reprocha que en la exposición de motivos de la Ley no se haya expuesto un argumento serio o idóneo que justifique la carga impuesta a los CDA. Destaca que, sobre todo, no se tuvieron en cuenta los aspectos del interés asegurable y el titular del seguro, los cuales corresponden al propietario del respectivo vehículo, pues es quien desarrolla la actividad de conducción. Alega que tampoco se especificó si la póliza es para garantizar los daños que puedan presentarse cuando el vehículo objeto de revisión sea el causante del siniestro por cuestiones técnicas, lo cual dejará a las aseguradoras atendiendo reclamaciones sin nexo de causalidad con la revisión técnico-mecánica. De esa forma, concluye que la reforma legal genera el fenómeno de la concurrencia y coexistencia de seguros prevista en el artículo 1094 del Código de Comercio.

30. Federación Nacional de Comerciantes Empresarios de Colombia -FENALCO. Pide se declare la inexequibilidad del artículo 6 demandado por las siguientes razones: (i) que el Estado le imponga la carga a los CDA de contratar un seguro, sustituye la autonomía del comprador e interviene el mercado, lo cual contraría los principios consagrados en los artículos 13, 14, 15, y 150 de la Constitución; (ii) el Congreso no dio una explicación que permita concluir que era necesario sustituir la voluntad de los particulares, por lo que no se cumple con los requisitos previstos en el artículo 333 superior para restringir la actividad económica y la iniciativa privada. Por tanto, esta iniciativa no tiende hacia la consecución del interés general ni del bien común. (iii) Si, en gracia de discusión, se admite la imposición del seguro obligatorio, en virtud de la facultad consagrada en el artículo 334 superior, no se asegura ninguno de los fines allí dispuestos.

31. Así mismo, (iv) indica que el Legislador actuó en desconocimiento del artículo 1127 del Código de Comercio, pues omitió determinar qué tipos de daños ampararía el seguro, si la responsabilidad en que se incurriría es contractual o extracontractual y quién sería el asegurado a causa de un delito o culpa. De igual forma, ignoró que a los CDA se les exige la póliza de responsabilidad civil profesional que está consagrada en el artículo 2.2.1.7.8.6. del Decreto 1595 de 2015. Finalmente, (v) el interviniente reprocha que el artículo demandado establezca que la vigencia del seguro será la del certificado emitido, es decir, de un año, sin que importe el tratamiento o cuidado que le brinde el propietario o quien lo use durante ese

tiempo.

32. Ministerio de Transporte. Solicita se declare la exequibilidad de la norma acusada. En primer término, sostiene que dicha norma no es violatoria del derecho de la libre competencia, toda vez que no impide el ejercicio de la actividad económica de los CDA, ni limita sus derechos. Particularmente, indica que la estipulación de contraer un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular no es un requisito desproporcionado, ya que se dispuso de forma legal y no reglamentaria.

33. Por otra parte, hace referencia al auto 658 del 04 de mayo de 2023 proferido por esta Corporación, en tanto se da respuesta a un cargo similar sobre vicios de forma en el trámite de la Ley 2283 de 2023, respecto de su publicación y a su vez, afirma que se atiene a lo explicado por el Congreso.

34. Respecto del cargo por violación del principio de unidad de materia, indica que el accionante desconoce que la Ley 2283 de 2023 desarrolla diferentes elementos: “modificar la ley 769 de 2002, reglamentar lo referente a los CEA y dictar otras disposiciones”, de ahí que resulte viable la adición que dispone el artículo 6 del parágrafo del artículo 53 de la Ley 769 de 2002. En ese sentido, resalta que el artículo 1° indica que el objeto de dicha ley es inicialmente establecer una serie de prerrogativas para el desarrollo de la actividad de los Organismos de Apoyo al Tránsito, entre ellos, los CDA.

35. Por último, señala que la constitución del seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular a cargo de los CDA, por la vigencia de cada uno de los certificados de revisión técnico-mecánica emitidos, conduce a que el servicio prestado se optimice aún más, lo que también contribuye a la seguridad vial de todos sus actores, como principio rector del transporte estipulado en el literal E del artículo 2 de la Ley 105 de 1993.

36. Academia Colombiana de Jurisprudencia. Manifiesta que resulta evidente que el Congreso no acató el procedimiento de formación de las leyes, lo cual compromete la validez de esta ley por vicios de forma. Alega que tampoco acató el principio de unidad de materia, debido a que, durante la mayoría del trámite, el proyecto se refería a los centros de enseñanza automovilista y no a los CDA, y, aunque ambos son organismos de apoyo al tránsito, la intención del Legislador iba dirigida a regular sobre los primeros. En ese sentido, concluye que la norma cuestionada se introdujo al trámite legislativo de forma indebida, sin observar

las normas que rigen los contratos de seguros, ni el respectivo estudio técnico sobre las consecuencias en el mercado. Por consiguiente, sostiene que hay lugar a que esta Corporación declare la inexecutable del artículo 6 de la Ley 2283 de 2023, “por vicios insalvables en su contenido material, así como vicios insanables en el procedimiento de su formación”.

37. Federación de Aseguradores Colombianos – FASECOLDA. El representante interviene en favor de la inexecutable del artículo 6 de la Ley 2283 de 2023, porque, además de lo desarrollado en la demanda, también quebranta el preámbulo y los artículos 1, 2, 6, 13, 133, 158 de la Constitución. Reafirma que, (i) durante el trámite legislativo el texto conciliado fue aprobado en la misma fecha de su publicación; (ii) la Cámara de Representantes infringió las reglas en materia de votación establecidas por la Ley 5ª de 1992, ya que no hubo unanimidad frente al texto conciliado y la aprobación sobre el mismo debió realizarse a través del voto nominal, como ocurrió en la plenaria del Senado; y (iii) no se mantuvo una estricta relación entre la iniciativa y la Ley resultante pues, sin justificación alguna, se equipararon dos organismos de apoyo al tránsito que no ejercen las mismas funciones.

38. Explica que la norma demandada genera una disminución en los ingresos de los CDA, así como un desincentivo en el ejercicio de la actividad de revisión técnico-mecánica, debido a que tales centros de diagnóstico podrán ser vinculados a procesos de responsabilidad civil derivados de los accidentes de tránsito de los vehículos particulares en los que aquéllos no tienen injerencia alguna.

39. Por consiguiente, alega que con esta medida no se persigue realmente un fin constitucional, debido a que no atiende a postulados superiores de solidaridad o protección a la población vulnerable; por el contrario, supone una afectación desproporcionada a los empresarios del sector. Finalmente, advierte que no existen razones técnicas ni jurídicas para beneficiar a los propietarios de los vehículos con una antigüedad igual o superior a los 6 años con un seguro gratuito a costa de los CDA, frente a los propietarios de vehículos y motocicletas nuevos, quienes, por el hecho de no estar obligados a la revisión técnico-mecánica, tendrían que sufragar el aludido seguro por su cuenta.

40. Rafael José Lafont. Interviene en favor de la executable del artículo 6 de la Ley 2283 de 2023. Frente a los vicios de forma, sostiene que, contrario a como lo afirma el accionante, el

texto conciliado no fue aprobado el mismo día de su publicación, y que, de forma errónea, el actor considera que la Corte ha interpretado el artículo 187 de la Ley 5ª de 1992 en el sentido de que las comisiones de conciliación deben estar conformadas con congresistas que tuvieran un rol importante o protagónico en el trámite de la ley.

41. Además, resalta que el hecho de que el artículo en cuestión haya sido incluido en la ponencia para primer debate ante el Senado no implica un rompimiento del principio de unidad de materia. De otra parte, tampoco evidencia la vulneración al artículo 333 superior, puesto que los CDA podrán ampliar la cobertura de la póliza de responsabilidad civil profesional, ya consagrada en el inciso 1º del artículo 8 de la Resolución 3318 de 2015, a daños materiales de terceros en siniestros de tránsito en favor del usuario, siempre y cuando se ajusten a las tarifas reguladas para la prestación del servicio.

42. Por último, resalta que en la Gaceta del Congreso 1494/2022, en las páginas 8 y 13 y siguientes, se advierte que el costo de esta póliza ya estaba contemplado en la Resolución 3318 de 2015 y explican las conveniencias económicas de la implementación de este seguro en materia de seguridad vial y parque automotor. Por tanto, considera que tampoco es cierto que el Legislador no justificó en el trámite legislativo el aspecto económico de la norma acusada, ni analizó su impacto en este aspecto.

43. Corporación Cámara Iberoamericana de Seguridad Vial – CISVI. Pide la declaratoria de inexequibilidad del artículo cuestionado. Inicia realizando un recuento sobre el contexto posterior a la expedición de la Ley 2283 de 2023. Particularmente, expone que el 15 de mayo del 2023 el Ministerio del Transporte emitió la Circular Externa 0177, mediante la cual se dan los lineamientos para la implementación del seguro por parte de los CDA y en la que se precisó que la disposición acusada “[...] trata de un tema en materia de seguros el cual no hace parte de las competencias en materia de transporte, tránsito e infraestructura de este ente ministerial”. A juicio de la Corporación, a raíz de este vacío jurídico, solo existe un sólo oferente (Seguros Mundial), que vulnera el derecho a la libre competencia.

44. Así mismo, sostiene que la norma examinada vulnera la libertad económica y de empresa, en razón a que el Legislador no determinó con qué finalidad la expidió, además que aquélla tampoco apunta a un fin constitucional de bienestar general, en la medida que supone una afectación desproporcionada e injustificada a los intereses patrimoniales de los

empresarios del sector. Al respecto, expone que: “(ejemplificación): un vehículo tipo motocicleta que hoy paga \$108.151 pesos por el servicio prestado por CDA, para el CDA ese vehículo tiene un gasto de administración por un valor de \$75.706 pesos, a su vez, el valor de la póliza según el artículo 6 de la [L]ey 2283 sería de \$59.000 pesos para este tipo de vehículo; para finalmente, generar una utilidad para el CDA por un valor de – \$26.555”.

45. También advierte que se desconoce abiertamente el artículo 1127 del Código de Comercio, ya que el artículo demandado no determina el tipo de daño que cubriría esa póliza, si se incurriría en responsabilidad de tipo contractual o extracontractual y quién sería el asegurado. Señala que lo mismo ocurre con el artículo 73 de la Ley 1480 de 2011 que se refiere al alcance de la responsabilidad de los organismos de inspección o evaluadores conforme al artículo 2.2.1.7.8.6 del Decreto 1595 de 2015, sobre las pólizas de responsabilidad civil profesional a cargo de los Organismos Evaluadores de la Conformidad; en conjunto con el artículo 9 de la Resolución 1355 de 2020 del Ministerio de Transporte, que dicta los “Requisitos y condiciones de Registro para que un Centro de Diagnóstico Automotor obtenga a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT el registro para su funcionamiento”. De forma tal que, con la expedición de la norma se incurre en una coexistencia de seguros.

46. Harold Eduardo Sua Montaña. Interviene en defensa de la declaratoria de inexecutable de la norma acusada, ante la vulneración del “artículo 160 (sic) constitucional”, debido a que en las gacetas allegadas consta que no hubo anuncio del informe de conciliación del proyecto, pues este se publicó una vez culminada la sesión plenaria del Senado en la que lo aprobaron con base en la ponencia previa. Por lo cual, sostiene que no es necesario profundizar en los demás cargos expuestos por el accionante.

E. CONCEPTO DE LA PROCURADORA GENERAL DE LA NACIÓN

47. La representante del Ministerio Público solicita se declare la exequibilidad del artículo 6 de la Ley 2283 de 2023. En primer término, resalta que los reparos frente a la restricción de las libertades económicas se asemejan a la demanda de constitucionalidad presentada en el expediente D-15149, proceso en el que también solicitó la declaratoria de exequibilidad de la norma acusada, a través del Concepto 7216 del 10 de julio de 2023. Por ello, también pide que se atienda al principio de cosa juzgada y en ese sentido, el despacho disponga estarse a

lo resuelto en la providencia mencionada.

48. Luego, aduce que la demanda no está llamada a prosperar, debido a que la disposición acusada no vulnera las libertades económicas, toda vez que representa una manifestación razonable del margen de configuración normativo del Legislador. Lo anterior, en tanto el Congreso creó el seguro para asegurar la prestación del servicio, es decir, la verificación del estado técnico y mecánico de los vehículos y así amparar los daños materiales de estos respecto de terceros.

49. En ese sentido, concluye que la norma cuestionada: (i) tiene una finalidad que no es prohibida constitucionalmente, esto es, “instaurar un mecanismo para amparar a los afectados por siniestros viales”, según el artículo 1° de la Ley 2283 de 2023, lo cual se acompasa con los artículos 78, 95.2 y 333 de la Carta; y (ii) la obligatoriedad de adquirir un seguro es un mecanismo adecuado para proteger los daños a la integridad física, salud, patrimonio y bienes de las personas perjudicadas por un eventual accidente de tránsito.

50. En segundo término, sostiene que el trámite de la iniciativa se cumplió con base en el artículo 161 superior, debido a que el informe de conciliación: (i) fue aprobado el 14 de diciembre de 2022 por la plenaria del Senado, según la Gaceta 285/2023, es decir, un día después de su publicación en la Gaceta 1645/2022, cumpliendo así con el termino requerido; (ii) fue aprobado por la plenaria de la Cámara de Representantes en sesión del 15 de diciembre, según la Gaceta 114/2023, por lo que no es cierto que se omitió esa instancia, y (iii) fue elaborado por una comisión accidental compuesta por congresistas que cumplen con los requisitos establecidos en el artículo 187 de la Ley 5ª de 1992.

51. Por último, advierte que no es una norma que adolezca de unidad de materia, por cuanto: (i) en el título de la Ley 2283 de 2023 se indica que el cuerpo normativo modifica el Código Nacional de Tránsito Terrestre y a su vez, reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito; (ii) el objeto principal de la Ley, dispuesto en su artículo 1°, incluye modificar el mencionado código con el fin de “instaurar mecanismos para amparar a los afectados por siniestros viales”, y (iii) el artículo demandado reglamenta la actividad de los CDA, los cuales, en su calidad de organismos de apoyo al tránsito, se les asigna la carga de suministrar un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil a sus clientes, con el fin de amparar a los afectados por siniestros en las vías.

. CONSIDERACIONES

A. A. COMPETENCIA

52. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 241.4 de la Constitución Política, la Corte es competente para conocer y decidir definitivamente sobre la demanda de inconstitucionalidad de la referencia, dado que se trata de una norma contenida en una ley de la República.

B. CUESTIÓN PREVIA

53. De entrada la Sala Plena advierte que en reciente sentencia C-470 de 2023, la Corte se pronunció sobre una demanda en contra del artículo 6 de la Ley 2283 de 2023. En consecuencia, y a efecto de evitar pronunciamientos inocuos sobre la aptitud de los cargos y el examen de fondo del artículo acusado, la Sala abordará en primer lugar el estudio del fenómeno jurídico de la cosa juzgada constitucional, para posteriormente, revisar si se configura o no respecto de la norma demandada en esta ocasión.

Cosa juzgada constitucional. Reiteración de jurisprudencia

54. La Corte Constitucional ha señalado que la cosa juzgada constitucional, “es una institución jurídico procesal que tiene su fundamento en el artículo 243 de la Constitución Política (...) mediante la cual se otorga a las decisiones plasmadas en una sentencia de constitucionalidad, el carácter de inmutables, vinculantes y definitivas”. Así, por regla general cuando ésta se configura, surge, entre otros efectos, la prohibición e imposibilidad para el juez constitucional de volver a conocer y decidir de fondo sobre lo ya debatido y resuelto.

55. El fenómeno de la cosa juzgada se configura cuando el juez constitucional verifica los siguientes requisitos: “i) identidad de objeto, es decir, que se proponga estudiar el mismo contenido normativo de la misma proposición normativa, ya estudiada en una sentencia anterior; ii) identidad de causa petendi, esto es, que se proponga dicho estudio por las mismas razones (esto incluye el referente constitucional o norma presuntamente vulnerada), ya estudiadas en una sentencia anterior y, por último, iii) identidad del parámetro de control de constitucionalidad, a saber, que no exista un cambio de contexto o nuevas razones

significativas que de manera excepcional hagan procedente la revisión, lo que la jurisprudencia ha referido como un nuevo contexto de valoración. Estos elementos son, en conjunto, condiciones necesarias y suficientes para declarar la cosa juzgada”.

56. Esta Corporación también ha precisado tres supuestos excepcionales que debilitan los efectos de la cosa juzgada, a saber: “i) la modificación del parámetro de control, lo cual sucede cuando se aprueban reformas constitucionales; ii) el cambio en el significado material de la Constitución, que se relaciona con modificaciones en el carácter dinámico de la carta, y iii) la variación del contexto normativo de la disposición o norma objeto de control, caso en el cual es necesario llevar a cabo una nueva ponderación de principios constitucionales”.

“Se tratará de una cosa juzgada constitucional formal cuando (sic): ‘(...) cuando existe una decisión previa del juez constitucional en relación con la misma norma que es llevada posteriormente a su estudio...’, o, cuando se trata de una norma con texto normativo exactamente igual, es decir, formalmente igual. Este evento hace que ‘... no se pueda volver a revisar la decisión adoptada mediante fallo ejecutoriado...’

De otra parte, habrá cosa juzgada constitucional material cuando: ‘(...) existen dos disposiciones distintas que, sin embargo, tienen el mismo contenido normativo. En estos casos, es claro que si ya se dio un juicio de constitucionalidad previo en torno a una de esas disposiciones, este juicio involucra la evaluación del contenido normativo como tal, más allá de los aspectos gramaticales o formales que pueden diferenciar las disposiciones demandadas. Por tanto opera el fenómeno de la cosa juzgada.”

58. Así mismo, la cosa juzgada constitucional puede clasificarse en relativa o absoluta. En el primer caso, será posible examinar de fondo la norma acusada desde la perspectiva de nuevas acusaciones. En el segundo caso, por regla general, no será posible emprender un nuevo examen constitucional.

59. Respecto a la cosa juzgada constitucional absoluta, la Corte ha resaltado que esta “cobra mayor relevancia cuando se trata de decisiones de inexequibilidad”, más aún si ésta se refiere a la totalidad de los enunciados normativos demandados. Lo anterior, ya que en estos casos las normas analizadas y contrarias a la Carta Política son expulsadas del ordenamiento jurídico, evitándose que se puedan volver a presentar demandas de inconstitucionalidad

sobre la misma o ser objeto de nueva discusión o debate, así se presenten cargos diferentes a los que motivaron la inexecutable, ya que “desde un punto de vista lógico-jurídico las normas en cuestión han dejado de existir en el mundo del derecho”. En esta línea, cuando la norma es declarada inexecutable, la cosa juzgada que recae sobre ese mismo texto normativo será siempre absoluta, por cuanto el retiro del ordenamiento jurídico se hace con independencia del cargo o los cargos que prosperaron.

60. Con fundamento en lo anterior, en materia de control constitucional, los efectos de la cosa juzgada dependerán de la decisión adoptada en el pronunciamiento previo. Así, cuando la decisión ha consistido en declarar la inconstitucionalidad de una norma, se activa la prohibición comprendida por el inciso 1º del artículo 243 superior conforme a lo cual los fallos que la Corte dicte en ejercicio del control jurisdiccional hacen tránsito a cosa juzgada constitucional, lo cual implica que no existe objeto para un nuevo pronunciamiento de esta Corte.

61. Ha dicho la Corte que, en tales eventos, “independientemente de los cargos, razones y motivos que hayan llevado a su declaración de inconstitucionalidad, no es posible emprender un nuevo análisis por cuanto tales normas han dejado de existir en el mundo jurídico”. Por tal razón, en los eventos de inexecutable de una norma jurídica, la demanda que se presente con posterioridad deberá rechazarse ante la ausencia de objeto de control, o en su defecto estarse a lo resuelto en la decisión anterior.

Caso concreto. La sentencia C-470 de 2023 configura cosa juzgada formal y absoluta, con ocasión de la declaratoria de inexecutable del artículo 6 de la Ley 2283 de 2023

62. En el asunto bajo estudio, el promotor de la acción alegó que el artículo 6 de la Ley 2283 de 2023 es inconstitucional, con fundamento en tres cargos (ver *supra*, sección I.B), a saber: (i) la vulneración del principio de unidad de materia consagrado artículo 158 superior; (ii) el desconocimiento de las reglas constitucionales para la conciliación de textos legislativos fijadas en el artículo 161 *ibidem*;- y (iii) la violación de las garantías propias de la libertad de empresa prevista en el artículo 333 *ibidem*.

63. La sentencia C-470 de 2023 declaró la inexecutable del artículo 6 de la Ley 2283 de 2023 por encontrarla violatoria del artículo 333 de la Constitución. La Corte consideró que la imposición a los CDA del deber de tomar por su cuenta un seguro obligatorio de

responsabilidad civil para vehículos particulares que ampare daños materiales causados a terceros, así éstos no tengan relación alguna con la actividad económica profesional desarrollada por tales centros, desborda la facultad que la Carta le otorga al Legislador para delimitar el alcance del derecho a la libertad económica, y transgrede en forma excesiva el núcleo esencial de dicha garantía constitucional.

64. En tales circunstancias, la Sala Plena concluye que en el presente caso no es posible emprender la revisión respecto de ninguno de los cargos formulados contra el artículo 6 de la Ley 2283 de 2023. En primer lugar, operó el fenómeno de cosa juzgada formal y absoluta por la violación del artículo 333 superior; y, en segundo lugar, respecto de los cargos por violación de los artículos 158 y 161 ibidem, por sustracción de materia no procede ningún pronunciamiento adicional, toda vez que la norma demandada ya fue expulsada del ordenamiento jurídico por virtud de la declaratoria de su inexequibilidad. Por lo expuesto, la Sala se estará a lo resuelto en la sentencia C-470 de 2023 por haberse configurado la cosa juzgada constitucional formal y absoluta.

C. SÍNTESIS DE LA DECISIÓN

65. Correspondió a la Corte estudiar una demanda contra el artículo 6° de la Ley 2283 de 2023 “[p]or medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística – CEA, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones.” Como quiera que esta corporación declaró la inexequibilidad de dicha norma mediante sentencia C-470 de 2023 por encontrarla violatoria del artículo 333 de la Constitución, la Sala resolvió estarse a lo resuelto en dicha providencia.

. DECISIÓN

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

RESUELVE

ESTARSE A LO RESUELTO en la sentencia C-470 de 2023, mediante la cual se decidió

“[d]eclarar INEXEQUIBLE el artículo 6 de la Ley 2283 de 2023 ‘Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística – CEA, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones’”.

Notifíquese, comuníquese y cúmplase,

DIANA FAJARDO RIVERA

Presidenta

Ausente con excusa

NATALIA ÁNGEL CABO

Magistrada

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

ANDREA LILIANA ROMERO LOPEZ

Secretaria General