

PICO Y

PLACA

LOS COSTOS REALES QUE DEBEN ASUMIR
LOS PROPIETARIOS DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES
POR EL PICO Y PLACA:

El verdadero impuesto vehicular

William Lizarazo*

La visión miope que tienen algunos de nuestros gobernantes al imponer normas, artículos, decretos y leyes a discreción, junto con la poca coerción de la ciudadanía ha dado origen a un sinnúmero de arbitrariedades en contra del bienestar de los consumidores. Una de estas disposiciones es el decreto número 007 de 1998, el cual legitima la restricción a la circulación de vehículos automotores particulares durante ciertos horarios en determinados días hábiles de la semana, más conocido como “pico y placa”. Con esta medida, se intenta reducir el volumen del parque automotor que circula en las denominadas horas pico por las principales vías de la ciudad. El objetivo principal de este decreto es desincentivar a los propietarios de vehículos automotores al uso de éste. Dejando a un lado la discusión sobre los “posibles beneficios” de dicho decreto, nos concentraremos

en discutir un hecho real que se deja de lado y que afecta directamente a los propietarios de vehículos automotores.

Todo propietario de un vehículo asume un gran número de costos al hacer uso de su propiedad, entre los que se encuentran: el costo de depreciación de la máquina, el pago del combustible, los seguros y los impuestos, entre otros. El pago de impuestos es tal vez el único costo que debe asumir el propietario de un vehículo sin importar si lo usa o no. Este impuesto se liquida anualmente conforme a la ley establecida, la cual dictamina que a partir del año 2003 las tarifas aplicables a los vehículos gravados serán las siguientes según su valor comercial:

Avalúo	Tarifa
Hasta \$27.844.000	1,5%
Más de \$27.844.000 hasta \$62.648.000	2,5%
Más de \$62.648.000	3,5%
Motos de más de 125 CC	3,5%

Fuente: www.transitobogota.gov.co

* Estudiante de Economía. Universidad Externado de Colombia.

Este impuesto sobre vehículos automotores particulares se caracteriza por ser un impuesto específico¹, bajo el cual también se puede enmarcar la restricción al consumo por la medida del pico y placa.

Lo que podemos observar es que la imposición del decreto que da paso a la restricción vehicular “pico y placa” acarrea un costo adicional para los dueños de vehículos en la capital y en otras ciudades en donde ya se ha implementado este plan.

El punto a destacar es que los propietarios de vehículos en la capital están pagando un impuesto mayor al que impone por decreto la alcaldía, es decir, el impuesto de rodamiento vehicular está sobrevaluado.

Antes de la imposición del pico y placa, los propietarios de vehículos particulares tenían el derecho a utilizar la infraestructura vial las 24 horas durante 365 días del año, pagando una vez al año el impuesto de rodamiento, el cual se incrementa anualmente. Con la implementación del pico y placa, en 1998 por el alcalde Enrique Peñalosa, los propietarios de vehículos se vieron en la obligación de reducir la utilización de su vehículo en 8 horas a la semana, lo cual representa un sacrificio de utilización anual de

18 días de no utilización del vehículo y con el nuevo horario de restricción, la tasa de sacrificio ascendió a ¡26 días de restricción anual! Lo anterior representa claramente más de un mes hábil de restricción de uso. Si esto es así, ¿por qué los dueños de vehículos particulares siguen pagando el impuesto del rodamiento como antes de la imposición del pico y placa?

En el siguiente cuadro se ilustran algunos de los efectos que tiene la medida del pico y placa en términos de uso de los vehículos particulares.

	Pico y placa 8 horas semanales		Pico y placa 12 horas semanales	
	Con	Sin	Con	Sin
Días por semana	5	2	5	2
Horas transitables por día	24	20	24	18
Total horas por semana	120	40	120	36
Total horas transitables (en una semana con restricción)	160		156	
Total horas semana (sin restricción)	168		168	
Restricción semanal (horas)	0	8	0	12
Número de horas en un año	8.760		8.760	
Máximo de horas anuales transitables con restricción	8.342,85		8.134,28	
Horas netas restringidas de transito vehicular	417,14		625,71	
Días netos restringidos de tránsito vehicular	17,38		26,07	

A los dueños de vehículos en la capital solo se les informa que su impuesto de rodamiento se ha incrementado el 5% o el 7%, pero lo que no se les dice es que el incremento real de este impuesto en términos de utilización de los vehículos se ha incrementado mucho más.

¹ Un impuesto específico es aquel que obliga a pagar una cantidad fija por cada unidad de producto consumida.

Fotografía: Bob Smith. *Go right ahead*. 2005

Para ilustrar el punto anterior tomemos el caso de un propietario de un vehículo particular para poder entender la magnitud del incremento real del impuesto tomando en cuenta el pico y placa².

Restricción:

Modelo	Pr. constantes 1996
Clase	Vehículo
Cilindraje	1600-cm3
Marca	Renault
Línea	Óptimo mecánico
Año	Valor total pago
1997	168.107
1998	279.048
1999	195.079
2000	173.000
2001	168.473
2002	137.972
2003	155.896
2004	172.656
2005	129.629

En 1997 una persona que pagaba un impuesto de rodamiento por valor de 168.100 pesos³, pasó a pagar en el año 1999, 195.000 pesos lo cuál refleja un incremento de este impuesto para estos dos años del 16%⁴. Pero si tenemos en cuenta la restricción de uso por el pico y placa el incremento real del impuesto de rodamiento

es alrededor del 22%, un ¡6% mas! que el incremento impuesto por la alcaldía.

De la misma forma, si suponemos que la duración de la restricción inicialmente fue de 12 horas a la semana el incremento real del impuesto para el período 1997-1999 fue alrededor del 25% un 9% mayor que el decretado.

Como se muestra anteriormente los costos que asume un propietario de un vehículo particular por la restricción de uso supera ampliamente las imposiciones decretadas por la alcaldía.

El anterior análisis evidencia problemas de información a los que nos enfrentamos día a día, los cuales pueden disminuirse si las imposiciones por parte del gobierno son claras, explícitas y que además toman en consideración las opiniones de los grupos afectados.

A partir de lo anterior, se podría pensar como una posible solución al problema mencionado un ajuste en el impuesto de rodamiento vehicular que corrija la distorsión generada a partir de la introducción del pico y placa.

² El valor del impuesto se calcula a precios constantes del 2000. Incluye el 15% de descuento por pronto pago y el derecho por semaforización.

³ Para poder comparar estas cifras todo el análisis se hace a precios constantes del 2000.

⁴ Se debe tener en cuenta que el valor que se liquida depende del avalúo comercial del vehículo.