

# Notas de Hacienda

Diciembre · 2025

## Diagnóstico del impuesto de vehículos automotores

### 1. Introducción

La Ley 488 de 1998 creó el impuesto sobre vehículos automotores en reemplazo de los impuestos territoriales que estaban asociados a los vehículos y su circulación. Mediante esta ley, el tributo fue cedido a los departamentos, municipios y el Distrito Capital de Bogotá, quienes asumieron la competencia para su administración, liquidación, fiscalización, control, cobro y recaudo. Este impuesto recae sobre la propiedad o la posesión de vehículos matriculados en el país y constituye una de las principales fuentes de los ingresos territoriales.

Entendido como un impuesto nacional cedido a las entidades territoriales con el fin de que estas cuenten con los recursos necesarios para realizar las inversiones propias en movilidad y transporte, el impuesto sobre vehículos automotores responde al principio de territorialidad, según el cual los contribuyentes deben tributar en el lugar en el que se hace la explotación económica o se utiliza la infraestructura a su favor.

Esto no ocurre hoy en el caso del impuesto sobre vehículos. De acuerdo con las estimaciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, cerca del 30% de los vehículos que circulan habitualmente en Bogotá están matriculados por fuera de la ciudad, y cerca de dos terceras partes de estos, según las estimaciones complementarias de la Secretaría Distrital de Hacienda, están matriculados en los municipios del departamento de Cundinamarca.

### Contenido

■ 1. Introducción  
[Pag 1](#)

■ 2. Diagnóstico  
[Pag 3](#)

■ 3. Medidas  
[Pag 14](#)

■ 4. Conclusiones  
[Pag 19](#)

■ Anexo 1  
[Pag 21](#)

■ Anexo 2  
[Pag 22](#)

Aunque Bogotá cuenta con el parque automotor más grande del país y ha registrado tasas de crecimiento positivas en el agregado, los registros administrativos indican que el crecimiento se ha ralentizado por cuenta de una pérdida progresiva en la participación en la matrícula de vehículos con motor a combustión frente a otros departamentos y por un incremento en el traslado de matrículas.

Esta situación no obedece a dinámicas económicas diferenciadas, pues la participación de Bogotá en el PIB nacional solo ha variado dos puntos porcentuales en los últimos 20 años, sino a incentivos tributarios creados por otras jurisdicciones que han distorsionado la decisión de dónde matricular los vehículos, pese a que la jurisprudencia del Consejo de Estado ha reiterado que los departamentos no tienen competencia para otorgar descuentos o beneficios sobre un impuesto nacional cedido. Mientras que el crecimiento de las matrículas de vehículos de combustión en Bogotá decrece, en municipios como Funza, Chía, Mosquera y Madrid —cuyas matrículas superan con creces las de ciudades capitales como Barranquilla o Pereira— crecen aceleradamente.

Como consecuencia de esta situación, Bogotá ha dejado de recaudar recursos esenciales para el sostenimiento de su infraestructura y servicios, acumulando una pérdida estimada de \$1,1 billones en los últimos diez años y dejando de percibir anualmente cerca de \$36 mil millones que Cundinamarca debería transferirle por participación municipal del impuesto, conforme a la Constitución y el Decreto Ley 1421 de 1993.

Esta tendencia tiene efectos profundos sobre la movilidad y la sostenibilidad fiscal del Distrito. A pesar de ser la entidad territorial con mayor demanda sobre la infraestructura vial y mayor densidad de tránsito, Bogotá está recibiendo una fracción decreciente de los recursos que deberían contribuir a financiar esa carga. El resultado es una externalidad negativa clara: un número creciente de vehículos que circulan cotidianamente por las vías de Bogotá —particularmente los automóviles, camperos y camionetas con motor a combustión— lo hacen sin contribuir proporcionalmente al mantenimiento, control, gestión del tráfico y mitigación de congestión que la ciudad debe asumir.

Adicionalmente, Bogotá, en su calidad de municipio —sin perjuicio de las normas especiales que le aplican por ser Distrito Capital— es titular de la participación sobre el impuesto vehicular que el artículo 150 de la Ley 488 de 1998 establece: el 20% del total recaudado por los demás departamentos le corresponde a Bogotá cuando la dirección informada en la declaración del impuesto esté en la ciudad. Sin embargo, en el caso de Cundinamarca, por ejemplo, hay serios indicios de que los giros que realizaron en 2024 y 2025 no corresponden al número de vehículos que están matriculados en sus municipios y que circulan habitualmente en Bogotá.

En un escenario en el que ha crecido significativamente el gasto distrital en infraestructura vial, control de siniestros y gestión del tráfico y en el que ese gasto crece al ritmo que crecen los vehículos que circulan en la ciudad, es importante (i) entender las dinámicas del parque automotor, (ii) caracterizar las consecuencias de dichas dinámicas en términos del recaudo del impuesto y de la participación en el impuesto sobre vehículos automotores y (iii) proponer medidas que incentiven la matrícula vehicular y frenen la erosión de la base gravable de este impuesto en Bogotá. El presente documento busca atender estos tres objetivos relevantes para la administración tributaria.

Para ello, el análisis se centrará en los vehículos automotores de combustible fósil sin incluir

motocicletas. Las razones son claras. Las matrículas de vehículos híbridos y eléctricos en Bogotá han crecido, pero es en el segmento de combustible fósil donde Bogotá ha perdido ventaja competitiva frente a otras entidades territoriales debido a la existencia de incentivos tributarios. Adicionalmente, por los costos relativos de matrícula, es previsible que las motocicletas se matriculen en su mayoría fuera de Bogotá, así como los vehículos de servicio público, que solo pagan el impuesto de vehículos en la ciudad.

En suma, Bogotá debe seguir de cerca la evolución de los vehículos matriculados en la ciudad, en municipios aledaños, y en el total nacional, con el fin de identificar los factores que pueden estar afectando su comportamiento y evaluar el impacto fiscal asociado a la matriculación de vehículos fuera de la ciudad por parte de propietarios que residen en ella. Por cuenta del incumplimiento del principio tributario de territorialidad, Bogotá asume los costos asociados a las externalidades negativas generadas por dichos vehículos (congestión, deterioro de la infraestructura vial y contaminación atmosférica), pero no recibe la contraprestación fiscal que debería contribuir al mantenimiento de la infraestructura y al financiamiento de las políticas ambientales y de movilidad.

Después de esta introducción, se presenta un diagnóstico de la situación a partir de las tendencias del parque automotor, los costos e incentivos que enfrenta un propietario y los impactos en términos del recaudo y de la participación en el impuesto sobre vehículos automotores que le giran a Bogotá los departamentos del país. Posteriormente, se enuncian las medidas administrativas que Bogotá ha contemplado para incentivar las matrículas de vehículos en la ciudad. Para terminar, se exponen algunas consideraciones finales relevantes para la implementación de dichas medidas.

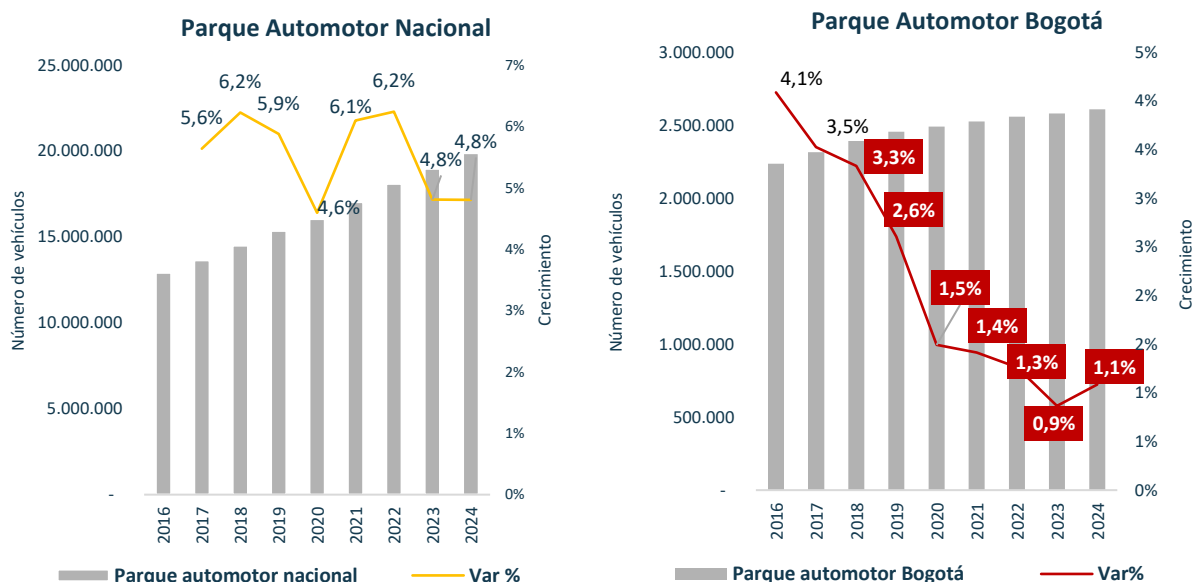
## 2. Diagnóstico

### 2.1 Parque automotor

El parque automotor de Bogotá en 2024 fue de 2,6 millones de vehículos, 400.000 más que en 2016. Aunque la tasa promedio de crecimiento ha sido positiva (2,2% entre 2016 y 2024), esta es inferior al crecimiento promedio del total del parque automotor (5,5% en el mismo período). En 2024, la brecha en las tendencias se hizo más evidente: la tasa de crecimiento del parque nacional fue 3,9 puntos porcentuales (p.p.) más alta que la de Bogotá. Estos datos indican que, aunque crece, el parque automotor de Bogotá crece menos que el total nacional, y esta es una tendencia que se cumple en todos los años desde 2016 hasta 2024 (**Gráfico 1**).

El bajo dinamismo en el crecimiento del parque automotor de Bogotá en comparación con el total nacional evidencia que otras entidades territoriales han venido presentando un mayor dinamismo que el de la capital. Los cambios del parque automotor se explican a partir de los flujos de entrada y salida de vehículos al parque, lo que permite identificar cómo varían el tamaño, composición (tipo de vehículos) y antigüedad año tras año. Los flujos de entrada corresponden a matrículas (vehículos nuevos) y radicaciones (vehículos provenientes de otras jurisdicciones); por su parte, las salidas se componen de traslados (vehículos que salen a otros municipios) y cancelaciones (vehículos cuya matrícula se cancela o se anula).

**Gráfico 1. Parque automotor Nacional y Bogotá**  
*Porcentaje*



**Nota:** incluye automóvil, campero, camioneta, cuadriciclo, motocicleta, bus, microbús, buseta, camión, volqueta, ambulancia, motocarro, vehículos de tracción animal.

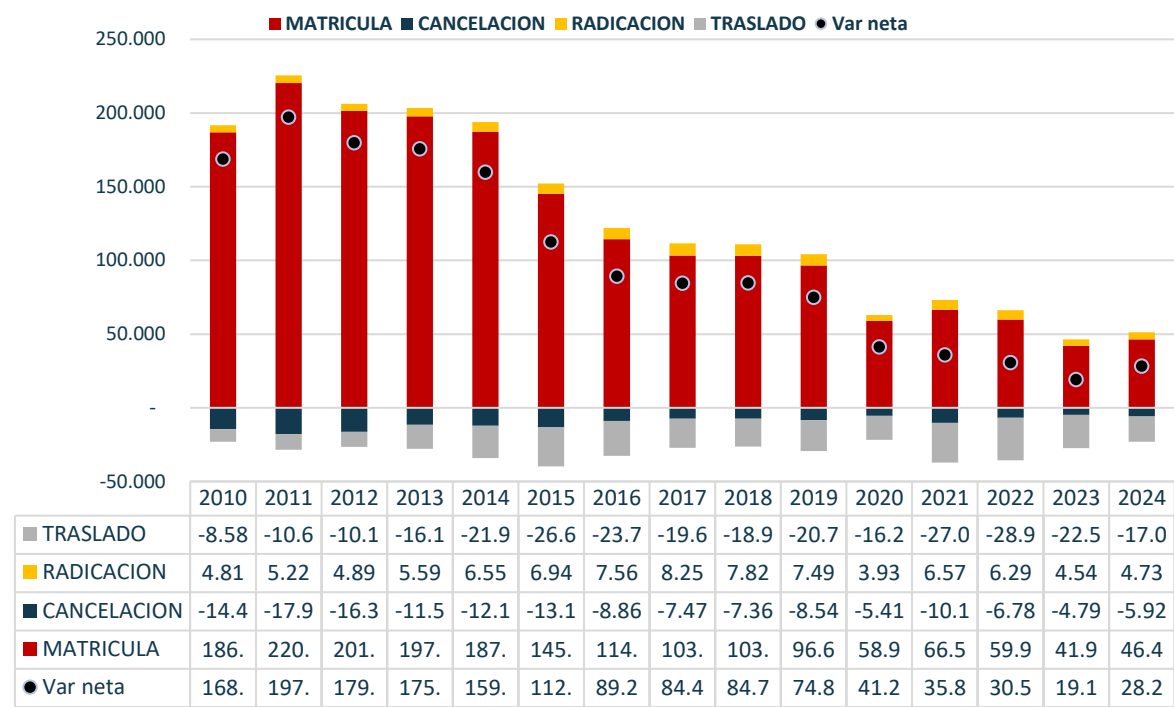
**Fuente:** Parque automotor Nacional: Informes Registro Único Nacional de Tránsito. Registro Distrital Automotor: Secretaría Distrital de Movilidad.

El parque automotor de Bogotá está compuesto principalmente por vehículos, camperos y camionetas, que representan el 80% del total de vehículos registrados en la ciudad. En 2011, se encontraban registrados 1,2 millones de automóviles, camperos y camionetas, para el 2024, se encontraban registrados 2,1 millones, lo que quiere decir que en promedio se registraron 69.230 vehículos anualmente. El siguiente tipo de vehículo de mayor relevancia en la ciudad son las motocicletas, que representan el 18% del total de vehículos en la ciudad, y el restante 2% lo componen los buses, transporte de carga y vehículos de maquinaria industrial.

El **Gráfico 2** muestra que históricamente los flujos de entrada han sido mayores a los flujos de salida, sin embargo, se observa una clara tendencia descendente de la variación neta de los flujos. En 2011, se presentó una variación neta positiva de 197.075 vehículos, la cual ha venido disminuyendo, ubicándose en 2024 en 28.245 vehículos.

La disminución en la variación se explica principalmente por una fuerte disminución en los flujos de entrada. Los vehículos nuevos matriculados presentaron una fuerte disminución entre 2010 y 2024, registrando 140.000 vehículos menos matriculados, por su parte, las radicaciones se mantuvieron estables alrededor de las 4.700 anuales. Adicionalmente, los traslados se duplicaron en el periodo analizado (**Gráfico 2**).

Gráfico 2. Dinámica del parque automotor Bogotá - Entradas y salidas  
Unidades



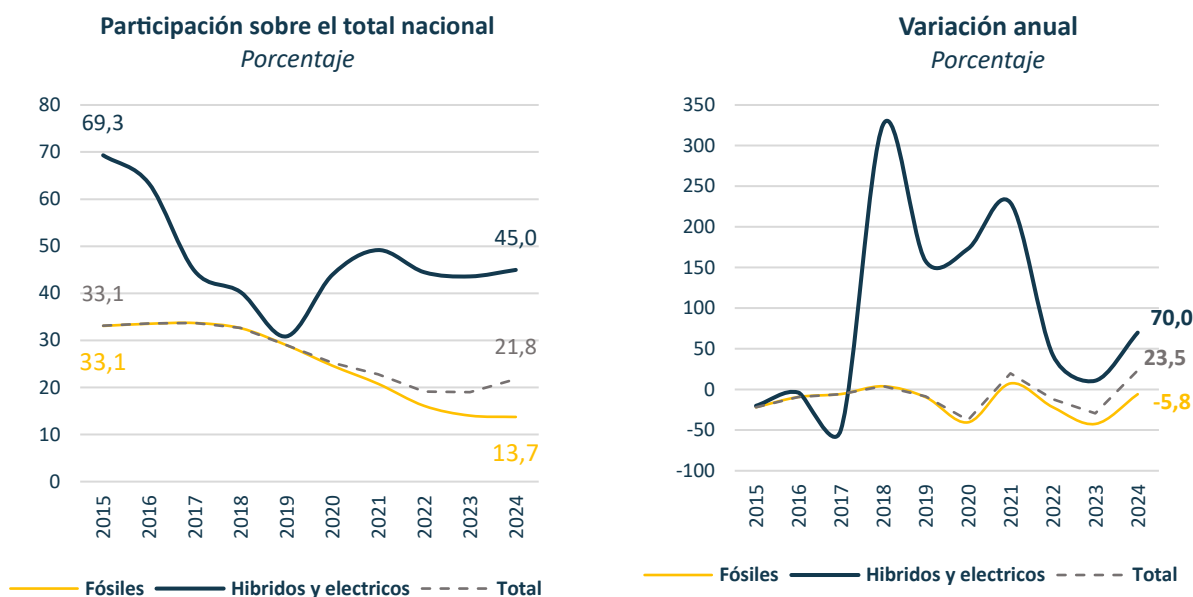
Fuente: Registro Distrital Automotor: Secretaría Distrital de Movilidad

Al observar la variación neta entre traslados y radicaciones —que son los propietarios de vehículos que deciden cambiar la entidad territorial donde los tienen registrados—, se evidencia que son más los propietarios que deciden retirar sus vehículos de la jurisdicción de Bogotá que los que deciden traerlos a la capital. Esto ha dejado a la ciudad en una clara desventaja y le ha hecho perder un número importante de vehículos que venían pagando su impuesto en la ciudad. Para el año 2024, 17.014 vehículos trasladaron la matrícula de su vehículo a otros municipios, mientras solo 4.730 decidieron traerla hacia la ciudad (Gráfico 2).

2.2 Dinámicas de matrículas nuevas

Como se mencionó anteriormente, los vehículos nuevos matriculados son la variable con mayor incidencia en la dinámica del parque automotor de la ciudad. Los datos indican que los vehículos matriculados en Bogotá representan cada vez más una proporción menor del total nacional. En 2015, 33 de cada 100 vehículos nuevos se matriculaba en Bogotá; en 2024, solo eran casi 22 por cada 100. La reducción ha ocurrido tanto en el segmento de combustibles fósiles como de híbridos y eléctricos (Gráfico 3).

**Gráfico 3. Vehículos nuevos matriculados\* en Bogotá por tipo de combustible**  
Unidades



\*No se incluyen motos.

**Fuente:** Cálculos propios con información de Andemos.

Para 2024, los vehículos matriculados en la ciudad mostraron un crecimiento anual de 23,5%, explicado por el efecto base creado por las disminuciones registradas en 2022 (-12,0%) y 2023 (-29,2%). Por tipo de combustible, el crecimiento fue explicado en su totalidad por el incremento de los vehículos híbridos y eléctricos (70,0%), por su parte, los vehículos de combustibles fósiles presentaron una disminución por tercer año consecutivo, al registrar una caída de 5,8% (**Gráfico 2**).

Con esto, la variación promedio

anual de las matrículas en Bogotá, entre 2015 y 2024, fue de -7,7%, explicada por una disminución de -14,5% en los vehículos a combustión y un incremento de 93,6% en los vehículos híbridos y eléctricos.

Al analizar las matrículas de vehículos de combustibles fósiles a nivel municipal, se observa que, aunque Bogotá fue la ciudad con mayor número de registros en 2024, presentó una contracción de 5,8%, superior a la del total nacional (-3,9%). Por su parte, municipios como Girón (53,2%), Madrid (43,6%) y Bucaramanga (39,9%) registraron crecimientos superiores al 35%, mientras que Mosquera y Chía tuvieron aumentos de 16,4% y 9,7%, respectivamente (**Tabla 1**).

1. La variación promedio anual de las matrículas en Bogotá, entre 2015 y 2024, fue de -7,7%, explicada por una disminución de -14,5% en los vehículos a combustión y un incremento de 93,6% en los vehículos híbridos y eléctricos.

**Tabla 1. Vehículos nuevos matriculados de combustibles fósiles por municipios***Unidades - Porcentaje*

Municipio	2023	2024	Participación	Variación anual
Girón	2.631	4.030	2,7%	53,2%
Madrid	1.637	2.350	1,6%	43,6%
Bucaramanga	1.630	2.280	1,5%	39,9%
Mosquera	3.749	4.362	2,9%	16,4%
Chía	7.936	8.706	5,8%	9,7%
Barranquilla	4.289	4.682	3,1%	9,2%
Envigado	9.893	10.169	6,8%	2,8%
Cali	10.810	11.105	7,4%	2,7%
Medellín	10.114	10.036	6,7%	-0,8%
Resto	39.248	38.840	26,0%	-1,0%
Pereira	3.179	3.100	2,1%	-2,5%
Manizales	2.759	2.670	1,8%	-3,2%
Villavicencio	2.446	2.326	1,6%	-4,9%
<b>Bogotá</b>	<b>21.775</b>	<b>20.508</b>	<b>13,7%</b>	<b>-5,8%</b>
Funza	18.044	16.570	11,1%	-8,2%
Cota	2.627	1.956	1,3%	-25,5%
Sabaneta	5.148	3.740	2,5%	-27,4%
Villa del Rosario	7.408	1.898	1,3%	-74,4%
<b>Total</b>	<b>155.323</b>	<b>149.328</b>		<b>-3,9%</b>

\*No se incluyen motos.

**Fuente:** Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (Andemos).

De acuerdo con las estimaciones de la Secretaría Distrital de Movilidad con los registros de las cámaras salvavidas, se estima que el 30% de los vehículos que circulan en la ciudad se encuentran matriculados fuera de esta. Por su parte, a partir de la Encuesta Multipropósito 2021 y de la Encuesta de Movilidad de 2023, la Secretaría Distrital de Hacienda estimó que el 14% de los vehículos que circulan y residen en la ciudad están matriculados por fuera de ella, y aproximadamente el 65% de estos estarían matriculados en el departamento de Cundinamarca. Lo que evidenciaría que el crecimiento y los niveles de matrícula de los municipios aledaños a la ciudad estarían explicados por residentes de la ciudad que toman la decisión de matricularse en dichos municipios.

## 2.3 Costos e incentivos en el impuesto de vehículos automotores

Una de las principales razones para que los propietarios de vehículos nuevos tomen la decisión de matricularse dentro o fuera de la ciudad son los costos de tener un vehículo (costos de matrícula, impuestos y administrativos, entre otros). Los incentivos tributarios otorgados en otras jurisdicciones del país han sido un factor determinante para que el número de matrículas nuevas y de traslados hayan presentado su tendencia. Cundinamarca, así como otros departamentos, han dado incentivos para la matrícula de vehículos nuevos de combustible fósil. Risaralda y el municipio de Villa del Rosario, por ejemplo, otorgaron un incentivo para el traslado de todos los tipos de combustible a sus jurisdicciones, lo que generó la salida masiva de vehículos de otras entidades territoriales (Tabla 2).

**Tabla 2. Beneficios tributarios en el impuesto de vehículos automotores en los últimos 10 años**

Depto./Ciudad	Descuento	Descuento %	Años descuento	Tipo combustible
Cundinamarca	Pronto pago	10	Todos	Todos
	Nuevos	50	Año siguiente a la matrícula	Convencional
	Nuevos	20	Segundo año siguiente a la matrícula	Convencional
	Nuevos	40	5 años	Híbridos
	Nuevos	60	5 años	Eléctricos
Valle de Cauca	Traslados	60	3	Híbridos – eléctricos
	Nuevos	60	5	Híbridos – eléctricos
Antioquia	Pronto pago	10	Todos	Convencional
	Pronto pago	20	Todos	Eléctricos
	Pronto pago	15	Todos	Híbridos
Risaralda	Nuevos	40	5 años	Híbridos – eléctricos
	Traslados	70	Primer año siguiente	Todos
		50	Segundo año siguiente	Todos
Villa del Rosario	Traslados	70	3 años	Todos
	Pronto pago	20	Todos	Todos
Caldas	Pronto pago	10	Todos	Todos

**Fuente:** Elaboración propia con información de cada Alcaldía – Gobernación<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Cundinamarca mediante la Ordenanza 018 de 2020 para descuentos en matrícula en los tres primeros años, y la Ordenanza 053 de 2021 se estableció que sobre matrículas de vehículos híbridos y eléctricos. Antioquia: Ordenanza 039 de 2024. Norte de Santander: Ordenanza 002 de 2023. Valle del Cauca: Ordenanza 606 de 2022.



Los costos asociados a matricular un vehículo en la ciudad son más altos que los de hacerlo en uno de los municipios aledaños (Anexo 1). Partiendo de lo descrito anteriormente, y teniendo en cuenta que las tarifas del impuesto de vehículos y automotores son determinadas en la Ley 488 de 1998, además de los 2 p.p. establecidos en la Ley 2199 de 2022, lo que hace la diferencia en el pago del impuesto de vehículos son los incentivos tributarios entregados por Cundinamarca. No obstante, existen otras diferencias en costos que no favorecen a la capital, el costo de matricular un vehículo nuevo en la ciudad es el doble que el promedio de los municipios aledaños, adicional al costo de la semaforización que solo se hace en la ciudad y equivale a 2 días de salario mínimo mensual legal vigente.

En Bogotá, los propietarios asumen costos adicionales como la contribución por semaforización y una matrícula inicial más alta, mientras que en los municipios vecinos los costos administrativos son menores. Además, Cundinamarca ofrece descuentos del 50% y 20% en los dos primeros años posteriores a la matrícula al año de matrícula, lo que refuerza el atractivo fiscal fuera de la capital. Como resultado, el costo total de propiedad durante los primeros años es entre 25% y 30% menor en los municipios aledaños para vehículos nuevos. En vehículos usados, la diferencia se reduce, pero se mantiene (entre 6% y 11%), debido principalmente a la contribución por semaforización.

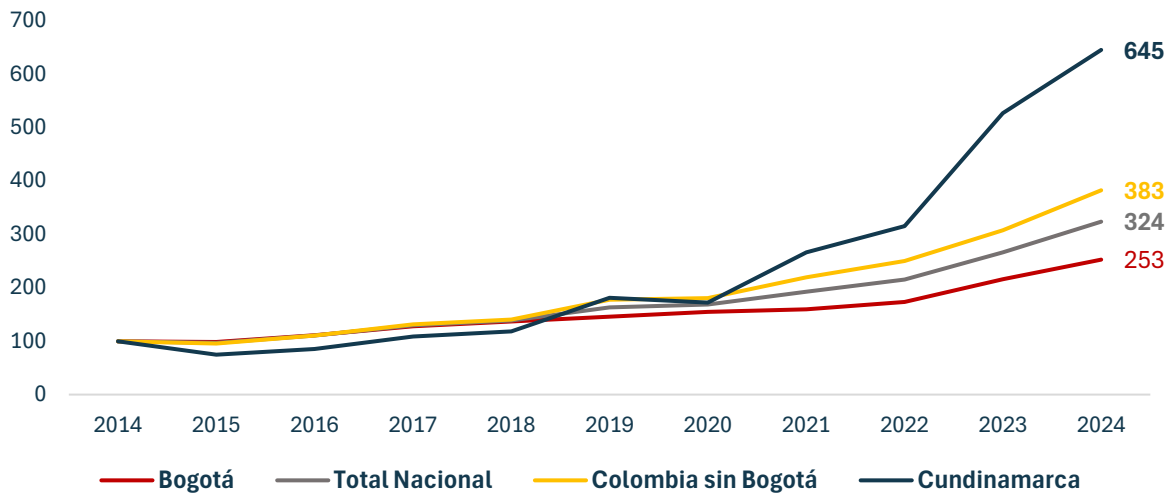
Por su parte, el permiso de Pico y Placa Solidario (P&PS) opera como un factor relevante: actualmente el factor municipal (Bogotá: 1 vs. Fuera de Bogotá: 1,2) encarece en 20% los permisos de vehículos matriculados fuera de la ciudad. Las simulaciones (Anexo 2) indican que aumentar este factor a 1,5 reduce significativamente la ventaja económica de matricularse fuera del Distrito y puede equilibrar los costos totales incluso con consumos moderados de permisos.

En conjunto, la combinación de menores costos administrativos, descuentos departamentales y menor carga inicial en la matrícula crea un incentivo persistente a registrar vehículos fuera de Bogotá, lo que afecta el recaudo potencial del impuesto.

## 2.4 Recaudo del impuesto sobre vehículos automotores

La dinámica de las matrículas nuevas ha generado una dinámica moderada del recaudo del impuesto de vehículos en la ciudad y un acelerado crecimiento en Cundinamarca (**Gráfico 4**). De acuerdo con las cifras del Departamento Nacional de Planeación, y la naturaleza del impuesto sobre vehículos automotores —que grava un *stock* y cuyo valor crece con los avalúos del Ministerio de Transporte—, el recaudo ha venido creciendo en los últimos 11 años. En Bogotá, el 2024, el recaudo del impuesto se ubicó en 253 puntos frente a lo observado en 2014, por su parte, Cundinamarca presentó un mayor dinamismo, al ubicarse en 645 puntos en el mismo periodo, mientras que el total nacional fue de 324 puntos.

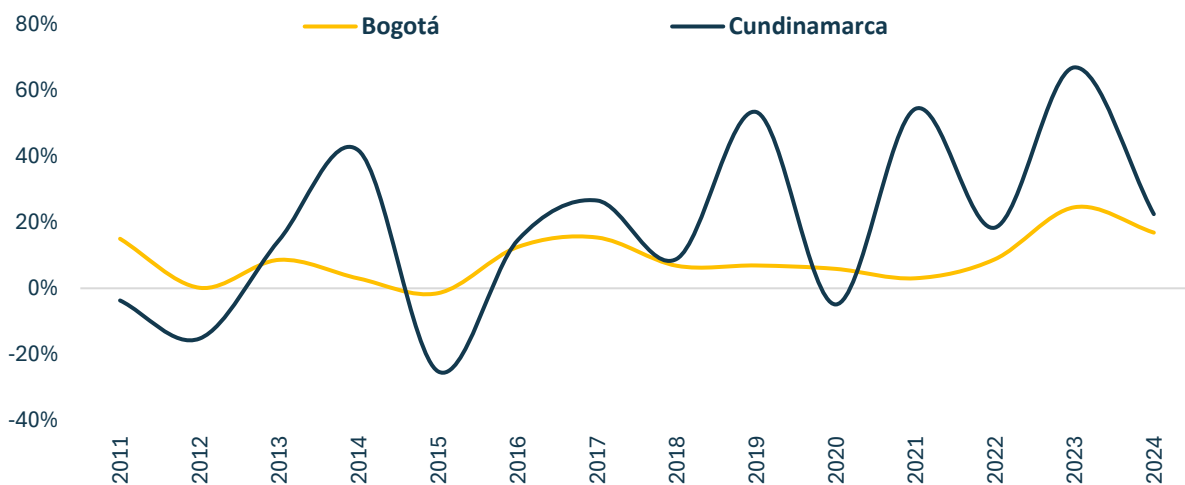
**Gráfico 4. Recaudo del impuesto de vehículos**  
Índice 2014=100



**Fuente:** Cálculos propios con información del Departamento Nacional de Planeación.

Por la naturaleza del impuesto, el recaudo en Bogotá y Cundinamarca ha mantenido una tendencia creciente en los últimos 15 años. El crecimiento de mediano plazo refleja un incremento tendencial en el número de vehículos gravados y matriculados en Bogotá y Cundinamarca, así como en su respectivo avalúo, sin embargo, el crecimiento promedio anual del recaudo, entre 2010 y 2024, fue de 19,5% en Cundinamarca, mayor al registrado en Bogotá (9,0%) (**Gráfico 5**).

**Gráfico 5. Variación del recaudo del impuesto de vehículos y automotores**  
Texto

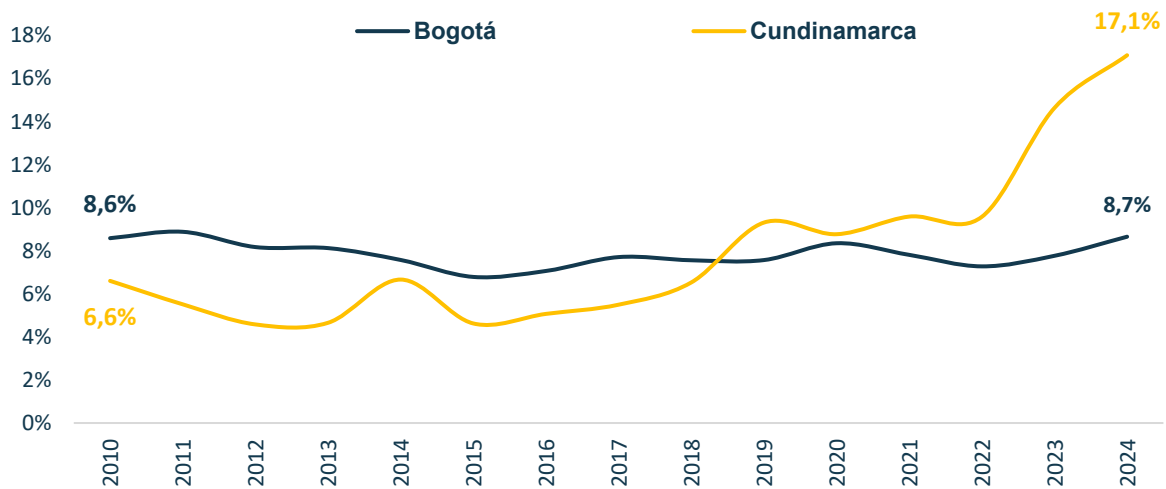


**Fuente:** Cálculos propios con información de CUIPO del Departamento Nacional de Planeación.

Esta mayor dinámica en el recaudo del impuesto de vehículos de Cundinamarca, en comparación con Bogotá, se explica por el mayor número de vehículos nuevos matriculados. Para el caso de Cundinamarca, la participación del impuesto de vehículos sobre el total de los ingresos tributarios pasó de 6,6% en 2010 a 17,1% en 2024, mientras que en el caso de Bogotá la participación se ha mantenido alrededor del 8,5% en este mismo periodo (**Gráfico 6**).

**Gráfico 6. Participación del impuesto de vehículos sobre los ingresos tributarios**

*Texto*



**Fuente:** Cálculos propios con información de CUIPO del Departamento Nacional de Planeación.

En síntesis, durante la última década los incentivos tributarios han sido uno de los determinantes principales en la decisión de los propietarios de dónde matricular su vehículo, al punto de que Bogotá enfrenta ahora mismo un crecimiento casi nulo de su flota vehicular, mientras que otras entidades territoriales han presentado un incremento significativo.

## 2.5 Impacto fiscal

### Impuesto sobre vehículos automotores

Con los cambios en las tendencias de vehículos nuevos matriculados y en las del recaudo del impuesto sobre vehículos automotores desde 2015, **se estima que en los últimos 10 años la ciudad dejó de recaudar \$1,1 billones del impuesto**. Presentándose una tendencia creciente en la pérdida del recaudo debido a la naturaleza del impuesto. Para el 2024, se dejaron de recaudar \$282.672 millones y se estimaría que dicho valor se iría incrementando año tras año (**Tabla 3**).

Tabla 3. Recaudo anual estimado de la perdida en el Impuesto en Bogotá

	Vehículos Unidades	Impuesto Millones de pesos de 2024
2015	12.506	\$5.350
2016	22.529	\$20.338
2017	31.629	\$32.806
2018	44.203	\$45.971
2019	66.680	\$66.345
2020	89.843	\$95.485
2021	126.777	\$131.103
2022	175.120	\$183.384
2023	209.707	\$239.541
2024	241.355	\$282.672
Total		1.102.996

**Fuente:** Secretaría Distrital de Hacienda.  
Cálculos propios con información de Andemos y la SDH. Participación del impuesto sobre vehículos automotores

Ahora bien, como resultado del marco legal anteriormente expuesto, la Gobernación de Cundinamarca, hasta 2023, no había transferido a Bogotá los recursos asociados con la participación en el impuesto sobre vehículos automotores matriculados en el departamento con dirección de notificación informada en Bogotá. La **Tabla 4** muestra que, en 2024, la participación del impuesto de vehículos de Cundinamarca fue de 0,1% (\$10 millones) del total de participación recibida por la ciudad (\$18.620 millones). Por su parte, Antioquia representó el 33,9% (6.314 millones) del total del recaudo, Valle del Cauca con 14,4% (\$2.684 millones) y Santander con 7,8% (\$1.459 millones). Sin embargo, según la Secretaría de Hacienda, el 14% de los vehículos que circulan y residen en la ciudad está matriculado por fuera de ella, y aproximadamente el 65% están matriculados en Cundinamarca.

**Tabla 4. Recaudo de la participación del impuesto de vehículos – 2024***Millones de pesos*

Departamento	Recaudo	Participación	Departamento	Recaudo	Participación
Antioquia	\$6.314	33,9%	Huila	\$191	1,0%
Valle del cauca	\$2.684	14,4%	Córdoba	\$154	0,8%
Santander	\$1.459	7,8%	Nariño	\$125	0,7%
Meta	\$1.366	7,3%	Sucre	\$74	0,4%
Norte de Santander	\$1.199	6,4%	Caquetá	\$60	0,3%
Tolima	\$981	5,3%	Cauca	\$55	0,3%
Caldas	\$826	4,4%	Magdalena	\$42	0,2%
Risaralda	\$712	3,8%	Guaviare	\$21	0,1%
Boyacá	\$704	3,8%	Putumayo	\$13	0,1%
Atlántico	\$518	2,8%	Arauca	\$11	0,1%
Quindío	\$369	2,0%	Cundinamarca	\$10	0,1%
Bolívar	\$291	1,6%	Guainía	\$0	0,0%
Cesar	\$239	1,3%	La Guajira	\$0	0,0%
Casanare	\$201	1,1%	<b>Total</b>	<b>\$ 18.620</b>	<b>100,0%</b>

**Fuente:** Secretaría Distrital de Hacienda.

Es importante mencionar que, en conjunto con Cundinamarca, los departamentos Guaviare (\$21 millones), Putumayo (\$13 millones) y Arauca (\$11 millones) fueron los que menor participación del impuesto de vehículos le transfirieron a Bogotá en 2024. Cundinamarca es uno de los departamentos que menos gira al Distrito Capital los recursos derivados de su participación en el impuesto de vehículos, lo que representa para Bogotá una pérdida estimada de alrededor de \$36 mil millones anuales. Al negarse a transferir esta participación, desconociendo el carácter municipal del Distrito, el departamento actúa en contravía de lo dispuesto por el artículo 322 de la Constitución Política y el artículo 2 del Decreto Ley 1421 de 1993.

### 3. Medidas

Dado el contexto anterior, la Administración Distrital tiene la responsabilidad constitucional y legal de adoptar medidas razonables, proporcionadas y orientadas al interés general, en ejercicio de su autonomía para regular la movilidad urbana, conforme lo ha reconocido la jurisprudencia en materia de actos administrativos y gestión del tránsito.

Por estas razones, Bogotá adoptó dos decisiones complementarias. **La primera es el aumento del factor municipal del Pico y Placa Solidario de 1,2 a 1,5**, con el fin de que la contribución realizada

por quienes acceden a la excepción voluntaria refleje de manera adecuada el uso intensivo que hacen de la infraestructura vial y las externalidades que ello genera.

La segunda es la **implementación del pico y placa cada tercer sábado para vehículos matriculados fuera de la ciudad**, una medida proporcionada que regula automotores —no personas—, mantiene las excepciones para actividades esenciales y busca equilibrar las cargas entre quienes matriculan en Bogotá, y quienes, beneficiados por incentivos externos, utilizan de forma permanente la infraestructura del Distrito sin aportar al financiamiento que esta demanda.

Ambas decisiones responden a la necesidad de proteger el interés general y fortalecer la sostenibilidad fiscal de la ciudad. Complementariamente, las dos medidas generan un incentivo claro para que los vehículos que circulan habitualmente en Bogotá, pero mantienen su registro en otros municipios, trasladen su matrícula a la ciudad, en concordancia con su lugar real de uso y residencia.

Esto permitirá corregir una distorsión que ha afectado el recaudo del impuesto de vehículos y garantizar que quienes utilizan de manera permanente la infraestructura vial contribuyan de forma equitativa a su mantenimiento y expansión. En el mediano plazo, la actualización de matrículas impulsará de manera sostenida el recaudo del impuesto de vehículos automotores, mientras que, en el corto plazo, ambas decisiones incrementarán los ingresos asociados al Pico y Placa Solidario, fortaleciendo la capacidad del Distrito para invertir en movilidad, seguridad vial y otros servicios esenciales para los bogotanos.

### 3.1 Factor municipal del Pico y Placa Solidario de 1,2 a 1,5

La actualización del factor municipal dentro del esquema del Pico y Placa Solidario responde a la necesidad de ajustar un instrumento que, con el paso del tiempo, dejó de reflejar adecuadamente los costos reales asociados a la circulación en Bogotá.

Desde su creación, este permiso voluntario fue concebido como un mecanismo flexible para gestionar la demanda vehicular. Sin embargo, la estructura tarifaria se mantuvo estática mientras crecían la congestión, los costos de operación del sistema de transporte y las presiones sobre la infraestructura vial.

Elevar el factor municipal de 1,2 a 1,5 actualiza el valor del permiso ante estas condiciones y contribuye a que su precio sea coherente con las cargas urbanas que pretende compensar. Asimismo, el ajuste permite reforzar el carácter regulatorio del Pico y Placa Solidario.

En los últimos años, el permiso se había convertido, para ciertos grupos de usuarios, en una alternativa relativamente económica para eludir la restricción vehicular diaria, lo que reducía su efectividad como instrumento de gestión.

Al elevar el factor, la administración busca que la decisión de adquirir el permiso sea más deliberada y esté alineada con el objetivo original, habida cuenta de las externalidades que causan los vehículos que transitan usualmente en Bogotá y no están matriculados en Bogotá: que quienes necesitan

circular de forma continua asuman un costo acorde con el impacto que generan, y que quienes no requieren ese nivel de uso diario se mantengan dentro de la restricción, descongestionando las vías.

Un elemento clave de este cambio es que mantiene la estructura diferencial por tipo de vehículo, avalúo y combustible, de modo que el aumento del factor municipal no opera de manera plana, sino que se distribuye según el perfil de impacto de cada automotor. Esto evita cargas desproporcionadas y conserva la lógica progresiva del esquema: los vehículos de mayor peso fiscal y ambiental pagan más, mientras que los de menor impacto enfrentan incrementos relativamente moderados.

La medida, además, no modifica las excepciones existentes para vehículos de uso esencial o misional, preservando el equilibrio entre la regulación y la funcionalidad. No obstante, es previsible que algunos usuarios consideren que el aumento del factor encarece excesivamente el permiso o introduce barreras económicas para quienes requieren movilidad continua. Sin embargo, la medida no actúa de manera aislada: forma parte de un enfoque que privilegia la movilidad sostenible, incentiva la planeación de viajes y refuerza la transición hacia modos alternativos.

Además, el permiso sigue siendo voluntario; no se está imponiendo una carga obligatoria, sino que se está ajustando el valor de una opción adicional para quienes desean circular sin restricción.

Finalmente, el factor municipal actualizado contribuye a la estabilidad financiera del propio sistema de Pico y Placa Solidario, asegurando que los ingresos que genera sean suficientes para cumplir su propósito: apoyar proyectos de movilidad, transporte público, seguridad vial y sostenibilidad. Esta estabilidad es importante para mantener el esquema como una herramienta viable en el largo plazo, evitando que quede rezagado frente a los costos crecientes de operación urbana.

En suma, el ajuste a 1,5 fortalece el mecanismo sin alterar su naturaleza voluntaria, preserva su proporcionalidad y permite que siga siendo una opción regulada, transparente y alineada con los objetivos de movilidad de la ciudad.

### 3.2 Pico y Placa cada tercer sábado para los vehículos matriculados fuera de la ciudad

La decisión de implementar Pico y Placa cada tercer sábado para los vehículos matriculados fuera de Bogotá surge de la necesidad de gestionar la demanda vehicular durante los fines de semana, cuando la ciudad registra incrementos notables de tráfico asociado al comercio, el ocio y la confluencia regional.

Aunque tradicionalmente se considera que los sábados presentan menor congestión que los días hábiles, los patrones recientes muestran aumentos significativos en los corredores comerciales y de conexión intermunicipal. En ese contexto, la medida introduce una regulación moderada, focalizada y no permanente, que permite distribuir mejor los flujos vehiculares sin afectar de manera completa la movilidad del fin de semana.

Además, la restricción cada tercer sábado está calibrada para intervenir únicamente sobre los

vehículos cuyo registro no corresponde a Bogotá, lo que se justifica porque estos automotores suelen tener patrones de viaje más asociados a desplazamientos regionales y generan picos de entrada a la ciudad que presionan corredores estratégicos. La medida evita imponer una carga generalizada a todos los usuarios y, en cambio, actúa sobre un subconjunto de vehículos que tiene un patrón de circulación más intenso en determinados fines de semana. Esto permite que la intervención sea más precisa y reduzca la congestión donde verdaderamente se origina.

Desde el punto de vista operativo, la periodicidad de un sábado por cada tres permite mantener un equilibrio entre regulación y facilidad de cumplimiento. La administración optó por este diseño para evitar afectaciones excesivas en actividades familiares, recreativas y comerciales que suelen concentrarse los fines de semana. Al mismo tiempo, este modelo ofrece a los conductores tiempo suficiente para planear viajes, ajustar sus rutinas y evitar sorpresas, lo que favorece la aceptabilidad social de la medida.

La previsibilidad es un elemento fundamental para que las restricciones sean efectivas sin generar fricciones innecesarias en la vida cotidiana. En este sentido, la administración ha diseñado la medida con un alcance limitado y con excepciones claras para vehículos asociados a actividades esenciales, de modo que no se afecte la prestación de servicios indispensables.

Además, la restricción no prohíbe por completo la movilidad: sigue existiendo una alta frecuencia de sábados sin pico y placa, lo que reduce la carga sobre las personas que requieren desplazarse desde fuera.

Finalmente, la intervención de un sábado cada tres contribuye a ordenar los flujos intermunicipales sin recurrir a medidas más drásticas o permanentes. Su carácter acotado permite monitorear sus efectos y ajustarla según el comportamiento real del tráfico. Es una herramienta flexible que puede reforzar la eficiencia de la red vial en días de alta demanda, reducir episodios de congestión crítica en accesos y corredores arteriales y complementar políticas más amplias de movilidad sostenible. Así, la medida no busca restringir la interacción regional, sino administrarla de manera más armónica para el beneficio de quienes viven y se desplazan dentro y hacia Bogotá.

### 3.3 Reducción de los costos de matrícula (Revisar si sí se incluirá en el documento)

La disminución de los costos de matrícula para vehículos en Bogotá podría considerarse como una herramienta para corregir las distorsiones que hoy afectan la competitividad del Distrito frente a otros municipios y departamentos.

En los últimos años, diferencias en los costos iniciales y recurrentes asociados al registro vehicular han incentivado que numerosos propietarios matriculen sus vehículos en jurisdicciones vecinas,



incluso cuando su uso cotidiano ocurre en Bogotá. Una reducción estratégica en estos costos podría contribuir a alinear el valor de la matrícula con el mercado regional y, al mismo tiempo, recuperar parte de la base gravable que se ha desplazado fuera de la ciudad.

Esta medida también permitiría aumentar la coherencia entre los costos que enfrentan los contribuyentes y el principio de territorialidad: quienes emplean de manera habitual la infraestructura vial de Bogotá tendrían menores barreras para registrar sus vehículos en la ciudad.

A mediano plazo, una repatriación gradual de matrículas podría fortalecer el recaudo del impuesto de vehículos automotores, que constituye una fuente clave para financiar intervenciones en movilidad, seguridad vial e infraestructura urbana. Aunque una disminución de costos representa un ajuste en el corto plazo, su efecto positivo sobre la base de contribuyentes podría compensar rápidamente la reducción inicial.

No obstante, cualquier disminución en los costos de matrícula debería evaluarse cuidadosamente frente a su impacto fiscal. Una reducción excesiva podría generar una caída transitoria en los ingresos que no se compensa con el retorno de los contribuyentes en el ritmo esperado. Por ello, un eventual ajuste tendría que considerar modelos de elasticidad, análisis comparativos con otras jurisdicciones y un cronograma de implementación progresivo que permita medir los resultados. También sería fundamental acompañar la medida con una estrategia de comunicación clara que explique al ciudadano el valor agregado de matricularse en Bogotá y los beneficios asociados.

Finalmente, esta medida solo sería efectiva si se articula con otras acciones orientadas a mejorar la movilidad y la gestión fiscal de la ciudad. La reducción de costos de matrícula, por sí sola, no resolvería las causas estructurales de la migración de matrículas, pero sí podría ser un componente importante dentro de un conjunto más amplio de reformas.

Bien diseñada, esta medida permitiría modernizar la política de registro vehicular, mejorar la competitividad de Bogotá frente a otros municipios y reforzar la sostenibilidad de los recursos destinados a financiar la infraestructura y los servicios que utilizan diariamente quienes viven, trabajan o se movilizan en la ciudad.

## 4. Conclusiones

En conclusión, el diagnóstico realizado demuestra que la dinámica reciente del impuesto sobre vehículos automotores en Bogotá ha generado impactos significativos tanto en el recaudo distrital como en la gestión de la movilidad. La confluencia entre incentivos tributarios otorgados por otras jurisdicciones, diferencias en los costos de matrícula y la ausencia de transferencias efectivas asociadas a la participación del impuesto de vehículos ha propiciado un traslado sistemático de matrículas hacia municipios aledaños, en contravía del principio de territorialidad que rige este tributo. Como resultado, Bogotá ha visto reducida su capacidad para captar los recursos derivados

del parque automotor que realmente circula y genera carga sobre su infraestructura, produciendo una brecha fiscal cada vez más amplia.

Los datos muestran con claridad la dimensión de este fenómeno. Mientras el parque automotor nacional mantiene un crecimiento sostenido, Bogotá ha experimentado un estancamiento en sus matrículas de vehículos nuevos, especialmente aquellos con motor a combustión. Este comportamiento está estrechamente asociado con los beneficios tributarios aplicados en departamentos vecinos, particularmente Cundinamarca, cuya oferta de descuentos ha generado un incentivo económico decisivo para que residentes de Bogotá registren sus vehículos fuera de la ciudad. Esta dinámica ha significado una pérdida acumulada de recaudo estimada en \$1,1 billones durante la última década, además de una menor transferencia por participación municipal, que en el caso de Cundinamarca asciende a cerca de \$36 mil millones anuales.

La situación descrita se traduce en un desequilibrio estructural: Bogotá soporta los costos de circulación, congestión, siniestralidad, deterioro vial y contaminación generados por vehículos que no contribuyen de manera proporcional a su financiamiento. Esta externalidad fiscal y operativa afecta no solo la sostenibilidad de las inversiones en infraestructura y movilidad, sino también la equidad entre contribuyentes, pues quienes matriculan en Bogotá terminan financiando cargas que deberían distribuirse de manera más equitativa entre todos los usuarios de la red vial de la ciudad.

En este contexto, las medidas adoptadas por la Administración —el ajuste del factor municipal del Pico y Placa Solidario y la implementación del pico y placa cada tercer sábado para vehículos matriculados fuera de la ciudad— responden a la necesidad de corregir distorsiones e incentivar el registro vehicular en Bogotá. Estas decisiones buscan equilibrar las cargas entre usuarios, fortalecer el principio de territorialidad y asegurar que quienes utilizan habitualmente la infraestructura distrital contribuyan efectivamente a su sostenimiento. Asimismo, ambas medidas permiten reforzar la función regulatoria del esquema de restricciones vehiculares e incrementar los recursos destinados a mejorar la movilidad, el transporte público y la seguridad vial.

Finalmente, el análisis evidencia que para garantizar la sostenibilidad fiscal y operativa del sistema de movilidad de Bogotá es indispensable continuar monitoreando de manera sistemática la evolución del parque automotor, los patrones de matriculación y el comportamiento del recaudo, así como avanzar en acciones interinstitucionales que aseguren el cumplimiento del marco legal sobre el impuesto de vehículos automotores. Solo mediante un enfoque integral —que combine medidas administrativas, fortalecimiento normativo y coordinación con otras entidades territoriales— será posible asegurar que la ciudad cuente con los recursos necesarios para enfrentar los retos de congestión, infraestructura y sostenibilidad que impone su creciente demanda de movilidad.

## Anexo 1. Elementos principales del Impuesto sobre vehículos automotores

El impuesto sobre vehículos automotores es un tributo directo que grava la propiedad o posesión de vehículos matriculados en Bogotá, de pago anual por parte de propietarios y poseedores. Su regulación básica está en los artículos 138 a 151 de la Ley 488 de 1998, que cede a los departamentos y al Distrito Capital las funciones de recaudo, fiscalización y cobro (artículo 147).

**Hecho generador:** la propiedad o posesión de vehículos gravados matriculados en Bogotá. Están excluidos, entre otros: bicicletas, motos hasta 125 cc, maquinaria agrícola, de obras públicas e industrial no destinada a circular por vías públicas.

**Base gravable:** corresponde al valor comercial del vehículo, definido anualmente por el Ministerio de Transporte. Para vehículos nuevos se toma el valor de la factura (sin IVA), para importados el valor de la declaración de importación, y para usados no incluidos en la resolución anual, el valor del vehículo que más se asemeje en características.

**Tarifas:** conforme al artículo 145 de la Ley 488 y los ajustes del Decreto 1493 de 2024, las tarifas para 2025 en Bogotá son:

- 1. Hasta \$55.679.000: 1,5%
- 2. Más de \$55.679.000 y hasta \$125.274.000: 2,5%
- 3. Más de \$125.274.000: 3,5%
- 4. Motos >125 cc: 1,5%
- 5. Servicio público: 0,5% (Decreto Distrital 352 de 2002)

Para vehículos eléctricos y a gas, la tarifa no puede superar el 1%, según las Leyes 1964 de 2019 y 2128 de 2021. Adicionalmente, en la Región Metropolitana Bogotá aplica un incremento de 0,2 p.p. introducido por la Ley 2199 de 2022, quedando para 2025:

**Tabla A1.1. Tarifas del impuesto sobre vehículos - 2025**  
*Región Metropolitana Bogotá*

Vehículos particulares	Tarifa
Hasta \$55.679.000	1,7%
Más de \$55.679.000 y hasta \$125.274.000	2,7%
Más de \$125.274.000	3,7%
Motos de más de 125 c.c.	1,7%
Servicio Público	0,7%
Vehículos Eléctricos	1,2%

**Fuente:** Ley 2199 de 2022

## Anexo 2. Estructura de costos e incentivos de matrícula vehicular

A continuación, exponemos la estructura de costos que enfrentan los propietarios de vehículos al momento de matricularlos en Bogotá D.C., y otros municipios del área metropolitana de influencia, considerando los pagos asociados al impuesto de vehículos automotores, la contribución por semaforización, los trámites administrativos y el costo del permiso de Pico y Placa Solidario (P&PS). A partir de estimaciones elaboradas por la Secretaría Distrital de Hacienda, se presentan escenarios que evidencian las diferencias de costos entre jurisdicciones y su impacto en las decisiones de matrícula vehicular. Este análisis permite identificar el balance de incentivos a los que se enfrentan los propietarios de vehículos.

En este contexto, se evalúa la posibilidad de ajustar factor municipal (FM) del P&PS, con el objetivo de incentivar el registro vehicular en el Distrito Capital y contribuir al equilibrio de las condiciones fiscales y de movilidad en la región metropolitana.

### Estructura de costos

Para el análisis aquí realizado, se tiene en cuenta una estructura de costos básica para los propietarios de vehículos de combustible fósil matriculados tanto en Bogotá como en municipios aledaños, la cual está compuesta por el costo de la matrícula inicial de un vehículo nuevo, los impuestos que se deben pagar cada año, la contribución por semaforización en el caso de los carros matriculados en Bogotá (anualmente) y los costos administrativos en el caso de los vehículos matriculados en municipios aledaños que se pagan con el impuesto.

Para el cálculo de los costos aquí mencionados se toma como premisa un vehículo de bajo avalúo que se acerque a la moda de la distribución, asumiendo un primer escenario en el que este vehículo cuesta \$27.839.500 y otro escenario en el que el vehículo cuesta \$55.679.000; estos valores se toman como la base gravable del impuesto que deben pagar anualmente de acuerdo con su tarifa, en este caso, del 1,7%. En esta parte es importante tener en cuenta que el departamento de Cundinamarca ofrece un descuento del 50% en el impuesto vehicular al año siguiente del año en que realicen la matrícula ante cualquiera de las autoridades de tránsito municipales que se encuentren en su jurisdicción, y un descuento del 20% en el segundo año posterior a la matrícula.

Dentro del análisis también se considera la diferencia en el costo de matrícula (que se presenta solo una vez en el momento en que se adquiere un vehículo), que en Bogotá actualmente está en \$589.200, y en los municipios aledaños está aproximadamente en \$290.682. La otra diferencia entre Bogotá y municipios aledaños radica en los costos por semaforización (\$94.900) y los costos administrativos (\$34.900) respectivamente.

Todas las diferencias hasta aquí mencionadas se observan en los primeros tres años; a partir del cuarto año las únicas diferencias radican en la contribución por semaforización (Bogotá) y los costos administrativos (municipios aledaños).

## 1. Vehículos nuevos

En el análisis intertemporal de la estructura de costos, se evidencia que los propietarios de vehículos asumen cargas económicas diferenciadas según el lugar donde matriculen su automotor. En el año de matrícula (año 0), no se aplican descuentos en el impuesto, pero sí existen diferencias sustanciales en los costos de matrícula, derechos de semaforización y trámites administrativos.

Durante los primeros años posteriores a la matrícula, los municipios vecinos mantienen una ventaja significativa debido a sus menores costos administrativos y a la ausencia de cobros adicionales, como la contribución por semaforización. Si bien las brechas porcentuales se reducen con el paso del tiempo, los costos totales acumulados continúan siendo más favorables en los municipios aledaños, lo que refuerza la tendencia a matricular vehículos fuera de Bogotá. En conjunto, los resultados evidencian que los propietarios que matriculan su vehículo en la capital enfrentan mayores costos de manera sostenida, lo que puede incidir en la decisión de registro y, en consecuencia, en una pérdida de recaudo potencial para el Distrito. Este análisis no tuvo en cuenta otros costos, particularmente el costo del tiempo en trámites y el rol que podría estar jugando tramitadores y vendedores en concesionarios de vehículos.

Los resultados muestran que los costos de propiedad de un vehículo nuevo siguen siendo menores en municipios aledaños a Bogotá. El propietario de un vehículo de rango bajo cuyo avalúo esté cercano a 27 millones tendría un ahorro en los primeros 4 años de un 30,4% si matricula en un municipio aledaño y en el caso de un vehículo de 55 millones, el ahorro sería de 25,3% (Tabla A2.1).

**Tabla A2.1 Estructura de costos**

Año	Concepto	Rango de avalúo Bajo		Rango de avalúo Bajo	
		Avalúo	\$ 27.839.500	Avalúo	\$ 55.679.000
		Bogotá	Municipios	Bogotá	Municipios
0	Matrícula inicial	\$ 589.200	\$ 290.682	\$ 589.200	\$ 290.682
	Semaforización /Costos admin	\$ 94.900	\$ 34.900	\$ 94.900	\$ 34.900
	Impuesto	\$ 473.272	\$ 473.272	\$ 946.543	\$ 946.543
1	Semaforización /Costos admin	\$ 94.900	\$ 34.900	\$ 94.900	\$ 34.900
	Impuesto	\$ 473.272	\$ 236.636	\$ 946.543	\$ 473.272
2	Semaforización /Costos admin	\$ 94.900	\$ 34.900	\$ 94.900	\$ 34.900
	Impuesto	\$ 473.272	\$ 378.617	\$ 946.543	\$ 757.234

3	Semaforización /Costos admin	\$ 94.900	\$ 34.900	\$ 94.900	\$ 34.900
	Impuesto	\$ 473.272	\$ 473.272	\$ 946.543	\$ 946.543
	Total costos primeros tres años	\$ 2.861.886	\$ 1.992.078	\$ 4.754.972	\$ 3.553.874
	Diferencia		\$ 869.808,05		\$ 1.201.098,10
	% Ahorro		30,4%		25,3%

**Fuente:** Elaboración propia

## 2. Vehículos usados

En el caso de los vehículos usados, el análisis muestra que las diferencias de costos entre matricular en Bogotá o en municipios aledaños se reducen notablemente con el paso del tiempo. Durante el período comprendido entre el cuarto y séptimo año, los propietarios continúan enfrentando costos administrativos menores fuera del Distrito, principalmente por el valor de la contribución por semaforización, aunque el impuesto sobre vehículos mantiene una tarifa uniforme en ambas jurisdicciones. Para un vehículo usado de avalúo bajo, el ahorro estimado alcanza el 10,6 %.

Estos resultados indican que, si bien los incentivos económicos para matricular fuera de Bogotá disminuyen a medida que aumenta la antigüedad del vehículo, las condiciones siguen siendo más favorables en los municipios vecinos. Aunque la diferencia porcentual es menor, los costos administrativos más bajos continúan representando un atractivo adicional para los propietarios, lo que sugiere que la brecha de costos, aunque moderada, persiste como un factor que puede desalentar la matrícula de vehículos usados en el Distrito Capital.

**Tabla A2.2. Estructura de costos**

Año	Concepto	Rango de avalúo Bajo		Rango de avalúo Bajo	
		Avalúo	\$ 27.839.500	Avalúo	\$ 55.679.000
		Bogotá	Municipios	Bogotá	Municipios
4	Semaforización/Costos admin	\$ 94.900	\$ 34.900	\$ 94.900	\$ 34.900
	Impuesto	\$ 473.272	\$ 473.272	\$ 946.543	\$ 946.543
5	Semaforización/Costos admin	\$ 94.900	\$ 34.900	\$ 94.900	\$ 34.900
	Impuesto	\$ 473.272	\$ 473.272	\$ 946.543	\$ 946.543
6	Semaforización/Costos admin	\$ 94.900	\$ 34.900	\$ 94.900	\$ 34.900
	Impuesto	\$ 473.272	\$ 473.272	\$ 946.543	\$ 946.543

7	Semaforización/Costos admin	\$ 94.900	\$ 34.900	\$ 94.900	\$ 34.900
	Impuesto	\$ 473.272	\$ 473.272	\$ 946.543	\$ 946.543
	Total costos primeros tres años	\$ 2.272.686	\$ 2.032.686	\$ 4.165.772	\$ 3.925.772
	<b>Diferencia</b>		<b>\$ 240.000</b>		<b>\$ 240.000</b>
	<b>% Ahorro</b>		<b>10,6%</b>		<b>5,7%</b>

**Fuente:** Elaboración propia

## Permiso Pico & Placa Solidario (P&PS)

El permiso Pico y Placa Solidario (P&PS) es una medida que permite a los propietarios de vehículos circular durante la restricción de Pico y Placa en Bogotá mediante la compra de permisos diarios, mensuales o semestrales. Su estructura tarifaria se compone de una tarifa base (TB), un factor de avalúo ( $F_{\text{avalúo}}$ ), un factor ambiental ( $F_{\text{ambiental}}$ ) y un factor municipal ( $F_{\text{municipal}}$ ), este último determinado por el lugar de matrícula del vehículo. Actualmente, el valor del factor multiplicador definido por el municipio de registro del vehículo es de 1 para vehículos matriculados en Bogotá y de 1,2 para los matriculados fuera del Distrito, lo que implica un menor costo para los propietarios que registran su automotor en la ciudad.

El ejercicio muestra que las tarifas del permiso P&PS son un 20 % más altas para vehículos matriculados fuera de Bogotá. Por ejemplo, para un vehículo de avalúo bajo, el costo de un permiso diario pasa de \$66.883 de un vehículo de Bogotá a \$80.260 para vehículos que tienen matrícula en municipios cercanos, mientras que los permisos mensuales y semestrales presentan diferencias de \$106.909 y \$534.598, respectivamente.

Las tarifas utilizadas en el ejercicio se calcularon teniendo en cuenta las tarifas básicas del permiso y los multiplicadores de acuerdo con las características y procedencia del vehículo establecidos en la Resolución 68661 de 2025 Secretaría Distrital de Movilidad:

Valor total del permiso = Tarifa base \* Factor avalúo \* Factor municipio \* Factor ambiental

Para el ejercicio se asume que los vehículos son a gasolina y modelo 2010 o superior, y adicionalmente se asume que los vehículos de bajo avalúo cuentan con un cilindraje menor a 1.500 c.c.

De acuerdo con lo anterior, las tarifas del permiso calculadas son las siguientes:

**Tabla A2.3. Tarifas según avalúo y procedencia de matrícula**

		Bogotá	Fuera de Bogotá	Diferencia
<b>Bajo avalúo</b>	Tarifa permiso diario	\$ 66.883	\$ 80.260	\$ 13.377
	Tarifa permiso mensual	\$ 534.546	\$ 641.455	\$ 106.909
	Tarifa permiso semestral	\$ 2.672.989	\$ 3.207.587	\$ 534.598
<b>Medio avalúo</b>	Tarifa permiso diario	\$ 83.604	\$ 100.325	\$ 16.721
	Tarifa permiso mensual	\$ 668.183	\$ 801.819	\$ 133.637
	Tarifa permiso semestral	\$ 3.341.236	\$ 4.009.484	\$ 668.247
<b>Alto avalúo</b>	Tarifa permiso diario	\$ 110.357	\$ 132.428	\$ 22.071
	Tarifa permiso mensual	\$ 882.001	\$ 1.058.401	\$ 176.400
	Tarifa permiso semestral	\$ 4.410.432	\$ 5.292.518	\$ 882.086

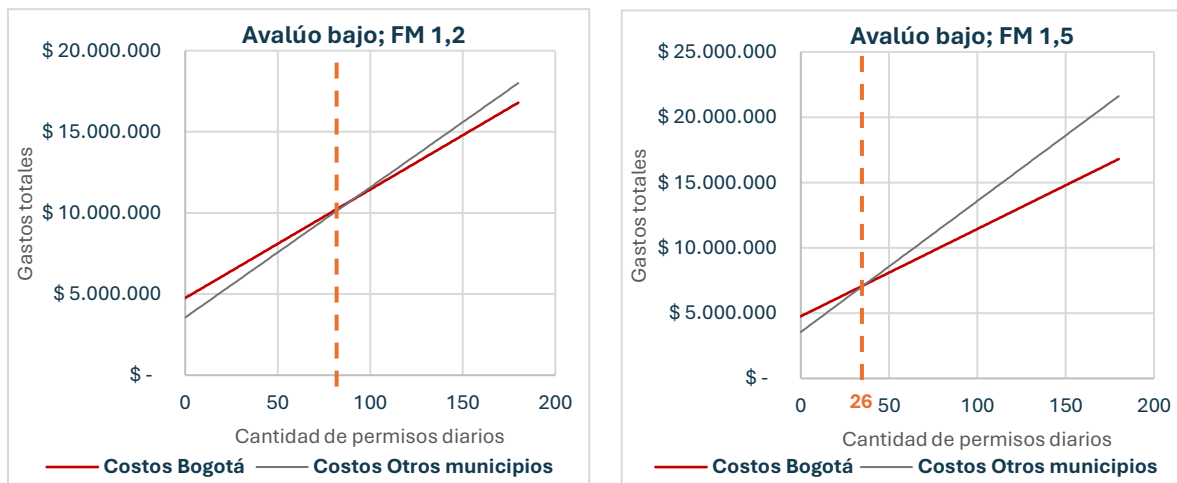
**Fuente:** Elaboración propia con información de Secretaría de Movilidad

La Secretaría Distrital de Hacienda desarrolló un ejercicio de simulación que consolida todos los componentes de costo previamente identificados, con el propósito de evaluar la racionalidad económica detrás de la decisión de matrícula vehicular. Los gráficos A2.1 y A2.2 ilustran la evolución del costo total para un vehículo nuevo con avalúo bajo, teniendo en cuenta el supuesto de consumo de permisos Pico y Placa Solidario (P&PS) de tipo diario durante un horizonte de cuatro años.

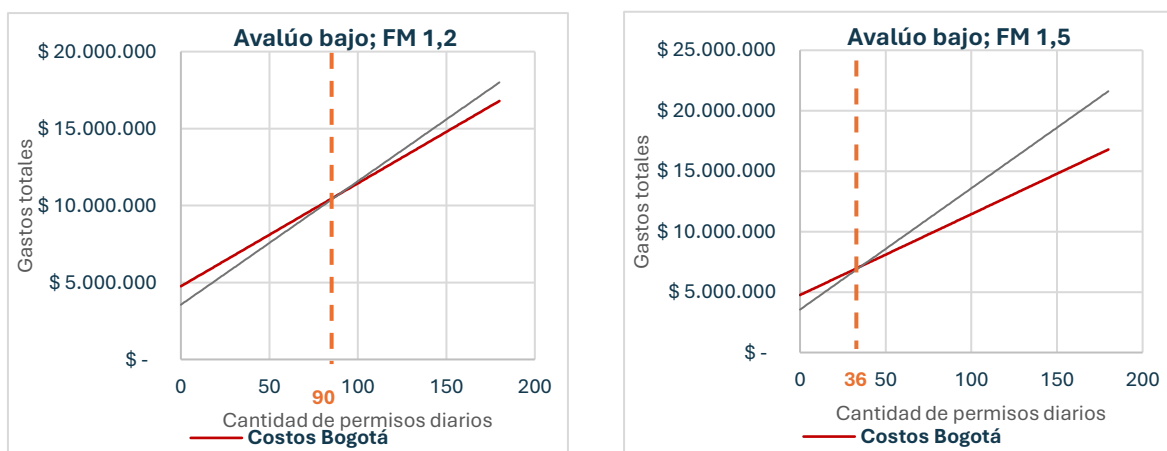
En el gráfico, el eje horizontal representa el número acumulado de permisos P&PS adquiridos, mientras que el eje vertical refleja el costo total incurrido por el propietario. La línea gris corresponde a vehículos matriculados en municipios aledaños, en tanto que la línea roja representa aquellos registrados en Bogotá. En el gráfico 5, con un factor municipio de 1,2, se observa que los costos totales para los vehículos registrados fuera de Bogotá (línea gris) son consistentemente menores hasta alcanzar el punto de balance cercano a 65 permisos diarios, momento en el cual los costos se igualan con los de un propietario en Bogotá.

En contraste, la simulación con un factor municipio de 1,5 muestra donde la pendiente de la línea gris aumenta, reflejando un encarecimiento de los permisos para los vehículos matriculados fuera del Distrito. En este escenario, el punto de balance se reduce a cerca de 26 permisos diarios.



**Gráfica A2.1. Estructura de costos - Avalúo bajo (\$27.839.500)**

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfica A2.2. Estructura de costos - Avalúo bajo (\$55.679.000)**

**Fuente:** Elaboración propia

En el gráfico A2.2 con un factor municipio de 1,2 y un vehículo de avalúo bajo (\$55.679.000), se observa que los costos totales para los vehículos registrados fuera del Distrito son menores hasta alrededor de 90 permisos diarios, punto en el cual ambas curvas se igualan. Esto evidencia que, con el factor actual, sigue existiendo un incentivo económico relevante para matricular fuera de Bogotá siempre y cuando se consuman menos de 90 permisos en un horizonte de 4 años.

Mientras que en el escenario de un vehículo de avalúo bajo de \$55.679.000, con un factor municipio de 1,5, la pendiente de la línea gris se incrementa de manera visible, mostrando un encarecimiento proporcional de los permisos para vehículos matriculados en municipios vecinos. En este caso, el

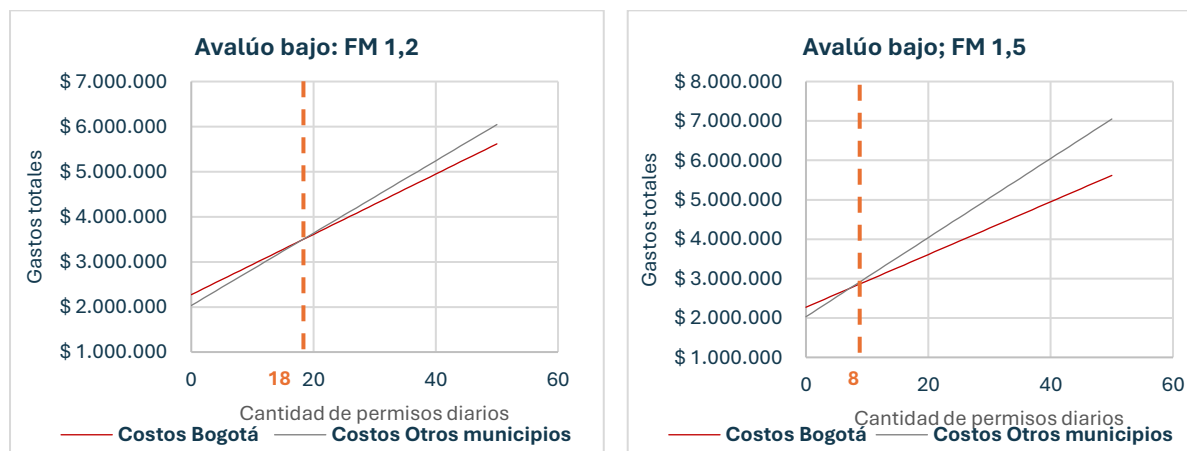
punto de equilibrio descende a cerca de 36 permisos diarios, lo que implica que el aumento del factor logra revertir la brecha de costos en favor de Bogotá siempre y cuando se consuman más de 36 permisos de tipo diario en un horizonte de cuatro años.

Por otra parte, el estudio comparativo revela que, en el caso de vehículos usados, la diferencia de costos entre matricular en Bogotá y hacerlo en municipios aledaños es considerablemente menor que en el caso de vehículos nuevos. Al considerar los componentes relevantes —como la contribución por semaforización, los costos administrativos y el impuesto vehicular— se estima que, durante un periodo de cuatro años, el costo para un vehículo de avalúo bajo es aproximadamente \$2,3 millones si se matricula en Bogotá, frente a \$2,0 millones en otros municipios.

Bajo este escenario, con un factor municipio de 1,2 aplicado al permiso Pico y Placa Solidario (P&PS), el propietario tendría que adquirir cerca de 18 permisos diarios para que los costos fuera del Distrito iguallen los de Bogotá. Sin embargo, si dicho factor se incrementara a 1,5, el número de permisos necesarios se reduciría a solo 8, lo que encarecería significativamente la opción de matricular fuera de Bogotá.

Desde una perspectiva económica, esto sugiere que la matrícula en Bogotá se convierte en una alternativa más asequible para propietarios de vehículos usados, especialmente considerando que el consumo promedio de permisos diarios en cuatro años es de aproximadamente 16 de acuerdo con la Secretaría Distrital de Movilidad. En consecuencia, el ajuste del factor municipio no solo reduce la brecha de costos, sino que también fortalece el incentivo para registrar vehículos en el Distrito Capital, promoviendo una mayor equidad fiscal y eficiencia en la política de movilidad.

**Gráfica A2.3. Estructura de costos de Vehículo usado**



**Fuente:** Elaboración propia

La estructura de costos que enfrentan los propietarios de vehículos evidencia que el balance de incentivos continúa generando un incentivo económico para matricular vehículos en municipios aledaños a Bogotá, debido a sus menores cargas administrativas y a la ausencia de cobros complementarios, como la contribución por semaforización.

No obstante, los ejercicios de simulación indican que un incremento en el factor municipio del P&PS, pasando de 1,2 a 1,5, permite balancear la estructura de costos entre jurisdicciones, tomando como premisa que los propietarios consuman el permiso P&PS. Esto se debe a que matricular el vehículo en Bogotá implicaría una menor inversión en permisos. Es decir que, aunada a la aplicación del pico y placa los sábados para vehículos registrados fuera de Bogotá se refuerza el incentivo para matricularlos en la capital, al aumentar significativamente el costo relativo de circular en ella.

Desde una perspectiva fiscal y de movilidad, la modificación del factor municipio se proyecta como una alternativa para fortalecer la equidad tributaria territorial sin afectar la tarifa del impuesto sobre vehículos. A este análisis debe añadirse el análisis propio de movilidad y fiscal. Este ajuste también puede contribuir a mitigar la pérdida de recaudo potencial del Distrito, mejorar la coherencia entre las políticas de movilidad y tributarias, y consolidar a Bogotá como el centro de registro vehicular en la región metropolitana.