

Bogota, 10 de febrero de 2020.

Señores

JUEZ ADMINISTRATIVOS DEL CIRCUITO DE BOGOTÁ D.C (REPARTO)

E. S. D.

Asunto: Demanda de nulidad de nulidad simple en contra el Decreto 749 del 10 de diciembre de 2019, expedido por el señor Alcalde Mayor de Bogotá, D.C., con el que se implementa en el Distrito Capital el Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular.

DIEGO ALEXANDER SANTOS OBANDO, ciudadano colombiano, mayor de edad, con domicilio en el Distrito Capital de Bogotá, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1.024.538.887 de Bogota D.C., obrando en nombre propio y en ejercicio de la ACCIÓN NULIDAD consagrada en el artículo 137 del CPACA- Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. (Ley 1437 del 18 de enero de 2011), de forma por demás respetuosa, me dirijo ante ustedes con el fin de solicitarles se sirvan declarar la nulidad y retirar del ordenamiento jurídico Decreto 749 del 10 de diciembre de 2019, por infracción de las normas constitucionales y legales a las cuales debía sujetarse.

I. NORMA ACUSADA.

DECRETO 749 DE 2019

(Diciembre 10)

Por medio del cual se implementa en el Distrito Capital el Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular

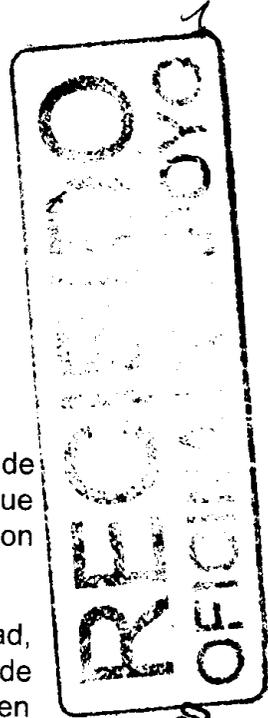
EL ALCALDE MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en los numeral 1 del artículo 315 de la Constitución Política de Colombia, los numerales 1, 3, 4 y 6 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, en los artículos 3 y 6 de la Ley 769 de 2002, numeral 5 del artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, consagra como uno de los principios fundamentales rectores del transporte, el de la intervención del Estado, en virtud del cual le corresponde la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que según el artículo 3 ídem, uno de los principios del transporte público es el del acceso al transporte, el cual implica la obligación de las autoridades competentes, de diseñar y ejecutar "(..) políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando



12 MAR 2020

los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo”.

Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010, prevé que: “... todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público...”.

Que el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, señala que son autoridades de tránsito los Alcaldes y los organismos de tránsito de carácter distrital.

Que el parágrafo 3 del artículo 6 ídem, dispone que los Alcaldes, dentro de su respectiva jurisdicción, deberán expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas.

Que el artículo 119 ídem consagra que: “(...) sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán (...) impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos”.

Que el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, en su numeral 5 estableció como fuente alterna de financiación, con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y el mejoramiento de la calidad, la siguiente:

“(...)

5. Áreas con restricción vehicular. Las autoridades territoriales podrán definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su tarifa y condiciones con base en estudios técnicos, con fundamento en el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte...”

Que los numerales 2 y 5 del artículo 2 del Decreto Distrital 672 de 2018, establecen como funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, las de fungir como autoridad de tránsito y transporte, y diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.

Que, según consta en el Acta de la sesión No. 07 del 16 de mayo de 2019, el CONFIS emitió concepto previo o aval fiscal referente a las necesidades de recursos externos del SITP, derivadas del diferencial tarifario en las diferentes fases de implementación del sistema, condicionando la disponibilidad de los recursos a lo siguiente:

“La compatibilidad depende de que se logren las nuevas fuentes de ingreso que contribuyen a la financiación del Sistema Integrado de Transporte Público y de que no se incluyan gastos no asociados directamente a diferencial tarifario. Por este motivo es importante

resaltar que, en caso de que los ingresos proyectados no se lleguen a materializar, será necesario realizar una recomposición del gasto general del Distrito Capital, con el fin de priorizar las demás necesidades y lograr el espacio fiscal para los nuevos requerimientos del FET."

Que la Corte Constitucional en Sentencia C-927 de 2006 se refirió a los precios públicos así: "... ese tipo de "contraprestaciones " se reconocen en la teoría de la Hacienda Pública con el nombre de "precios públicos", los cuales se predicen de los ingresos no tributarios del Estado que surgen como erogación pecuniaria de contrapartida directa, personal y conmutativa a cargo de los beneficiarios, cuya causa jurídica es -como ya se señaló- la autorización para acceder al uso temporal de bienes y servicios de propiedad estatal..."

Que la inminente necesidad de consecución de recursos para la sostenibilidad financiera del SITP, a futuro obliga a la Administración Distrital a identificar e implementar otras fuentes alternas de financiación que permitan la generación de recursos para costear la operación del Sistema y garantizar la adecuada prestación del servicio en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Que de acuerdo con el estudio STPr-T-003-2019 denominado "Permiso Especial de Acceso a Zona con Restricción Vehicular" realizado por la Subsecretaría de Política de Movilidad, la Subdirección de Transporte Privado, las Direcciones de Inteligencia y Planeación para la Movilidad, de la Secretaría Distrital de Movilidad se considera conveniente la implementación del Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular como mecanismo para la generación de recursos que permitan financiar la operación del SITP, con fundamento en lo establecido en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019.

Que el estudio citado determina que en el marco de "Áreas con restricción vehicular" planteada en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 "Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "Pacto por Colombia, pacto por la equidad" y teniendo en cuenta los análisis realizados, la medida contribuye en el cumplimiento de los siguientes objetivos:

- i) Generar una opción de precio público para evitar que los hogares compren dos vehículos como efecto de la medida "Pico y Placa" y por ende disminuir la tasa de motorización en la ciudad.
- ii) Condicionar espacial y temporalmente el tránsito vehicular en Bogotá, D.C., a fin de establecer mecanismos de gestión de la demanda de transporte para la generación de recursos por parte de los usuarios del vehículo particular.
- iii) Generar recursos adicionales para el SITP, con el fin de redistribuir las prioridades individuales del vehículo particular hacia las necesidades del transporte público colectivo.

Que mediante el Decreto Distrital 575 de 2013 modificado por el Decreto Distrital 515 de 2016 "Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular por las vías públicas en el Distrito Capital, y se derogan los Decretos Distritales 271 y 300 de 2012", se restringió la circulación de vehículos de servicio particular en el Distrito Capital y se delimitó el área de restricción al perímetro urbano de la ciudad.

Que en el estudio STPr-T-003-201 9 denominado "Permiso Especial de Acceso a Zona con Restricción Vehicular" se evidenció, a partir de la revisión de la tasa de motorización y la velocidad promedio de los principales corredores viales y los accesos urbanos a la ciudad, que en el perímetro urbano de manera general se presentan niveles altos de congestión que implican la necesidad de establecer alternativas a las medidas de restricción a la circulación de vehículos en el Distrito Capital.

Que el Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular, consiste en que una vez pagado el precio público y autorizado el permiso especial por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, el vehículo de servicio particular registrado y por el cual se realizó la solicitud, podrá circular en el área geográfica de restricción en los días y horarios en que les aplique la medida establecida en el Decreto Distrital 575 de 2013, o en la norma que lo modifique, sustituya o adicione.

Que la Administración Distrital requiere reglamentar y poner en funcionamiento el permiso especial de acceso a zona con restricción vehicular, como una opción voluntaria para las personas naturales y jurídicas que estén dispuestas a adquirir el permiso pagando un precio público en contraprestación.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. Implementar en el Distrito Capital el Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular, de acuerdo con lo establecido en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. El Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular se aplicará en todo el perímetro urbano de Bogotá D.C., y se otorgará a las personas naturales y jurídicas que voluntariamente acuerden con el Distrito Capital, pagar un precio público, según el periodo de tiempo por el que lo solicite y le sea aprobado. Este procedimiento será establecido por la Secretaría Distrital de Movilidad, en el acto administrativo al que hace referencia el artículo 5 del presente decreto.

Este permiso se otorgará al vehículo de servicio particular por el cual se registra y aprueba la solicitud. Una vez autorizado el vehículo, se permitirá la circulación del mismo en el área geográfica de restricción en los días y horarios en que les aplique la medida de restricción de circulación vehicular, establecida en el Decreto Distrital 575 de 2013, o en la norma que lo modifique, sustituya o adicione.

Parágrafo 1. El área geográfica de restricción al tránsito vehicular corresponde a la totalidad del perímetro urbano de la ciudad.

Parágrafo 2. La presente norma no aplica para vehículos de servicio de transporte público ni transporte de carga.

Parágrafo 3. Están exentos del pago del precio público, los vehículos que, de acuerdo con la normatividad vigente, no les aplique la medida de restricción vehicular establecida en el Decreto Distrital 575 de 2013 o en la norma que lo modifique, sustituya o adicione.

Artículo 3. Finalidad de la medida. La implementación del Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular (perímetro urbano de Bogotá D.C.), tiene como finalidad permitir, por el término aprobado por la Secretaría Distrital de Movilidad, el acceso y la circulación de vehículos de servicio particular al área geográfica de restricción en los días y horarios en que les aplique tal restricción a cambio del pago de un precio público destinado a la sostenibilidad financiera del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP.

Artículo 4. Contraprestación económica por el Permiso Especial de Acceso al Área de Restricción Vehicular. La contraprestación económica corresponde al precio público que se fija por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad, según el periodo de tiempo que voluntariamente solicite y pague la persona natural o jurídica para utilizar el Permiso Especial de Acceso a Área de Restricción Vehicular, a favor del Distrito Capital.

Artículo 5. Aspectos generales del precio público del Permiso Especial de Acceso a Área de Restricción Vehicular. La Secretaría Distrital de Movilidad definirá las características generales aplicables al precio público y la administración del mismo.

Parágrafo 1. La Secretaría Distrital de Movilidad, implementará dentro del registro de vehículos exceptuados de la restricción de pico y placa, la excepción de aquellos vehículos particulares autorizados y favorecidos con el Permiso Especial de Acceso a Área de Restricción Vehicular que trata el presente decreto.

Parágrafo 2. El precio público se fijará por parte de la Secretaría Distrital de Movilidad teniendo en cuenta los costos de aplicación de este Permiso Especial de Acceso a Área de Restricción Vehicular y las externalidades negativas que causaría y será actualizado dentro del primer trimestre de cada año, mediante acto administrativo, teniendo como base la variación del IPC del año anterior y según los resultados de los indicadores de recaudo y congestión del año anterior.

Parágrafo transitorio. El valor del precio público inicial será fijado antes del 31 de diciembre de 2019 en acto administrativo expedido por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Artículo 6. Recaudo. El recaudo del precio público se hará a través de la Tesorería Distrital de la Secretaría Distrital de Hacienda y los recursos recaudados deberán canalizarse a través del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET) del Distrito Capital o el instrumento que haga sus veces.

La Secretaría Distrital de Hacienda, en el ámbito de sus competencias, establecerá el procedimiento para el pago del precio público.

Artículo 7. Seguimiento, control y vigilancia. El esquema de seguimiento, control y vigilancia del Permiso Especial de Acceso a Áreas con Restricción Vehicular corresponde a la Secretaría Distrital de Movilidad, quien deberá monitorear el comportamiento de la medida, con énfasis en el número de vehículos registrados y el recaudo generado.

Artículo 8. Comunicación y divulgación. La Secretaría Distrital de Movilidad adelantará campañas de comunicación y divulgación sobre el Permiso Especial de Acceso a Áreas con Restricción Vehicular.

Artículo 9. Vigencia. El presente decreto rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

II. CONCEPTO DE VIOLACIÓN

- A. Falsa motivación. No observar el alcance del numeral 5 del artículo 33 de la ley 1753 de 2015 modificado por el artículo 97 de la ley 1955 de 2019. Indebida interpretación y aplicación de la norma. No sujetarse a norma superior.

El artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 incluye la posibilidad de que las autoridades locales regular zonas en las cuales se puede cobrar por el acceso, lo cual es perfectamente entendible como ha sucedido en otras ciudades del mundo, a efectos de regular el tráfico y disminuirlo en algunas zonas de especial concentración, el objetivo es desestimular la circulación en esas zonas y regular la movilidad.

El artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, en su numeral 5 establece:

(...) 5. Áreas con restricción vehicular. Las autoridades territoriales podrán **definir áreas de congestión** en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su tarifa y condiciones con base en estudios técnicos, con fundamento en el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte..." (Negrilla Propia)

No obstante el artículo 2 del Decreto 749 de 2019 define como zonas de restricción toda el área de Bogotá, es decir que la restricción de circulación no es en un área específica de la ciudad sino todo la ciudad, lo cual no dispone el artículo 97 de la ley 1955 de 2019; se entiende que son áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular, no puede entenderse que toda una ciudad esté incluida. Esta interpretación claramente desborda el alcance y finalidad del artículo del plan nacional de desarrollo, inc 2 artículo 27 Código Civil; se discute el acceso a una determinada área de una entidad territorial no el acceso en su conjunto.

Con la media se estaría cobrando por ingresar a la ciudad un valor adicional diferente al peaje en los horarios que aplica la medida del pico y placa, lo cual es un contrasentido con lo que establece la norma; lo que se busca es el limitar el acceso a una determinada área de ente territorial, en este caso el Distrito, por sus condiciones de movilidad no impedir o cobrar por el acceso a las ciudades y municipios so pretexto de que su movilidad es compleja.

Si bien con esa medida se busca regular el tráfico, puede llegar a mejorar el medio ambiente, de otro lado se expide el Decreto 749 de 2019, que permite la circulación de los vehículo que paguen una suma, según han señalado las autoridades en declaraciones públicas a diferentes medios de comunicación, de dos millones seiscientos mil pesos semestrales .

Entonces si lo que se busca es proteger bienes superiores como lo son el medio ambiente, movilidad y la calidad de vida de los ciudadanos, no es coherente que con el mismo fundamento se expida una medida que permita el pago para poder exonerarse de la restricción, medida que claramente, cómo se ha explicado en medios de comunicación, busca conseguir recursos para el Distrito. De manera que la facultad otorgada para regular el tránsito se convirtió en un decreto que establece un tributo adicional a la movilidad para los propietarios de vehículos.

Además, es incoherente la actividad de la administración: por un lado la medida del horario de pico y placa establece que los vehículos según su placa no pueden transitar en determinadas horas, decreto 549 de 2019, con el fin de mejorar el tráfico de la ciudad y el medio ambiente. Se entiende que las horas definidas son las que más tiene tráfico, si no fuese así se ampliará o se reduciría la media o mudara el horario. Ahora se presenta un estudio que, según cita la administración, todos los días en toda la ciudad hay congestión y que como consecuencia abre la posibilidad de pagar para transitar en una ciudad congestionada. Es ilógico que se cobre por transitar en toda la ciudad en determinada hora cuando según el estudio esta congestionada, con el fin de mejorar el tráfico, el medio ambiente y la movilidad. Esa contribución sólo busca ingresos y se disfraza con otros objetivos.

B. Falta de Competencia de la administración Distrital para la imposición de contribuciones artículo 338 Constitución Política. Ilegalidad de la contribución.

Ahora, lo pretendido por la administración es crear una nueva contribución a los ciudadanos por usar el vehículo en determinado espacio y horario no cuenta con la competencia en la medida que

a la luz del principio de legalidad tributaria, el artículo 338 de la Constitución Política prevé expresamente que la competencia para crear, modificar y eliminar los tributos y fijar sus elementos estructurales le corresponde al Congreso de la República, a las asambleas departamentales y a los concejos municipales o distritales. Según la jurisprudencia constitucional, a nivel departamental o municipal, solo las asambleas departamentales y los concejos municipales tienen la competencia para crear impuestos y definir sus elementos, así como para completar la definición de los mismos incluida en la ley que autoriza su creación. En este sentido, en ningún caso, el Legislador podría deferir a los gobernadores o a los alcaldes la competencia para crear impuestos o definir alguno de sus elementos, so pena de desconocer el principio de legalidad tributaria. Por esto último, la primera interpretación de la norma demandada es incompatible con el artículo 338 de

la Constitución Política; mientras que la segunda sí es conforme a dicho artículo. (Sentencia C-269-19).

En la medida en que las competencias fiscales de los entes territoriales están circunscritas a la regulación constitucional y legal, el principio de legalidad tributaria también cumple propósitos de garantía del principio de unidad económica, a través del cual se coordinan dichas competencias concurrentes entre los niveles central y local del Estado, en búsqueda de la coherencia en el ejercicio del poder impositivo. Sobre este particular, expresa la Corte que “corresponderá entonces al Congreso de la República la creación de los tributos del orden territorial y el señalamiento de los aspectos básicos de cada uno de ellos, los cuales serán apreciados en cada caso concreto en atención a la especificidad del impuesto, tasa o contribución de que se trate.

Por su parte, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales establecerán los demás componentes del tributo, dentro de los parámetros generales o restringidos que fije la correspondiente ley de autorización. (...) De lo contrario, si correspondiera únicamente al Congreso determinar todos y cada uno de los elementos de los tributos del orden territorial, carecería de sentido la expresión que emplea el inciso primero del artículo 338 de la Constitución y según la cual “La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos”.

La legalidad del tributo se predica de las diferentes modalidades de ingresos tributarios, bien sean impuestos, tasas, contribuciones o tributos sui generis. No obstante, desde la Constitución si se advierten niveles diferenciados en el grado de definición exigido. Así, mientras los elementos esenciales de los ingresos nacionales deben ser definidos de manera “clara e inequívoca” por el Legislador, en el caso de los gravámenes territoriales, la ley se limita a autorizar la creación del ingreso fiscal a través de la prefiguración de sus aspectos básicos, los cuales son concretizados por las asambleas y concejos. Así, se reafirman los elementos centrales de la legalidad tributaria, a saber: (i) la necesaria representación popular en el establecimiento de los tributos; (ii) la certeza del tributo, que implica la fijación clara y precisa de todos y cada uno de los elementos del mismo; (iii) la ausencia de soberanía fiscal en cabeza de las entidades territoriales; y (iv) la posibilidad de que las entidades territoriales, con base en su autonomía, regulen aspectos tributarios dentro del marco fijado por la ley. (C-056-19) (Negrilla fuera de texto original)

Cuando el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015 dispone que los entes territoriales son los competentes debe entenderse que son lo concejo municipales, en el caso concreto el Concejo de Bogota, en la medida que la imposición de impuesto, tasa o contribución conforme a jurisprudencia citada no son de resorte, respecto el decreto demandado, al Alcalde mayor de Bogota.

C. Desatención a la Justicia, Equidad, Progresividad tributaria y Capacidad Económica.

La Corte Constitucional ha determinado que toda contribución que hacen los ciudadanos se debe ajustar a los principios de Justicia, Equidad, Progresividad tributaria y Capacidad Económica. Los cuales fueron desconocidos por el decreto demandado.

Los propietarios de vehículos tienen cargas excesivas que la administración a impuesto, i) debe cancelar el impuesto de rodamiento (Artículos 138 y 139 de la ley 488 de 1998), ii) los vehículos conforme el artículo xx del estatuto tributario es un bien base para el pago de impuesto de renta, iii) deben cancelar el valor de revisión tecnomecánica (Artículo 52 Decreto 019 de 2012), iv) seguro obligatorio (Artículo 42 ley 769 de 2002), v) no puede usar el vehículos determinadas horas del día según su día de pico y placa (Decreto Distrital 549 de 2019), vii) al año no puede usar un día, la administración distrital propone otro, por la medida del día sin carro y moto (Decreto Distrital 054 de 2017) y viii) ahora se pretende que para usar el vehículo en las horas de pico y placa se debe cancelar una valor y realizar actividades de beneficio social, según han anunciado los voceros de la administración. Sin dejar de mencionar que lo buscado por la norma del plan nacional de desarrollo es el acceso a determinadas zonas de una ciudad, aquí lo que se pretende es cobrar por circular en cualquier parte de la ciudad, es decir, lo mismo que el impuesto de rodamiento.

Adicionalmente, existe un impuesto de carácter municipal que se denomina impuesto de circulación, tránsito y rodamiento, conforme a los artículos 138 y 139 de la ley 488 de 1998:

ARTÍCULO 138. Impuesto sobre vehículos automotores. Créase el impuesto sobre vehículos automotores el cual sustituirá a los impuestos de timbre nacional sobre vehículos automotores, cuya renta se cede, de circulación y tránsito y el unificado de vehículos del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, y se regirá por las normas de la presente ley.

El Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá podrá mantener el gravamen a los vehículos de servicio público que hubiere establecido antes de la vigencia de esta ley.

ARTÍCULO 139. Beneficiarios de las rentas del impuesto. La renta del impuesto sobre vehículos automotores, corresponderá a los municipios, distritos, departamentos y el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, en las condiciones y términos establecidos en la presente ley.

Esta nueva contribución que trae el decreto demandado afecta el principio de equidad tributaria de que trata el artículo 363 de la Constitución opera como límite a la potestad impositiva del Legislador, aunque también es expresión concreta del principio de igualdad. En líneas generales, el contenido de este principio refiere a la prohibición que el orden jurídico imponga obligaciones excesivas o beneficios desbordados al contribuyente. En términos de la jurisprudencia, la equidad tributaria consiste en "un criterio con base en el cual se pondera la distribución de las cargas y de los beneficios o la imposición de gravámenes entre los contribuyentes para

evitar que haya cargas excesivas o beneficios exagerados. Una carga es excesiva o un beneficio es exagerado cuando no consulta la capacidad económica de los sujetos pasivos en razón a la naturaleza y fines del impuesto en cuestión". (Sentencia C - 056 de 2019)

Así las cosas, con la medida del Distrito se está generando una carga excesiva a los ciudadanos por un beneficio ya de por sí limitado, ya que para usar un vehículo tiene que cancelar un impuesto, debe soportar medidas como el pico y placa, el día sin carro y sin moto y ahora se pretende que pague un valor adicional. Es decir, quien es propietario de un vehículo en la ciudad de Bogotá se le está imponiendo una carga excesiva para un beneficio que no es proporcional o no se equipara con el beneficio que está otorgando la Administración, lo cual no cumple con criterios de justicia, equidad y progresividad tributaria.

No hay que olvidar que en los últimos años se han expedido reformas tributarias, lo cual claramente ha gravado de forma considerable de a los contribuyentes, lo cual ha afectado sus ingresos, su calidad de vida y el desarrollo económico. La Corte Constitucional mediante la sentencia C-593/19 declaró inexecutable el artículo el artículo 21 de la Ley de 1943 de 2018 que establecía el impuesto al consumo de bienes inmuebles, que gravaba con una tarifa de 2% la enajenación, a cualquier título, de inmuebles "cuyo valor supere las 26.800 UVT", vulnerar los principios de equidad tributaria en sus dimensiones horizontal y vertical, y desconocía la capacidad contributiva de las personas. Además, que el país cuenta con un desempleo del 13%, certificado por el DANE.

El principio de equidad tributaria de que trata el artículo 363 de la Constitución opera como límite a la potestad impositiva del Legislador, aunque también es expresión concreta del principio de igualdad. En líneas generales, el contenido de ese principio refiere a la prohibición que el orden jurídico imponga obligaciones excesivas o beneficios desbordados al contribuyente. En términos de la jurisprudencia, la equidad tributaria consiste en "un criterio con base en el cual se pondera la distribución de las cargas y de los beneficios o la imposición de gravámenes entre los contribuyentes para evitar que haya cargas excesivas o beneficios exagerados. Una carga es excesiva o un beneficio es exagerado cuando no consulta la capacidad económica de los sujetos pasivos en razón a la naturaleza y fines del impuesto en cuestión".

La equidad tributaria, a su vez, tiene dos variables: (i) la equidad horizontal, según la cual el sistema tributario debe tratar de idéntica manera a las personas que, antes de tributar, gozan de la misma capacidad económica, de modo tal que queden situadas en el mismo nivel después de pagar sus contribuciones; y (ii) la equidad vertical, identificada con la exigencia de progresividad, que ordena distribuir la carga tributaria de forma que quienes tienen mayor capacidad económica soporten una mayor cuota de impuesto.

La medida demandada tiene implicaciones confiscatorias. El pago de los costos asociados a los vehículos impuestos por la administración implica una expropiación

de facto de la propiedad privada o de los beneficios de la iniciativa económica de los particulares. Esto en razón a que el pago de todos los costos impuestos por la ley impide que propietario de vehículos obtengan una utilidad o ganancia al adquirirlo.

A este respecto, debe tenerse en cuenta que el efecto confiscatorio en mención opera cuando el impuesto genera un impacto desproporcionado en el patrimonio del contribuyente, con efectos claramente expropiatorios. Así, previsiones que establezcan tratamientos fiscales más gravosos o que deroguen beneficios impositivos, pero que carezcan de la entidad señalada y estén dirigidas a la satisfacción de fines constitucionalmente valiosos, no generan una infracción del principio de equidad tributaria.

VI. PRETENSIONES.

Primero: Se declare la nulidad decreto 749 de 2019 por infracción a normas legales y constitucionales expuestas.

Como subsidiaria.

Segundo: Se declare la nulidad parcial del decreto 749 de 2019 por infracción a normas legales y constitucionales expuestas, en aquellos apartes en los que esté probada su ilegalidad.

VII. PUBLICACIÓN.

La norma demandado se encuentra publicada en las siguientes páginas de la administración distrital:

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=88265&dt=S>

<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=88330>

VIII. ANEXOS Y COPIAS

- Copia simple del acto administrativo demandado
- Traslados para las diferentes intervinientes.
- Demanda en formato Digital

VIII. NOTIFICACIONES.

- La Alcaldía Mayor Bogotá, recibirá notificaciones en la Carrera 8° No. 10-65 en la ciudad de Bogota D.C. Correo de Notificaciones Judiciales: notificacionesjudiciales@secretariajuridica.gov.co
- El Ministerio Público en la carrera 5 No. 15 - 60 en Bogotá. Correo de Notificaciones Judiciales: procesosjudiciales@procuraduria.gov.co.

- La Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado en la Calle 16 N°68d - 89 de Bogotá. Correo de Notificaciones Judiciales: procesosnacionales@defensajuridica.gov.co
- El suscrito en la Calle 67 No., 7-35, Torre A, Piso 2 en la Ciudad de Bogota D.C. y al correo electrónico dasantos@serdan.com.co.

Atentamente,

Diego A Santos

DIEGO ALEXANDER SANTOS OBANDO
C.C. No. 1.024.538.887 de Bogota D.C.