

Implicaciones de que la medida del “pico y placa” sea deducible del impuesto vehicular

Facultad de Derecho
Universidad Autónoma Latinoamericana



Implicaciones de que la medida del “pico y placa” sea deducible del impuesto vehicular

Autor
Andrés H. Botero Llano
Asesor del trabajo de grado
PhD. Arturo Taborda Restrepo
Diciembre 2020

Facultad de Derecho
Universidad Autónoma Latinoamericana

RESUMEN

El propósito de este trabajo es determinar si la restricción del “PICO y PLACA” es deducible del impuesto vehicular, con el fin de precisar si los propietarios, tenedores o poseedores tienen como beneficio la deducción de esta medida. Como estrategia metodológica, el tipo de investigación fue descriptiva y para la obtención del resultado se realizaron encuestas estructuradas dirigidas a una población de propietarios, tenedores o poseedores de vehículos en la ciudad de Medellín. También se analizó a través de la normatividad vigente, específicamente el estatuto tributario, leyes del impuesto vehicular y los decretos del “pico y placa” expedidos por la Alcaldía de Medellín, si estas otorgan la deducción de esta medida para el impuesto vehicular. Como resultado de este trabajo se estableció cuáles son las deducciones para este impuesto y que opinión manifestaron los propietarios, tenedores o poseedores de vehículos. A lo largo de este trabajo se resalta la necesidad que esta medida aplicada a la movilidad de

ABSTRACT

The purpose of this paper is to determine if the "PICO y PLACA" restriction is deductible from the vehicle tax, in order to specify if the owners, holders or possessors have as a benefit the deduction of this measure. As a methodological strategy, the type of research was descriptive and in order to obtain the result, structured surveys were carried out aimed at a population of owners, holders or possessors of vehicles in the city of Medellín. It was also analyzed through current regulations, specifically the tax statute, vehicle tax laws and the "pico y placa" decrees issued by the Mayor's Office of Medellín, whether they grant the deduction of this measure for vehicle tax. As a result of this work, it was established what the deductions for this tax are and what opinion the owners, holders or possessors of vehicles expressed. Throughout this work, the need for this measure applied to the mobility of vehicles to be deductible from the vehicle tax is highlighted.

los automotores sea deducible del impuesto vehicular.

Palabras clave: “pico y placa”, impuesto vehicular, deducción, beneficio social, medio ambiente.

Keywords: "Pico y Placa", vehicle tax, deduction, social benefit, environment.

Tabla de Contenidos

Introducción	1
Planteamiento del problema.....	2
Justificación	4
Objetivos.....	55
Objetivo general	5
Objetivos específicos	5
Hipótesis	55
Capítulo 1. Contextos y reflexiones: estado del arte.....	66
Capítulo 2. Antecedentes históricos	88
Capítulo 3. Delimitación espacial y conceptual.....	1111
Capítulo 4. Aspectos legales sobre las implicaciones de que el “pico y placa” sea deducible del impuesto vehicular.....	1515
Capítulo 5. Metodología y análisis de resultados	3838
Unidad de Análisis	3838
Muestreo	3838
Fase 1: Exploratoria.....	3939
Fase 2: Descriptiva	3939
Fase 3: análisis.....	3939
Presupuesto	4040
Resultados.....	400
Conclusiones	4747
Bibliografía	4949
Normatividad	5050

Lista de tablas

Tabla 1. Referencia de resultados y/o hallazgos 4040

Lista de figuras

Figura 1. Diagrama de torta de resultados a pregunta: "¿Es usted poseedor, tenedor o propietario de un vehículo que paga impuesto vehicular?".	4242
Figura 2. Diagrama de torta de resultados a pregunta: "¿Está de acuerdo con la medida o restricción del pico y placa?".	4343
Figura 3. Diagrama de torta de resultados a pregunta: "¿Considera usted, que esta restricción, de no usar el automotor varios días al año, debe ser deducible del impuesto vehicular?".	4444
Figura 4. Diagrama de torta de resultados a pregunta: "¿Considera usted, que la restricción, de no usar el automotor varios días al año, debe ser considerada como un impuesto al medio ambiente?".	4545
Figura 5. Diagrama de torta de resultados a pregunta: "¿Considera usted, que el valor de la deducción del pico y placa, sea destinada por las personas al gasto o al ahorro?".	4646

Introducción

Mediante el presente trabajo de grado que lleva como título “implicaciones de que la medida del “pico y placa” sea deducible del impuesto vehicular”, se da a conocer a la comunidad académica en general y al ámbito jurídico en especial, los resultados obtenidos a través de la aplicación de encuestas al público en general, lo concerniente con el pico y placa que se aplica en la ciudad de Medellín.

Es importante tener en cuenta que el tema elegido obedece al interés que existe, casi que unánime, de una gran parte de la población propietaria de vehículo particular al respecto. Además, porque esta sería una medida que podría replicarse en otras ciudades del país y establecer un modelo para que esta investigación, pueda colegir con otras de este mismo tipo.

También es importante establecer que, investigaciones de este tipo, contribuyen a que se cimiente cierta “cultura de movilidad”, en ciudades que, como las colombianas, se acrecienta cada vez más el transporte automotor situación que se convierte en una problemática o bola de nieve, cada vez mayor.

De esta manera, entonces, se ponen a consideración cinco capítulos básicos, siendo el último de ellos, el relacionado con la metodología y los resultados obtenidos con base en el instrumento aplicado.

A continuación, se dan a conocer los pasos presentados en anteproyecto de grado, así como los capítulos que sustentan el marco teórico definido para la investigación.

Planteamiento del problema

La situación de caos que viven las grandes ciudades, y en especial Medellín, a raíz del aumento vehicular, es una de las razones de peso para que se imponga la medida de pico y placa con el fin de limitar el problema de la contaminación, la lentitud en el desplazamiento y el descontrol que se presenta con el número de vehículos que parece ser, ya no tienen cómo rodar por las vías de la ciudad. Este panorama, bastante oscuro para la actual y administraciones anteriores, fue el escenario propicio para que el “pico y placa”¹ fuera artífice para reconocer que la ciudad tiene arduos problemas de contaminación y que, si no se le pone límites, podría agravarse y causar no sólo situaciones graves en cuanto a la polución, sino relacionados con la salud.

Muestra de ello, es que para el año 2008 la firma INVAMER-GOLLUP, realizó un estudio en varios sectores de Medellín, para obtener una apreciación de cómo la ciudadanía percibía la medida relacionada con el “pico y placa”. Las cifras arrojadas fueron positivas respecto al año 2007, y en la cual se observa una disminución de la circulación del parque automotor así: en la Avenida el Poblado, Centro Comercial Automotriz, del 11.96% y en la Avenida las Vegas, del 15.80%, lo cual muestra un volumen de reducción de vehículos y contribución a la mejora del medio ambiente.

Ahora bien, de acuerdo con el programa “Medellín, cómo vamos”, en el Valle de Aburrá se obtuvo una contaminación superior a 50 microgramos por metro cúbico ($\mu\text{g}/\text{m}^3$), entre los años 2012 y 2015, muy superior a la recomendada por la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2005) de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, para que la salud humana no se vea afectada a la exposición prolongada de contaminación.

¹ Es una medida que restringe el uso vehicular en las horas picos de las ciudades para mitigar la congestión del parque automotor, debido a la alta demanda de vehículos de la población, por la escasa oferta del transporte público. Además, se utiliza para disminuir la contaminación que afecta a la ciudad, lo que esto implica dejar gozar de este bien y destinar recursos para subrogar el vehículo particular por el servicio público.

Empero, la situación parece acrecentarse cada vez más, pues para abril del 2018, según datos de la Secretaría de Movilidad de Medellín, estaban matriculados 276.329 vehículos, y para junio de 2019 aumentó a 304.526 vehículos registrados, lo que trae de antemano, el hecho generador del impuesto para los propietarios o poseedores que posteriormente se les aplica la tarifa para el pago del impuesto.

Otro de los hechos que también llama la atención en lo relacionado con la movilidad en la ciudad, es que según la Asociación Médica Sindical Colombiana (ASMEDAS) en Medellín, producto de la contaminación, ha habido fallecimientos por enfermedades obstructivas crónicas de 1.000 personas en el 2012, mientras que en el año 1980 fueron 200 personas, lo mismo ocurre con el cáncer de pulmón, la mortalidad por cada 100.000 habitantes paso del 11.8 a 21.4, en ese periodo. En Medellín la tasa de mortalidad por esta causa es 3,4 veces la de Bogotá y 2,7 veces la de Colombia. (El Colombiano, 2019).

Colige con las anteriores apreciaciones, el Sistema de Alerta Temprana de Medellín y el Valle de Aburrá (SIATA), consistente en un sistema de monitoreo de la calidad del aire, y mediante el cual hace la observación de que el material particulado de PM2.5, es el contaminante crítico para el área metropolitana del Valle de Aburrá, aunque en abril 23 de 2019, muestra una contaminación moderada en la ciudad de Medellín (Siata. Gov.co, 2019).

La descripción y caracterización de la situación, así como la preocupante realidad que vive la ciudad respecto al factor de contaminación es que incita a que en la presente investigación se tengan en cuenta estos elementos y se procure dar respuesta a la inquietud planteada, así como a la pregunta de investigación guía para dar cuenta de la pesquisa. Por tal motivo, la formulación del problema o pregunta de investigación, siguiendo las pautas del trabajo, es la siguiente:

¿Cuáles son las implicaciones de que la medida del “pico y placa” sea deducible del impuesto vehicular?

Justificación

Son muchas las razones por las cuales la presente investigación merece llevarse a cabo, entre ellas, las relacionadas con las restricciones que tienen muchas veces los propietarios de los vehículos para ser movilizados. Igualmente, el problema de la contaminación en la ciudad, que a veces, sin premeditarlo, la Secretaría de Movilidad, tiene que implementar el pico y placa ambiental, sin que los dueños de los vehículos, estén preparados para ello.

Así que la situación que se logra observar en la ciudad, es bastante problemática, puesto que se requiere de una constante preparación de todos los escenarios posibles, para que se dicten medidas que favorezcan a todos los habitantes, sin perjuicio de los transeúntes y demás usuarios de los espacios de movilidad acordados para este fin.

Con base en los anteriores hechos, es de suma importancia, según reza el artículo 107 del Estatuto Tributario Nacional, otorga la posibilidad, de que el pico y placa sea deducido del impuesto vehicular, toda vez que cumple con los presupuestos de causalidad, proporcionalidad y necesidad. Esta deducción lo que busca es beneficiar a los propietarios de vehículos que por una restricción les impide usar sus automotores.

Pues, como es de conocimiento público, el impuesto vehicular se paga por un periodo de un año. La medida restringe su uso, no permite su goce total del año, puesto que las personas habilitadas, propietarias o poseedoras de vehículos, no podrán utilizarlo durante la medida, pero si deben pagar la totalidad del impuesto vehicular. Igual sucede con el SOAT obligatorio y la revisión técnico- mecánica.

El hecho es que las personas están dejando de ahorrar, consumir o invertir, al no poder deducir del impuesto vehicular la medida del pico y placa. Pero, si se aplica el mencionado artículo y se resta la medida del pico y placa del impuesto, genera un beneficio social y general, porque permite introducir ese recurso en la economía.

También es fundamental tener presente en esta investigación, poner en conocimiento a todas aquellas personas propietarias de vehículos que, mediante una acción

de tutela, tienen la posibilidad de obtener una deducción del impuesto vehicular, producto de la restricción del pico y placa. Una situación que merece ser tenida en cuenta para que haya una política más acorde con los procesos de modernización que se requieren en la ciudad.

Objetivos

Objetivo general

Determinar la posibilidad de que la medida del pico y placa sea deducible del impuesto vehicular, a través del análisis del estatuto tributario nacional, para el beneficio de los propietarios de vehículos.

Objetivos específicos

- ✓ Identificar la norma del estatuto tributario vs los decretos del “pico y placa”, si otorgan deducciones y los beneficios para propietarios de vehículos.
- ✓ Analizar la ley del impuesto vehicular, ley 14 de 1983, ley 488 de 1998, ley 633 de 2000 y la ley 1630 de 2013 en su contexto normativo.
- ✓ Señalar, en consideración de la medida propuesta, si la deducción refleja un beneficio social a los propietarios de vehículos.

Hipótesis

La aplicación del decreto reglamentario 624 de 1989, ley 488 de 1998 y ley 633 de 2000 en su contexto normativo, sobre la deducción de la medida del pico y placa del impuesto vehicular, en la ciudad de Medellín, conlleva a que el pago sea más justo.

Capítulo 1. Contextos y reflexiones: estado del arte

Con el fin de llevar a cabo una adecuada investigación y evitar repetir contextos teóricos o académicos que hayan realizado indagaciones o pesquisas similares, con la presente propuesta se hizo una revisión de las principales investigaciones, artículos y trabajos sobre el tema, para así poder dar crédito a quienes, con anterioridad, hicieron este tipo de exploraciones académicas.

Aunque son muchos los artículos, reflexiones y apuestas teóricas que existen en el medio, las que presentan cierta similitud o sirven de base para el marco teórico de la investigación y objetivos formulados, son las siguientes.

Lizarazo, W. (2005), en el artículo, “los costos reales que deben asumir los propietarios de vehículos automotores por el “pico y placa”, publicado en la revista *Divergencia*, expresa que, mediante las disposiciones, especialmente con el decreto 007 de 1998, se legitima la restricción más conocida como “pico y placa” prohibiendo la circulación de vehículos automotores durante determinados horarios. La medida busca reducir el parque automotor que circula por las vías de la ciudad. Asimismo, el autor lanza la propuesta en la que expone que la solución consiste en un ajuste al impuesto vehicular a la introducción del pico y placa.

Siguiendo con la misma idea, Yori & Sierra (2008) argumentan una deducibilidad limitada del 80% del pago de los impuestos locales, que mediante la ley 863 de 2003 se podía solicitar como gasto deducible del impuesto de renta. Dichos impuestos serían: el impuesto predial, impuesto de industria y comercio (ICA). Pero que a través de la reforma tributaria de 2006 se podía solicitar plena deducibilidad de los impuestos locales, además esta reforma extendió el beneficio al impuesto de avisos y tableros y el impuesto de patrimonio, reduciendo la base gravable de los contribuyentes en general.

Otros autores, como Tabón, Vasco & Gómez (2010) manifiestan en su exploración que se deben tener en cuenta los diferentes mecanismos para controlar la polución teniendo como referencia la restricción vehicular “pico y placa” en la ciudad de Medellín. La

revisión técnico mecánica y de gases buscan un aceptable estado y reducción de las emisiones por una mala combustión de un vehículo. Expresan que el objetivo principal de la restricción desde su implementación en el 2005, ha sido descongestionar las vías, reduciendo el índice de uso vial óptimo. Como resultado de la medida se logró sacar un 40% del parque automotor de las vías y de esta forma se logró mejorar el aire y descongestionar la malla vial.

Todo parece indicar que hay correlación de ideas entre los diversos autores, a los cuales se le agrega Amaya & Ávila (2013), quienes reconocen a Bogotá como la primera ciudad del país en implementar una restricción, con el propósito de facilitar el tránsito en la ciudad y disminuir la contaminación ambiental y auditiva. De alguna manera, un determinado sector de la ciudadanía ha levantado una petición de pagar menos impuestos por concepto del impuesto vehicular por lo que la medida restringe su uso, reduciendo sus días de beneficios. Pero los autores plantean que, por el hecho de tener un vehículo durante un tiempo, permite trasladar un porcentaje de este impuesto a la economía ambiental para asegurar un ambiente más sano. Es decir, que los días en que no se puede usar el vehículo, ese valor sea dirigido para garantizar un ambiente más sano, con la premisa de que “el que contamina paga” y que ese porcentaje del impuesto no se quede en la administración operativa. Además, que los vehículos viejos paguen más impuesto vehicular porque contaminan más por el deterioro natural de su maquinaria y a su vez que los vehículos nuevos paguen menos si adoptan tecnologías que reducen la contaminación.

Todas estas apuestas por controlar la contaminación en las ciudades, así como posibilitar que haya una movilidad más eficiente, son viables. El hecho es que no todas las administraciones están de acuerdo y se generan discusiones en torno a una problemática que por X o Y motivo, deben solucionar a menor plazo, porque con la sola normatividad, las cosas no funcionan.

Capítulo 2. Antecedentes históricos

Un hecho para recordar respecto a la restricción de transporte público, tiene que ver según las primeras referencias históricas, con lo sucedido con la flota vehicular en Roma en el año 45 A.C., cuando el emperador Julio César, debido a que los carruajes y coches de caballos creaban severos problemas de congestión en varias ciudades Romanas, optó por aplicar medidas de control y límites tanto en su uso, como en el desplazamiento².

Aquella medida aplicada hace más de dos mil años, sirvió para que muchos países a través de la historia la tomaran como ejemplo ante la situación del aumento del transporte vehicular. Ya, en la época contemporánea, países como Alemania en el 2008, lo hizo con el fin de preservar sus zonas verdes, fuera de la contaminación vehicular; en Italia, en el 2015, varias ciudades implantaron esquemas de restricción temporal de circulación debido a altos niveles de contaminación atmosférica, en ciudades como Roma, Milán y la región de Lombardía. En la misma época, Grecia también aplicó una restricción del mismo orden en 1982; en Francia, en el 2014, en París y alrededores, fue decretada una restricción parcial a la circulación del tránsito con base en el número de placa. La medida fue tomada por el gobierno local con el fin de mitigar un pico en la contaminación atmosférica causada por el nivel de partículas en suspensión (PM10) atribuible a las emisiones de los vehículos automotores. Igualmente, en Reino Unido en el 2007 se planeó crear zonas de exclusión para automóviles alrededor de los lugares donde se realizarán los eventos deportivos durante las Olimpiadas y en la futura Villa Olímpica, en el 2012. Con la medida las autoridades esperan cambiar los hábitos de los usuarios y que se acostumbren a viajar por transporte público en lugar de usar sus autos. Anteriormente, en el 2003, se había dado inicio al proceso con la implantación del peaje urbano de Londres. La medida ha sido publicitada como “la Olimpiada sin carro”. Suecia, aplicó medidas de control parecidas a las de los países mencionados, a partir de 2007.

² Frente a este tema, se sugiere la lectura del artículo, Restricción vehicular, en: https://es.wikipedia.org/wiki/Restricci%C3%B3n_vehicular

En términos generales, los países europeos, empezaron a implementar medidas de control vehicular en el centro de la ciudad, en los anillos históricos o en zonas exclusivas para peatones o ciclistas, con el fin de reducir el problema ambiental o el aumento de vehículos particulares (El País, 2014).

En Asia, países como China y la India, también acogieron la medida de restricción de vehículos. El gigante asiático lo hizo en Pekín durante los juegos Olímpicos de 2008, con el objetivo de mejorar en forma sustancial la calidad del aire. Por su parte, el gobierno de Nueva Delhi decidió implantar un programa temporal de restricción vehicular alternando la circulación con base en el número final de las placas de los vehículos, usando el sistema de números par e impar, para disminuir la contaminación atmosférica, El programa de restricción vehicular entró en vigor a partir del 1 de enero de 2016.

En América Latina, la cuestión parece no ser ajena, y es así que países como Venezuela, lo hizo entre los años de 1979 y 1990, con la denominada “día de parada”, en la ciudad de Caracas para mitigar los atascos de tránsito constantes en la ciudad.

A ello se le sumó Chile en 1986, con la implementación de una restricción similar debido a los altos niveles de contaminación atmosférica.

Pero, los hechos van generando otras formas de ponerle control a un problema que parece no tener reversa, y es así como la ciudad de São Paulo, Brasil, en 1997, fue pionera en implementar esta restricción al uso de vehículos privados, debido al agravamiento de la congestión vial que sufre la ciudad, producto de la bonanza económica que vivió Brasil en esa época y que posibilitó que muchos habitantes adquirieran vehículo propio.

México no se quiso quedar atrás, y en noviembre de 1989 inició el programa denominado “Hoy no circula”, con el objetivo principal de combatir los problemas de contaminación del aire de la Ciudad de México, quizá la más poblada de América Latina.

A los anteriores países, se unió Ecuador, en el año de 2010, con una medida similar a la que opera en Colombia, el llamado “pico y placa”, para evitar los problemas de tráfico en la ciudad de Quito que, por el alto número de vehículos que circulan en la ciudad, estaba afectando el casco histórico y otros sitios de alta circulación.

Igualmente, en Bolivia, enero de 2003, entró en vigencia un programa de restricción para acceder el centro antiguo de La Paz, la ciudad más alta del continente y con una gran cantidad de visitantes, lo cual estaba generando serios problemas de contaminación.

Otros países de Centroamérica que se acogieron a la medida fueron Costa Rica y Honduras. El primero de ellos, en agosto de 2005 implementó la restricción vehicular para acceder el área central de San José, con el propósito de mitigar el efecto en la economía de los altos precios del petróleo. Y, Honduras, lo hizo a partir del 7 de abril de 2008, con la implementación en todo el país del programa "Hoy no Circula", con el propósito de reducir el consumo de petróleo.

El caso de Colombia, no es similar en todas las ciudades, sino que se goza de cierta autonomía administrativa. En Bogotá, por ejemplo, para el año de 1998, se aplicó la restricción de circulación de vehículos llamada "pico y placa", esta medida se hizo con el fin de mitigar la congestión en las horas "Pico". La restricción se ejercía con el último número de la "Placa" (matrícula). Aún está vigente, con la condición de que es todo un día de inmovilización del vehículo. En cambio, en Medellín esta restricción vehicular, adoptó el mismo nombre de Bogotá, "pico y placa" y empezó en febrero de 2005 con el objetivo de mitigar la congestión vehicular en la ciudad en las horas picos. La diferencia con la capital es que va desde las 7 a.m., hasta las 8:30 a.m., en horas de la mañana, y luego en las tardes, de 5:30 p.m., hasta las 7:00 de la noche. Pero, posteriormente con las contaminaciones atmosféricas en el Valle de Aburrá, la alcaldía se vio en la necesidad de declarar la primera contingencia ambiental en el año 2016. Hoy en día la medida pretende descongestionar la ciudad del parque automotor, sino reducir la contaminación en todo el Valle. Además, también se acude a lo que se mencionó con anterioridad, al "pico y placa ambiental", el cual obedece a que, en determinadas épocas del año, la presión atmosférica es más densa, y, por tanto, la contaminación más fuerte (Secretaría de movilidad de Medellín, Decreto 2042 de 2019).

Capítulo 3. Delimitación espacial y conceptual

Como bien se ha anunciado anteriormente, con la presente investigación se pretende explorar si la aplicación del decreto extraordinario 624 de 1989, ley 488 de 1998 y 633 de 2000 en la ciudad, existe un pago más justo del impuesto vehicular. Pues, según lo estipulado, con dicha medida gran parte de los propietarios de vehículos podrían salir favorecidos puesto que el pago se haría de una manera más eficiente, ágil y limitada al uso exclusivo del vehículo en las fechas correspondientes.

Ahora bien, el marco geográfico en la cual se pretende llevar a cabo la pesquisa, es la ciudad de Medellín, no sólo por tratarse de la capital del Departamento de Antioquia, sino porque su número de habitantes al igual que la cantidad de vehículos que transitan por sus calles y avenidas, así lo ameritan. Su ubicación geográfica, en forma de canoa, le da el nombre de “Valle de Aburrá, que atraviesa la ciudad de sur a norte, y es el núcleo principal del Área. Según datos del último censo (2019), Medellín tiene una población, según proyecciones del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), de 2.508.452 habitantes, lo que la convierte en la segunda ciudad más poblada de Colombia. Pero, incluida el Área Metropolitana, asciende a 3.726.219 personas, según el DANE-CNPV. (Alcaldía de Medellín, 2018. documento técnico de soporte POT [acuerdo 46/2006] municipio de Medellín.)

Como capital departamental, Medellín alberga las sedes de la Gobernación de Antioquia, la Asamblea Departamental, el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Medellín, el Área Metropolitana del Valle de Aburra y la Fiscalía General, así como diferentes empresas públicas, instituciones y organismos del Estado colombiano. Como centro financiero, comercial e industrial del país es sede de empresas nacionales e internacionales en sectores como el textil, confecciones, metalmecánico, energético, financiero, salud, telecomunicaciones, construcción, automotriz, y alimentos, entre otros. (Alcaldía de Medellín, 2018. Documento técnico de soporte POT [acuerdo 46/2006] municipio de Medellín.)

Ahora bien, a nivel conceptual se observa que, desde la consolidación histórica del Estado los impuestos se convirtieron en artífices de la sustentación del gasto público. Es más, con la división territorial bien sea en Departamentos, provincias o municipios, la modalidad del cobro por prestar servicios, es la base mediante la cual se forja un país, una nación o un Estado. (Becerril, 2017).

Las diversas modalidades de impuestos, obedecen a las políticas propias de cada Estado. Pues, algunos hacen un mejor uso, o al menos, son más eficaces a la hora de hacer contraprestación a los habitantes con su pago, y otros no hacen una correcta distribución y aplicación de los mismos. Pero, en términos generales, todas las personas que cumplan con ciertos requisitos, están obligadas a pagar el impuesto al estado, sin que exista una contraprestación directa.

Empero, el concepto de impuesto puede remontarse aproximadamente a la Edad Media, época en la que ya pueden encontrarse indicios de lo que en la actualidad conocemos como “impuestos”, pues éstos se han ido transformando y modificando con el paso de los años, yendo de la mano de las necesidades económicas que han ido surgiendo en los Estados modernos del mundo. Ejemplo claro de ello es que, en los señoríos desde ese tiempo, “ya gravaban también el paso de las mercancías y, muchas veces, interceptaban un camino o un río, y no se dejaba pasar a nadie sino hasta que pagara” (Flores, 2004).

Con el transcurrir de los años, la modalidad de impuestos ha ido cambiando, y ha adquirido ciertos principios que tienden a ser muy generales en todos los Estados. Por ejemplo, la equidad horizontal y la equidad vertical. La primera sostiene que los contribuyentes que tienen las mismas características deberían ser tratados de igual forma. El segundo principio indica que las personas que se encuentran en circunstancias distintas deben ser tratadas de forma distinta siguiendo algún criterio de justicia (Gómez, J, Jiménez, J y Marttner, R. (Eds.) 2017).

En la actualidad, los impuestos más comunes asumen ciertas clasificaciones, entre ellas, se encuentran los indirectos, es decir, aquellos que se aplican a bienes y servicios y por tanto afectan “indirectamente” a las personas, el más conocido es el impuesto al valor agregado (IVA). También están los directos, los cuales gravan directamente a las personas

o empresas. Por ejemplo, impuesto a la renta, a las utilidades o sociedades, a las sucesiones y donaciones e impuesto al patrimonio.

Para el caso que corresponde en la presente investigación, a través del pago del impuesto vehicular no se observa un beneficio directo, pero se espera que sea indirecto. El caso es que dicho impuesto se liquida por un año fiscal de 365 días, que inicia desde el primero (1) de enero hasta el treinta y uno (31) de diciembre de cada período correspondiente. Si se aplica la norma de que la medida del pico y placa sea deducible del impuesto vehicular, serán menos doce (12) días del año, lo que realmente daría una liquidación de 353. Claro está, sin tener en cuenta los días de restricción ambiental (día sin carro y extensión del pico y placa hasta los días sábados en la semana) y obviamente sumar los días festivos que beneficia a los vehículos cuya placa está programada para ese día. Este es un claro ejemplo del beneficio que se obtendría aplicando la medida correspondiente.

Pero, también es propio de los Estados aplicar los llamados impuestos Progresivos, es decir, a mayor base, mayor será el impuesto aplicable. Así, por ejemplo, mientras mayor sea la renta de una familia, mayor será la cantidad que deba pagar. En cambio, los impuestos Proporcionales, se refieren a que todos los contribuyentes pagan la misma proporción de su base. Por ejemplo, se aplica un 10% de impuesto independientemente del monto de utilidades de la empresa. Y, por último, es importante señalar, los impuestos Regresivos, mediante los cuales los contribuyentes que tienen una menor base terminan pagando una mayor cantidad. Por ejemplo, cuando las personas más pobres terminan pagando más impuestos que los más ricos. Lo cual genera desproporcionalidad o injusticia.

El anterior marco general sobre los impuestos, abre el espacio para considerar la importancia en lo concerniente con el impuesto vehicular. Pues, bajo el principio de equidad vertical se determina el impuesto vehicular. Pero este tributo desconoce cualquier tipo de deducción salvo para los vehículos eléctricos por ser amigables con el medio ambiente. Por lo tanto, al ser el pico y placa una restricción al uso de un vehículo, ésta debe ser una deducción de este impuesto, porque cumple con los presupuestos de proporcionalidad, necesidad y relación de causalidad del Estatuto Tributario Nacional.

El primer presupuesto, esto es, la proporcionalidad, atiende la magnitud representada dentro del total de la renta bruta (utilidad bruta). Renta que debe medirse y analizarse en cada caso de conformidad con la actividad económica que se lleve a cabo, conforme con la costumbre comercial para ese sector. Lo que se busca es que los costos y gastos sean aceptados como deducibles deben ser proporcionales con el ingreso percibido. En principio los costos no deben ser superiores a los ingresos, ya que la idea de incurrir en gastos y costos en la realización de una actividad, es que la misma genere una renta.

La necesidad, por su parte, hace referencia a las expensas necesarias, es decir, gastos que se generan de manera forzosa en la actividad productora de renta, de manera que sin tales gastos no se puede obtener la renta.

Y, por último, la relación de la causalidad, se refiere a los gastos, erogaciones o simplemente salida de recursos del contribuyente, deben guardar una relación causal, de origen - efecto, con la actividad u ocupación que le genera la renta al contribuyente³.

Este tipo de tributo están compuestos por los siguientes elementos:

- Hecho generador: la situación o actividad que motiva la obligación tributaria.
- Sujeto pasivo: la persona u organización que enfrenta la obligación.
- Sujeto activo: es la entidad administrativa beneficiada directamente por el recaudo del impuesto, de carácter territorial de orden nacional, departamental, municipal o distrital, a los que la creación del tributo define en un caso u otro como destinatarios.
- Base gravable: el monto sobre el que se aplica el impuesto.
- La tarifa: la proporción que se aplica a la base imponible para calcular el monto a pagar.

³ Para una mayor ampliación del tema, ver: Presupuestos esenciales para que los costos y los gastos sean deducibles. (mayo 2 de 2014). Actualicese.com. Recuperado octubre 20 de 2019. <https://actualicese.com/presupuestos-esenciales-para-que-costos-y-gastos-sean-aceptados-como-deducibles/>

Capítulo 4. Aspectos legales sobre las implicaciones de que la medida del “pico y placa” sea deducible del impuesto vehicular

Las leyes y normas que se establecen o son creadas para todo tipo de decisiones que el Estado pretenda tomar en beneficio de los ciudadanos o para regular ciertas conductas, siempre son dinámicas, y están sometidas a las acciones legislativas que las somete a jurisprudencia, el caso del pico y placa no es ajeno a cualquier tipo de decisión que se tome de acuerdo con el rumbo que las necesidades sociales, ambientales, geográficas y políticas le vayan dando.

En este caso, y en lo concerniente con el contexto de la investigación, es bueno tener en cuenta aquella parte normativa vigente y así tener más conocimiento de los hechos que regulan los impuestos para el pico y placa en la ciudad.

Lo primero es, de acuerdo con este marco legal, es la ley 14 de 1983, que en su artículo 49, manifiesta:

“Los vehículos automotores de uso particular serán gravados por los municipios por concepto del impuesto de circulación y tránsito de que trata la Ley 48 de 1968, con una tarifa anual equivalente al dos por mil (2x1000) de su valor comercial”.

Con el citado artículo se crea el impuesto de circulación y tránsito para los vehículos. Sin embargo, esta ley no estableció deducciones de algún tipo salvo algunas exoneraciones del tributo para determinados vehículos.

Posteriormente la ley 488 de 1998, artículo 138, expresa:

“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”.

Como es de observarse, con esta ley se crea el impuesto de vehículos automotores, sustituyendo al impuesto de circulación y tránsito y el timbre nacional sobre vehículos. Sin embargo, esta ley tampoco otorga alguna deducción para este tributo.

Conforme a la ley 633 de 2000, en sus artículos 106 y 107, modifica los artículos 146 y 150 de la ley 488 de 1998, así:

“Artículo 106. Declaración y pago. El impuesto de vehículos automotores se declarará y pagará anualmente, ante los departamentos o el Distrito Capital según el lugar donde se encuentre matriculado el respectivo vehículo...”

“Artículo 107. DISTRIBUCIÓN DEL RECAUDO. Del total recaudado por concepto de impuesto, sanciones e intereses, en su jurisdicción, al departamento le corresponde el ochenta por ciento (80%). El veinte por ciento (20%) corresponde a los municipios a que corresponda la dirección informada en la declaración...”

Pero, la normatividad sigue ampliándose, a tal punto que con la ley 1630 de 2013, artículo 1, se empiezan a exonerar el pago de impuesto vehicular, cuando el automotor se somete a un proceso de desintegración física total, y no manifiesta algún otro tipo de deducción. Veamos lo que dice la ley:

“Dentro de los dos años siguientes a la expedición de esta ley, se exonera del pago del impuesto sobre vehículos automotores de que trata el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, a los propietarios o poseedores de vehículos automotores, que con ocasión de un proceso de desintegración física total requieran el paz y salvo del pago de dicho impuesto para el cumplimiento de requisitos para acceder a la cancelación de la matrícula.

La exoneración se hará por la totalidad de la obligación que se adeude hasta la fecha de la cancelación de la matrícula del respectivo vehículo.

Una vez recibido paz y salvo por concepto del impuesto de vehículos automotores, el propietario deberá dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes, solicitar la cancelación de la matrícula del respectivo automotor, so pena de perder los beneficios establecidos en el presente artículo.

PARÁGRAFO. Lo contenido en el presente artículo no aplica para los procesos de liquidación o de cobro coactivo que se hubieren iniciado antes de la entrada en vigencia de la presente ley”.

También es de reconocer la importancia del decreto extraordinario 624 de 1989 (Estatuto Tributario Nacional), artículo 115, cuando manifiesta que:

“Es deducible el cien por ciento (100%) de los impuestos, tasas y contribuciones, que efectivamente se hayan pagado durante el año o periodo gravable por parte del contribuyente, que tengan relación de causalidad con su actividad económica, con excepción del impuesto sobre la renta y complementarios.

En el caso del gravamen a los movimientos financieros será deducible el cincuenta por ciento (50%) que haya sido efectivamente pagado por los contribuyentes durante el respectivo año gravable, independientemente que tenga o no relación de causalidad con la actividad económica del contribuyente, siempre que se encuentre debidamente certificado por el agente retenedor.

Las deducciones de que trata el presente artículo en ningún caso podrán tratarse simultáneamente como costo y gasto de la respectiva empresa.

El contribuyente podrá tomar como descuento tributario del impuesto sobre la renta el cincuenta por ciento (50%) del impuesto de industria y comercio, avisos y tableros.

Para la procedencia del descuento del inciso anterior, se requiere que el impuesto de industria y comercio, avisos y

tableros sea efectivamente pagado durante el año gravable y que tenga relación de causalidad con su actividad económica. Este impuesto no podrá tomarse como costo o gasto.”

Puede observarse que el artículo *in comento* expresa, que son deducibles el cien por ciento (100%) las tasas y contribuciones del impuesto de renta, y solo son deducibles el cincuenta por ciento (50%) de los impuestos locales (industria y comercio, avisos y tableros) del impuesto de renta. Por lo que el impuesto vehicular no hace parte de esta lista, es decir, no es deducible del impuesto de renta y complementarios.

Pero el artículo 107 de esta norma, expresa que:

“Son deducibles las expensas realizadas durante el año o período gravable en el desarrollo de cualquier actividad productora de renta, siempre que tengan relación de causalidad con las actividades productoras de renta y que sean necesarias y proporcionadas de acuerdo con cada actividad. La necesidad y proporcionalidad de las expensas debe determinarse con criterio comercial, teniendo en cuenta las normalmente acostumbradas en cada actividad y las limitaciones establecidas en los artículos siguientes”.

Entonces, en este artículo se establece que las expensas necesarias son deducibles cuando cumple los requisitos de proporcionalidad, relación de causalidad y necesidad, de acuerdo a la actividad productora de renta. Lo que implica que para algunos contribuyentes sea deducible el impuesto vehicular como costo, cuando el vehículo es productor de renta.

Ahora revisaremos los decretos que sustentan la medida del “pico y placa” y comenzamos con el decreto No 0097 de 2005 del 26 de enero, en su artículo 1 decreta que:

“Implementar el Sistema de Pico y Placa para toda la Ciudad de Medellín, en consecuencia, se restringe la circulación de vehículos particulares durante los períodos comprendidos entre las 6:30 y las 8:30 horas de la mañana y entre las 5:30 y las 7:30 horas de la tarde (17:30 a 19:30 horas) durante los días hábiles, un día a la semana por grupo de vehículos según el último número de su placa de la siguiente manera...”

Así mismo el decreto No. 1120 de 2008 del 29 julio en su artículo 1, expresa que:

“Implementar el Sistema de Pico y Placa para toda la Ciudad de Medellín, en consecuencia, se restringe la circulación de vehículos particulares y oficiales durante los períodos comprendidos entre las 6.30 y las 8.30 horas de la mañana y entre las 5.30 y las 7.30 horas de la tarde (17.30 a 19.30 horas) durante los días hábiles de la semana por grupos de vehículos, según el último número de su placa de la siguiente manera...”

El decreto No. 25 de 2009 del 8 de enero, en su artículo 1 decreta que:

“Implementar el sistema de pico y placa para toda la Ciudad de Medellín, en consecuencia, se restringe la circulación de vehículos particulares y oficiales durante los períodos comprendidos entre las 06:30 a 8:30 horas de la mañana y entre las 5:30 y las 07:30 horas de la tarde, durante los días hábiles de la semana, por grupo de vehículos, según el último número de sus placas de la siguiente manera...”

De otro lado, las excepciones del decreto No. 1300 de 2010 del 27 de julio, en su artículo 1 manifiesta que:

“Se exceptúan de la presente medida, en consideración a las necesidades de la Ciudad, los siguientes vehículos:

1. Vehículos de emergencia (ambulancias, incluidas las veterinarias, bomberos y todos aquellos que transporten equipo y material logístico, así como los que prestan atención médica personalizada), y los vehículos requeridos para la atención de siniestros, siempre que se encuentren demarcados con identificación permanente.

2. Los vehículos particulares y oficiales que usen gas natural vehicular o energía eléctrica como combustible, siempre y cuando lo acrediten con la respectiva certificación en el momento de ser requerido por la Autoridad en la vía pública.

3. Vehículos de transporte escolar, debidamente acreditados ante la autoridad competente, y demarcados con identificación permanente.

4. Vehículos para el transporte de alimentos perecederos debidamente acreditados ante la autoridad competente, y con identificación permanente.

5. *Vehículos dotados tecnológicamente para el mantenimiento de redes de servicios públicos esenciales (energía, semaforización, telefonía, acueducto y alcantarillado, gas sistema METRO), y demarcados con identificación permanente.*
6. *Vehículos operativos de las Empresas de Servicios Públicos Domiciliarios, debidamente legalizados y con identificación permanente.*
7. *Vehículos propiedad de medios de comunicación y los vehículos contratados y acreditados, mientras estén al servicio de alguno de los mencionados medios; además los que estén dotados de equipos que no permitan que sea reemplazado por otro vehículo.
En cualquier caso deberán tener identificación visual externa.*
8. *Vehículos pertenecientes a la Fuerzas Militares, Policía Nacional, DAS y los del INPÉC que sean especialmente destinados para el transporte de personal detenido.*
9. *Vehículos destinados al control de tráfico, las grúas y carros talleres o de asistencia técnica debidamente identificados en forma visual externa.*
10. *Vehículos particulares y oficiales utilizados para el transporte de personas discapacitadas o pacientes que se desplacen en razón de tratamientos vitales como radioterapias, quimioterapias, diálisis o similares, siempre y cuando el o los discapacitados o pacientes estén ocupando el vehículo. Para las infracciones generadas por foto detección esta exclusión o exención sólo operará frente a los vehículos previamente registrados ante la Secretaría de Transportes y Tránsito o la entidad que aquella designe.*
11. *Vehículos acreditados para transportar valores.*
12. *Vehículos de transporte público colectivo.*
13. *Vehículos colectivos tipo bus, buseta y/o microbús de servicio particular de propiedad de las empresas destinados al transporte de su personal.*
14. *Vehículos recolectores de basura, debidamente acreditados y con identificación visual externa.*

15. Vehículos de carga, incluyendo aquellos en cuya matrícula establezca capacidad de carga y de pasajeros no superior a dos (2). En todo caso, seguirán vigentes las restricciones establecidas para el transporte de carga.

16. Vehículos de Servicio de Transportes Terrestre Automotor Especial.

17. Vehículos con blindaje igual o superior a nivel tres (3) previa inscripción ante la secretaria de transporte y tránsito.

18. Coches funerarios, más no el cortejo fúnebre.

19. Vehículos pertenecientes a empresas privadas de vigilancia con identificación visual externa permanentemente y, previa acreditación de tal calidad ante la Secretaria de Transportes y Transito.

20. Vehículos oficiales de representación debidamente acreditados.

21. Vehículos consulares en los cuales se desplace personal consular debidamente acreditado.

22. Vehículos particulares y oficiales en los que se transporten Magistrados de los diferentes Tribunales, Jueces Fiscales, Defensores Públicos, Procuradores Judiciales, siempre y cuando estén ocupando el vehículo y se acredite como tal con el carné expedido por la respectiva entidad cuando sea requerido por la Autoridad en la vía pública. Para las infracciones generadas por foto detección esta exclusión o exención sólo operará frente a los vehículos previamente registrados ante la Secretaría de Transportes y Tránsito o ia entidad que aquella designe...”

El decreto No. 0314 de 2011 del 18 de febrero, modifica algunas excepciones del decreto No. 1300 de 2010, del 27 de julio así:

“Se exceptúan de la presente medida, en consideración a las necesidades de la Ciudad, los siguientes vehículos:

1. Vehículos de emergencia (ambulancias, incluidas las veterinarias, bomberos y todos aquellos que transporten equipo y material logístico, así como los que prestan

atención médica personalizada), y los vehículos requeridos para la atención de siniestros, siempre que se encuentren demarcados con identificación permanente.

2. Los vehículos particulares y oficiales que usen gas natural vehicular o energía eléctrica como combustible, siempre y cuando lo acrediten con la respectiva certificación en el momento de ser requerido por la Autoridad en la vía pública.

3. Vehículos de transporte escolar, debidamente acreditados ante la autoridad competente, y demarcados con identificación permanente.

4. Vehículos para el transporte de alimentos perecederos debidamente acreditados ante la autoridad competente, y con identificación permanente.

5. Vehículos dotados tecnológicamente para el mantenimiento de redes de servicios públicos esenciales (energía, semaforización, telefonía, acueducto y alcantarillado, gas sistema METRO), y demarcados con identificación permanente.

6. Vehículos operativos de las Empresas de Servicios Públicos Domiciliarios, debidamente legalizados y con identificación permanente.

7. Vehículos propiedad de medios de comunicación y los vehículos contratados y acreditados, mientras estén al servicio de alguno de los mencionados medios; además los que estén dotados de equipos que no permitan que sea reemplazado por otro vehículo.

En cualquier caso, deberán tener identificación visual externa.

8. Vehículos pertenecientes a la Fuerzas Militares, Policía Nacional, DAS y los del INPÉC que sean especialmente destinados para el transporte de personal detenido.

9. Vehículos destinados al control de tráfico, las grúas y carros talleres o de asistencia técnica debidamente identificados en forma visual externa.

10. Vehículos particulares y oficiales utilizados para el transporte de personas discapacitadas o pacientes que se desplacen en razón de tratamientos vitales como radioterapias, quimioterapias, diálisis o similares, siempre y cuando el o los discapacitados o pacientes estén ocupando el vehículo. Para las infracciones generadas por foto detección esta exclusión o exención sólo operará frente a los vehículos

previamente registrados ante la Secretaría de Transportes y Tránsito o la entidad que aquella designe.

11. Vehículos acreditados para transportar valores.

12. Vehículos de transporte público colectivo.

13. Vehículos colectivos tipo bus, buseta y/o microbús de servicio particular de propiedad de las empresas destinados al transporte de su personal.

14. Vehículos recolectores de basura, debidamente acreditados y con identificación visual externa.

15. Vehículos de carga, incluyendo aquellos en cuya matrícula establezca capacidad de carga y de pasajeros no superior a dos (2). En todo caso, seguirán vigentes las restricciones establecidas para el transporte de carga.

16. Vehículos de Servicio de Transportes Terrestre Automotor Especial.

17. Vehículos con blindaje igual o superior a nivel tres (3) previa inscripción ante la secretaria de transporte y tránsito.

18. Coches funerarios, más no el cortejo fúnebre.

19. Vehículos pertenecientes a empresas privadas de vigilancia con identificación visual externa permanentemente y, previa acreditación de tal calidad ante la Secretaria de Transportes y Transito.

20. Vehículos oficiales de representación debidamente acreditados.

21. Vehículos consulares en los cuales se desplace personal consular debidamente acreditado.

22. Vehículos particulares y oficiales en los que se transporten Magistrados de los diferentes Tribunales, Jueces Fiscales, Defensores Públicos, Procuradores Judiciales, siempre y cuando estén ocupando el vehículo y se acredite como tal con el carné expedido por la respectiva entidad cuando sea requerido por la Autoridad en la vía pública. Para las infracciones generadas por foto detección esta exclusión o exención

sólo operará frente a los vehículos previamente registrados ante la Secretaría de Transportes y Tránsito o la entidad que aquella designe...”

El decreto No. 664 de 2011 del 12 de abril, en su artículo 1 dice:

“Se exceptúan de la presente medida, en consideración a las necesidades de la Ciudad, los siguientes vehículos:

- 1. Vehículos de emergencia (ambulancias, incluidas las veterinarias, bomberos y todos aquellos que transporten equipo y material logístico, así como los que prestan atención médica personalizada), y los vehículos requeridos para la atención de siniestros, siempre que se encuentren demarcados con identificación permanente.*
- 2. Los vehículos particulares y oficiales que usen gas natural vehicular o energía eléctrica como combustible, siempre y cuando lo acrediten con la respectiva certificación en el momento de ser requerido por la Autoridad en la vía pública.*
- 3. Vehículos de transporte escolar, debidamente acreditados ante la autoridad competente, y demarcados con identificación permanente.*
- 4. Vehículos para el transporte de alimentos perecederos debidamente acreditados ante la autoridad competente, y con identificación permanente.*
- 5. Vehículos dotados tecnológicamente para el mantenimiento de redes de servicios públicos esenciales (energía, semaforización, telefonía, acueducto y alcantarillado, gas sistema METRO), y demarcados con identificación permanente.*
- 6. Vehículos operativos de las Empresas de Servicios Públicos Domiciliarios, debidamente legalizados y con identificación permanente.*
- 7. Vehículos propiedad de medios de comunicación y los vehículos contratados y acreditados, mientras estén al servicio de alguno de los mencionados medios; además los que estén dotados de equipos que no permitan que sea reemplazado por otro vehículo.
En cualquier caso, deberán tener identificación visual externa.*
- 8. Vehículos pertenecientes a la Fuerzas Militares, Policía Nacional, DAS y los del INPÉC que sean especialmente destinados para el transporte de personal detenido.*

9. Vehículos destinados al control de tráfico, las grúas y carros talleres o de asistencia técnica debidamente identificados en forma visual externa.
10. Vehículos particulares y oficiales utilizados para el transporte de personas discapacitadas o pacientes que se desplacen en razón de tratamientos vitales como radioterapias, quimioterapias, diálisis o similares, siempre y cuando el o los discapacitados o pacientes estén ocupando el vehículo. Para las infracciones generadas por foto detección esta exclusión o exención sólo operará frente a los vehículos previamente registrados ante la Secretaría de Transportes y Tránsito o la entidad que aquella designe.
11. Vehículos acreditados para transportar valores.
12. Vehículos de transporte público colectivo.
13. Vehículos colectivos tipo bus, buseta y/o microbús de servicio particular de propiedad de las empresas destinados al transporte de su personal.
14. Vehículos recolectores de basura, debidamente acreditados y con identificación visual externa.
15. Vehículos de carga, incluyendo aquellos en cuya matrícula establezca capacidad de carga y de pasajeros no superior a dos (2). En todo caso, seguirán vigentes las restricciones establecidas para el transporte de carga.
16. Vehículos de Servicio de Transportes Terrestre Automotor Especial.
17. Vehículos con blindaje igual o superior a nivel tres (3) previa inscripción ante la secretaria de transporte y tránsito.
18. Coches funerarios, más no el cortejo fúnebre.
19. Vehículos pertenecientes a empresas privadas de vigilancia con identificación visual externa permanentemente y, previa acreditación de tal calidad ante la Secretaria de Transportes y Transito.
20. Vehículos oficiales de representación debidamente acreditados.

21. Vehículos consulares en los cuales se desplace personal consular debidamente acreditado.

22. Vehículos particulares y oficiales en los que se transporten Magistrados de los diferentes Tribunales, Jueces Fiscales, Defensores Públicos, Procuradores Judiciales, siempre y cuando estén ocupando el vehículo y se acredite como tal con el carné expedido por la respectiva entidad cuando sea requerido por la Autoridad en la vía pública. Para las infracciones generadas por foto detección esta exclusión o exención sólo operará frente a los vehículos previamente registrados ante la Secretaría de Transportes y Tránsito o ia entidad que aquella designe...”

El de decreto No. 1363 de 2011 del 8 de julio, en su artículo 1 reza:

“La rotación de la medida de Pico y Placa para toda la Ciudad de Medellín, que restringe la circulación de vehículos particulares y oficiales durante los períodos comprendidos entre las 6:30 y las 8:30 horas de la mañana y entre las 5:30 y las 7:30 horas de la tarde {17:30 a 19:30 horas) durante los días hábiles de la semana por grupos de vehículos, según el último número de su placa, para el segundo semestre de 2011, a partir del 10 de agosto, será de la siguiente manera...”

El decreto No. 0716 de 2012 del día 29 de mayo, hace excepciones a las siguientes vías en su artículo 1:

“Exceptúense, de la medida de pico y placa las siguientes vías:

- 1. Avenida las Palmas y su empalme con las calles 36, 37 (Av. 33) y 38, hasta el sistema del río.*
- 2. Carretera al Mar empalmando con la calle 65 a la altura de la avenida 80, incluye la loma de Robledo, hasta la Transversal 73 (vía Volador), empalmando con la Transversal 78, hasta la Carrera 67; Carrera 67 desde la Transversal 78 hasta la Calle 80; Calle 80 hasta la Carrera 65, y por ésta última hasta la glorieta de la Terminal de Transportes del Norte.*

3. *Calle 10 entre el corredor del río hasta la Terminal de Transportes del Sur y vías de servicio aledañas a esta, incluyendo los tramos de acceso y salida que conectan la calle 10 con el Aeropuerto Olaya Herrera.*

4. *El Sistema Vial del Río, incluyendo la vía de servicio, y todos los puentes sobre el río, con sus lazos de salidas e ingresos, que se encuentren dentro de la jurisdicción del Municipio de Medellín.*

5. *Los vehículos que circulan en sentido oriente-occidente sobre la calle 50 Colombia, tendrán su conexión para empalmar con la Autopista Sur, circulando por la carrera 64A, (sector Carlos E Restrepo) hacia el norte hasta la calle 52 y por esta última hacia el oriente hasta empalmar con la Autopista Sur.*

6. *La Autopista Norte en ambos sentidos, entre el puente Horacio Toro y límite con el Municipio de Bello.*

7. *La Avenida Ferrocarril entre calles 34 y 37.*

8. *Los vehículos que circulan en sentido occidente- oriente sobre la calle 10 a la altura de la Carrera 48 (Glorieta Éxito El Poblado) tendrán su conexión para empalmar con la vía regional circulando por la Glorieta indicada a tomar el lazo que conecta la carrera 48 con el Sistema Vial del Río, a la altura de la Calle 14.*

9. *Las vías paralelas a la quebrada La Iguana, a lo largo de todo su recorrido desde, la Autopista Sur hasta la carrera 80, empalmando con la calle 65, vía al Mar.*

10. *Los cinco (5) corregimientos de Medellín.*

11. *La carrera 34 (ambas calzadas) entre la vía Las Palmas y el retorno existente a la altura de la calle 14, que permite tomar nuevamente la vía Las Palmas*

12. *Además, todas aquellas que se encuentran en el área externa a la zona que conserva la medida de Pico y Placa, delimitada por las siguientes vías las cuales están incluidas en la restricción:*

Calle 80 (desde la carrera 65 hasta la carrera 80

Glorieta de la calle 80 con carrera 80

Carrera 80 y Diagonal 80 (desde la calle 80 hasta la calle 65)

Avenida 80 (carrera 80-81) en todo su recorrido hasta empalmar con la calle 6 sur en la carrera 53

Calle 6 sur (desde la carrera 53 hasta la carrera 50FF)

Carrera 50FF (desde la calle 6 sur hasta la calle 12 sur)

Calle 12 sur (desde la carrera 50 FF hasta la Autopista Sur)

Autopista sur (Exenta)

Calle 18 sur (desde la Avenida Regional hasta la Carrera 43A)

Calle 20B sur (desde la carrera 43A hasta la carrera 39A)

Calle 20 sur (desde la cartera 39A hasta empalmar con la Tv. Superior en la carrera 25B)

Transversal superior en todo su recorrido, (desde la calle 20 sur hasta empalmar con la vía Las Palmas.

Vía Las Palmas (Exenta) en todo su recorrido hasta empalmar con la carrera 45 El Palo a la altura de la Av. 33

Carrera 45 El Palo (desde la calle 37, vía Las Palmas hasta la calle 44 San Juan)

Calle 44 San Juan (desde la carrera 45 hasta la carrera 43)

Carrera 43 Girardot (desde la calle 44 hasta la calle 59)

Calle 59 Cuba (desde la carrera 43 hasta la carrera 51)

Carrera 51 Bolívar (desde la calle 59 hasta la calle 67)

Calle 67 Barranquilla (desde la carrera 51 hasta la carrera 65)

La carrera 65 en todo su recorrido, no está exenta...”

El decreto No. 1671 de 2012 del día 31 de octubre realiza una modificación en el horario de la medida en su artículo 1 así:

“A partir del 19 de noviembre de 2012, la restricción de la circulación para vehículos particulares y oficiales en la jurisdicción del Municipio de Medellín, se hará en los horarios comprendidos entre las 07:00 y las 08:30 horas y entre las 17:30 y las 19:00 horas, durante los días hábiles de la semana, por grupos de vehículos según el último número de su placa y continuará de la siguiente manera...”

El decreto No. 059 de 2013 del día 10 de enero, realiza excepciones a las siguientes vías:

“Exceptúense, de la medida de pico y placa las siguientes vías:

- 1. Avenida las Palmas y su empalme con las calles 36, 37 (Av. 33) y 38, hasta el sistema del río.*
- 2. Carretera al Mar empalmando con la calle 65 a la altura de la avenida 80, incluye la loma de Robledo, hasta la Transversal 73 (vía Volador), empalmando con la Transversal 78, hasta la Carrera 67; Carrera 67 desde la Transversal 78 hasta la Calle 80; Calle 80 hasta la Carrera 65, y por ésta última hasta la glorieta de la Terminal de Transportes del Norte.*
- 3. Calle 10 entre el corredor del río hasta la Terminal de Transportes del Sur y vías de servicio aledañas a esta, incluyendo los tramos de acceso y salida que conectan la calle 10 con el Aeropuerto Olaya Herrera.*
- 4. El Sistema Vial del Río, incluyendo la vía de servicio, y todos los puentes sobre el río, con sus lazos de salidas e ingresos, que se encuentren dentro de la jurisdicción del Municipio de Medellín.*
- 5. Los vehículos que circulan en sentido oriente-occidente sobre la calle 50 Colombia, tendrán su conexión para empalmar con la Autopista Sur, circulando por la carrera 64A, (sector Carlos E Restrepo) hacia el norte hasta la calle 52 y por esta última hacia el oriente hasta empalmar con la Autopista Sur.*
- 6. La Autopista Norte en ambos sentidos, entre el puente Horacio Toro y límite con el Municipio de Bello.*

7. *La Avenida Ferrocarril entre calles 34 y 37.*

8. *Los vehículos que circulan en sentido occidente- oriente sobre la calle 10 a la altura de la Carrera 48 (Glorieta Éxito El Poblado) tendrán su conexión para empalmar con la vía regional circulando por la Glorieta indicada a tomar el lazo que conecta la carrera 48 con el Sistema Vial del Río, a la altura de la Calle 14.*

9. *Las vías paralelas a la quebrada La Iguana, a lo largo de todo su recorrido desde, la Autopista Sur hasta la carrera 80, empalmando con la calle 65, vía al Mar.*

10. *Los cinco (5) corregimientos de Medellín.*

11. *La carrera 34 (ambas calzadas) entre la vía Las Palmas y el retorno existente a la altura de la calle 14, que permite tomar nuevamente la vía Las Palmas*

12. *Además, todas aquellas que se encuentran en el área externa a la zona que conserva la medida de Pico y Placa, delimitada por las siguientes vías las cuales están incluidas en la restricción:*

Calle 80 (desde la carrera 65 hasta la carrera 80

Glorieta de la calle 80 con carrera 80

Carrera 80 y Diagonal 80 (desde la calle 80 hasta la calle 65)

Avenida 80 (carrera 80-81) en todo su recorrido hasta empalmar con la calle 6 sur en la carrera 53

Calle 6 sur (desde la carrera 53 hasta la carrera 50FF)

Carrera 50FF (desde la calle 6 sur hasta la calle 12 sur)

Calle 12 sur (desde la carrera 50 FF hasta la Autopista Sur)

Autopista sur (Exenta)

Calle 18 sur (desde la Avenida Regional hasta la Carrera 43A)

Calle 20B sur (desde la carrera 43A hasta la carrera 39A)

Calle 20 sur (desde la carterera 39A hasta empalmar con la Tv. Superior en la carrera 25B)

Transversal superior en todo su recorrido, (desde la calle 20 sur hasta empalmar con la vía Las Palmas.

Vía Las Palmas (Exenta) en todo su recorrido hasta empalmar con la carrera 45 El Palo a la altura de la Av. 33

Carrera 45 El Palo (desde la calle 37, vía Las Palmas hasta la calle 44 San Juan)

Calle 44 San Juan (desde la carrera 45 hasta la carrera 43)

Carrera 43 Girardot (desde la calle 44 hasta la calle 59)

Calle 59 Cuba (desde la carrera 43 hasta la carrera 51)

Carrera 51 Bolívar (desde la calle 59 hasta la calle 67)

Calle 67 Barranquilla (desde la carrera 51 hasta la carrera 65)

La carrera 65 en todo su recorrido, no está exenta...”

El decreto No. 0343 de 2013 del día 13 de febrero, aclara el artículo 4 del decreto No. 059 de 2013 así:

“La rotación de la medida de pico y placa para motos de dos tiempos, queda rigiendo entre las 7:00 y las 8:30 de la mañana y entre las 17:30 y las 19:00 de la tarde, durante los días hábiles de la semana, según el primer número de su placa, a partir del 4 de febrero de 2013, como se muestra a continuación...”

Mediante el decreto No. 1308 de 2013, del día 9 de julio, realiza rotación y algunas excepciones así:

“La rotación de la medida del "Pico y Placa" para el segundo semestre de 2013, para toda la ciudad de Medellín, que restringe la circulación de vehículos particulares y oficiales quedará rigiendo durante los períodos comprendidos entre las 07:00 horas y las 08:30 horas y entre las 17:30 y las 19:00 horas, durante los días hábiles de la semana,

por grupos de vehículos, según el último número de su placa, a partir del 5 de agosto de 2013 y será de la siguiente manera...”

De acuerdo con el decreto No. 2584 de 2013 del día 26 de diciembre, se realiza la rotación así:

“La rotación de la medida del "Pico y Placa" para el primer semestre de 2014 en la ciudad de Medellín, la cual restringe la circulación de vehículos particulares y oficiales, regirá durante los períodos comprendidos entre las 07:00 y las 08:30 horas y entre las 17:30 y las 19:00 horas, durante los días hábiles de la semana, por grupo de vehículos, según el último número de su placa, a partir del 1 de febrero de 2014 y será de la siguiente manera...”

Mediante el decreto No. 053 de 2015 del día 15 de enero, por medio del cual genera la rotación en su artículo 1 así:

“La rotación de la medida de "Pico y Placa" para el primer semestre de 2015 en la ciudad de Medellín, la cual restringe la circulación de vehículos particulares y oficiales, regirá durante los periodos comprendidos entre las 07:00 y las 08:30 horas y entre las 17:30 y las 19:00 horas, durante los días hábiles de la semana, por grupo de vehículos, según el último número de su placa, a partir del 2 de febrero de 2015 y será de la siguiente manera...”

Con base en el decreto No. 0438 de 2015 del día 24 de marzo, realiza una modificación a la siguiente vía en su artículo 1 así:

“Aplicar la medida de "Pico y placa" bajo los mismos parámetros establecidos en el Decreto Municipal 53 del 15 de enero de 2015, a ambos costados del corredor del Río, incluidas las vías de servicio, en la Jurisdicción del Municipio de Medellín, comprendida...”

Mediante el decreto No 1177 de 2015 del día 9 de julio, en su artículo 1, realiza la rotación de la siguiente manera:

“La rotación de la medida de pico y placa para toda la ciudad de Medellín, que restringe la circulación de vehículos particulares y oficiales, a partir del 3 de agosto de 2015, regirá durante los periodos comprendidos entre las 07:00 y las 08:30 horas y entre las 17:30 y las 19:00 horas durante los días hábiles de la semana por grupos de vehículos, según el último número de su placa, de la siguiente manera...”

De acuerdo con el decreto No. 0962 de 2016 del día 24 de junio, se reglamenta la medida del pico y placa para el segundo semestre del 2016 en su artículo 1 así:

“La rotación de la medida del “Pico y Placa” para toda la ciudad de Medellín, que restringe la circulación de vehículos particulares y oficiales, queda rigiendo durante los periodos comprendidos entre las 07:00 y las 08:30 horas de la mañana y entre las 17:30 y las 19:00 horas de la tarde, durante los días hábiles de la semana por grupos de vehículos, según el último número de su placa, a partir del lunes 1 de agosto de 2016 y será de la siguiente manera...”

Con base en el decreto No. 1543 de 2016 del día 3 de octubre, modifica el decreto No. 962 de 2016, en su artículo 1, donde establece la rotación así:

“Artículo derogado por el artículo 9 del Decreto 33 de 2017 de la Alcaldía de Medellín>. <Artículo modificado parcialmente por el artículo 1 del Decreto 1770 de 2016 de la Alcaldía de Medellín. Consultar nota de vigencia.> Modificar el numeral 2 del artículo 4 del Decreto Municipal 962 de 2016 el cual quedará así:

Los vehículos particulares y oficiales que usen gas natural vehicular o energía eléctrica como combustible, previa inscripción ante la Secretaría de Movilidad de Medellín, exención que será válida a partir del momento en que el petionario reciba la comunicación de la Secretaría de Movilidad, aprobando esta situación. En el momento de ser requerido por la autoridad en la vía pública será igualmente exento siempre y cuando lo acrediten con la respectiva certificación durante el periodo de gracia de inscripción y pasado éste con la anotación en la Licencia de Tránsito. Para los vehículos que realicen la conversión de manera posterior a la publicación del presente decreto,

contarán con un periodo de gracia de dos (2) meses contados a partir de la conversión de combustible para formalizar ante el organismo de tránsito dicho cambio.

Los vehículos previamente inscritos como exentos en este numeral y que al 30 de noviembre del presente año no cuenten con la conversión de combustible ante el RUNT, automáticamente dejarán de estar exentos hasta tanto se formalice la situación ante dicho organismo.

Para la inscripción ante la Secretaría de Movilidad de Medellín, deberá aportarse copia del documento de identificación del propietario del automotor, así como de la licencia de tránsito respectiva en la cual se conste la conversión de combustible realizada...”

De acuerdo con el decreto No. 33 de 2017, en su artículo 1, estable la rotación de la siguiente manera:

“La rotación de la medida del “Pico y Placa” para toda la ciudad de Medellín, que restringe la circulación de vehículos particulares y oficiales, quedará rigiendo durante los periodos comprendidos entre las 07:00 y las 08:30 horas y entre las 17:30 y las 19:00 horas, durante los días hábiles de la semana por grupos de vehículos, según el último número de su placa, a partir del 6 de febrero de 2017, así: ...”

Mediante el decreto No. 0764 de 2018, del día 1 de octubre, se estable un pico y placa ambiental, de acuerdo en su artículo 1 así:

“Aplicar a partir del lunes 1 de octubre de 2018 y mientras dure el episodio de contaminación atmosférica, la medida del “Pico y Placa” correspondiente a NIVEL II: PREVENCIÓN (naranja), de lunes a sábado y con la siguiente rotación...”

Con base en el decreto No. 0073 de 2019, del día 29 de enero, estable la rotación para el primer semestre así:

“Artículo 1. La rotación de la medida del “Pico y placa” para toda la ciudad de Medellín, que restringe la circulación de vehículos particulares y oficiales, quedará rigiendo durante los periodos comprendidos entre las 07:00 y las 08:30 horas y entre las

17:30 y las 19:00 horas, durante los días hábiles de la semana por grupos de vehículos, según el último número de su placa, a partir del lunes 4 de febrero de 2019, así: ...”

De acuerdo con el decreto No. 1601 de 2019 del día 26 de julio, modifica la rotación para el segundo semestre de 2019 así:

“ARTÍCULO 1o. La rotación de la medida del “Pico y placa” que restringe la circulación de vehículos particulares y oficiales en la ciudad de Medellín, quedará rigiendo durante los periodos comprendidos entre las 07:00 y las 08:30 horas y entre las 17:30 y las 19:00 horas, durante los días hábiles de la semana por grupos de vehículos, según el último número de su placa, a partir del lunes 5 de agosto de 2019, así: ...”

Mediante el decreto No. 0111 de 2020 del día 29 de enero, en su artículo 1, realiza la siguiente rotación así:

“La rotación de la medida de “pico y placa” que restringe la circulación de vehículos particulares y oficiales en la ciudad de Medellín regirá durante los periodos comprendidos entre las 7:00 y las 8:30 horas y entre las 17:30 y las 19:00 horas, durante los días hábiles de la semana por grupos de vehículos de acuerdo con el ultimo numero de la placa, a partir del lunes 03 de febrero de 2020 de la siguiente manera: ...”

El decreto No. 0181 de 2020 del día 8 de febrero, implementa más restricción producto de la contaminación atmosférica, su artículo 1 lo establece así:

“Implementar la restricción de la circulación vehicular para los vehículos a continuación descritos, desde el lunes 10 de febrero hasta el sábado 04 de abril de 2020 inclusive, como acciones complementarias a la medida de “pico y placa” dentro del Nivel de Prevención (Nivel II) para enfrentar el episodio de contaminación atmosférica en el Municipio de Medellín, de lunes a viernes estableciendo para ello la siguiente rotación: ...”

De acuerdo con el decreto No. 0279 de 2020, del día 27 de febrero, más acciones de restricción producto de la contaminación atmosférica que vive Medellín, su artículo 1 y siguientes expresan que:

“Implementar la restricción de la circulación para los vehículos a continuación descritos, a partir del 28 de febrero de 2020 por un período mínimo de tres (3) días consecutivos, esto es, los días viernes 28 y sábado 29 de febrero, y el domingo 01 de marzo de 2020, como una acción complementaria a la medida de “pico y placa” dentro del Nivel de Alerta (Nivel III) para enfrentar el episodio de contaminación atmosférica en el Municipio de Medellín, de acuerdo a la siguiente rotación: ...”

Mediante el decreto No. 0359 de 2020, del día 12 de marzo, se adoptan medidas temporales para proteger la salud de los ciudadanos frente al COVID-19, su artículo 1 y siguientes establece que:

“Implementar la restricción de la circulación vehicular para los vehículos descritos a continuación, desde el sábado 14 de marzo hasta el sábado 30 de mayo de 2020 inclusive, estableciendo para ello la siguiente rotación:

*Días de rotación Vehículos particulares y Motocarros cuya placa finalice en: Motos de dos y cuatro tiempos cuya placa inicie en: Transporte de carga cuya placa finalice en:
...”*

*“**ARTÍCULO 5. SUSPENSIÓN.** Se suspende temporalmente los efectos del decreto 0111 del 29 de enero de 2020 en los artículos que sean contrarios al presente acto administrativo, hasta tanto dure la declaratoria de emergencia sanitaria, una vez Analizada dicha declaratoria recobrara su vigencia el decreto 111 del 29 de enero de 2020...”*

Es de notar que las leyes citadas anteriormente no hacen una mención taxativa para algún tipo de deducción en el impuesto vehicular, lo que implica, que se debe pagar pleno el impuesto liquidado. Además, tampoco la ley expresa, que el pago de este impuesto puede ser deducible del impuesto de renta nacional, siendo asumido totalmente por los contribuyentes del impuesto vehicular sin la posibilidad de deducción. Solo nos queda la

opción que trae el artículo 107 del Estatuto Tributario Nacional, los presupuestos de proporcionalidad, necesidad y relación de causalidad, para tomar las expensas de la medida como una deducción.

Capítulo 5. Metodología y análisis de resultados

Para llevar a cabo el desarrollo de la presente propuesta de investigación, se formuló como diseño metodológico, el siguiente:

Tipo de investigación: descriptiva

En este caso, mediante la investigación se propone describir la situación problemática relacionada con la medida del “pico y placa” en la ciudad de Medellín y la relación con el pago de los impuestos. Igualmente, se busca caracterizar, detallar, auscultar la realidad no sólo en el escenario de la vida cotidiana, sino consultar todo lo referente a la parte normativa y jurisprudencial que rige para los propietarios o poseedores de vehículos en la ciudad. Para tal fin, el instrumento utilizado para la obtención de resultados en la presente investigación, fue la encuesta. Un instrumento que resulta ser eficaz para este tipo de trabajos, máxime cuando lo planteado en el trabajo consiste en indagar sobre los aspectos legales sobre las implicaciones de que la medida del “pico y placa” sea deducible del impuesto vehicular, y de ninguna manera, se tratará de demostrar hechos experimentales porque la investigación no es de ese tipo.

Unidad de Análisis

La constituyen las personas elegidas en la muestra para la aplicación de los instrumentos respectivos. En este caso, propietarios, poseedores o tenedores de vehículos que circulan por la ciudad de Medellín.

Muestreo

A continuación, se detalla mediante fórmula estadística, cómo se obtendrá la muestra de la investigación:

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{e^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q}$$

Donde:

n= tamaño de la muestra.

N= a 304.526, que es el tamaño de la población.

Z= es el nivel de confianza del 90% que equivale al 1.645.

e= es el límite aceptable del error, que para este caso es del 5%.

P= probabilidad de que ocurra 50%.

Q= probabilidad de que no ocurra 50%.

Remplazando los valores en la fórmula es fácil concluir que el tamaño de la muestra es igual a 270 encuestas para nuestro caso.

Las etapas llevadas a cabo en el proceso de investigación, son las siguientes:

Fase 1: Exploratoria

En esta fase se consultó la información bibliográfica sobre el tema. Esto es, tesis de grado, periódicos, revistas, ensayos, investigaciones, y la parte normativa y jurisprudencial. Igualmente, se elaboraron fichas de resumen y directas, para la posterior redacción de los capítulos de la investigación. Se organizaron las encuestas respondidas por personas del público en general.

Fase 2: Descriptiva

En esta fase se elaboraron los instrumentos de investigación, como las encuestas, y fichas de control. Una vez aplicados los instrumentos se elaboran los gráficos correspondientes. También se hace un proceso de observación detallado por la ciudad para ver el funcionamiento del pico y placa y sus características.

Fase 3: análisis.

El análisis es de tipo descriptivo, Los resultados se contrastan con el marco teórico y los objetivos formulados con el fin de responder a la hipótesis formulada.

Presupuesto

Se utilizó un PC portátil, una impresora y papel para un borrador. Además de internet y multimedia. La investigación contó sólo con Andrés H. Botero Llano, en calidad de investigador las encuestas se realizaron a través del formulario Google.

Se destinarán \$3.000.000 (tres millones de pesos M/L) para la realización de este Proyecto.

Resultados

Tabla 1. Referencia de resultados y/o hallazgos.

Estatuto tributario	VS	Decretos pico y placa
Decreto 624 de 1989, artículos 107 y 115		Decreto 0097 de 2005
		Decreto 1120 de 2008
		Decreto 0025 de 2009
		Decreto 1300 de 2010
		Decreto 0314 de 2011
		Decreto 574 de 2011
		Decreto 1363 de 2011
		Decreto 0716 de 2012
		Decreto 1671 de 2012
		Decreto 0059 de 2013
		Decreto 0343 de 2013
		Decreto 1308 de 2013
		Decreto 2584 de 2013

		Decreto 0053 de 2015
		Decreto 0438 de 2015
		Decreto 1177 de 2015
		Decreto 0962 de 2016
		Decreto 1543 de 2016
		Decreto 33 de 2017
		Decreto 0764 de 2018
		Decreto 0073 de 2019
		Decreto 1601 de 2019
		Decreto 0111 de 2020
		Decreto 0181 de 2020
		Decreto 0279 de 2020
		Decreto 0359 de 2020

Fuente: Elaboración propia.

Después de analizar las normas contenidas en esta tabla, es decir, el estatuto tributario vs decretos del “pico y placa” se observó que no hay ningún tipo de deducción para el impuesto vehicular, quedando solamente el artículo 107 del estatuto tributario como la base, teniendo en cuenta, que sí, la actividad productora de renta tiene una relación de causalidad, esta se aplica al impuesto de renta como una deducción, aplicando los criterios de proporcionalidad y necesidad.

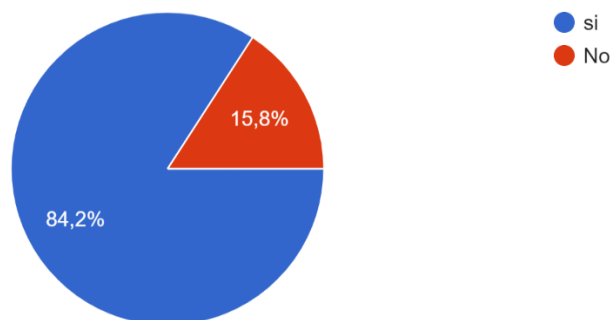
Es necesario para que la restricción del “pico y placa” sea tomada como una deducción del impuesto de vehicular, esta sea a través de una ley que permita tomar los criterios de causalidad, proporcionalidad y necesidad aplicados al impuesto vehicular.

Así mismo, tras el recorrido por las leyes que autorizan la aplicación del impuesto vehicular, como la ley 14 de 1983, en su artículo 49, la ley 488 de 1998, en su artículo 138,

la ley 633 de 2000, en sus artículos 106 y 107, y la ley 1630 de 2013, en su artículo 1; encontramos que no se otorga ninguna deducción como beneficio al impuesto vehicular. Dejando a los propietarios, tenedores y/o poseedores sin ninguna deducción en el impuesto vehicular, salvo si son vehículos eléctricos, a gas, o híbridos. Pero no otorgando la medida del “pico y placa” como una deducción sino como un beneficio en la movilidad en las vías de la ciudad de Medellín, pues están exentas de la restricción del “pico y placa”.

Figura 1. Diagrama de torta de resultados a pregunta: "¿Es usted poseedor, tenedor o propietario de un vehículo que paga impuesto vehicular?"

¿Es usted poseedor, tenedor o propietario de un vehículo que paga impuesto vehicular?
322 respuestas



Fuente: Elaboración propia.

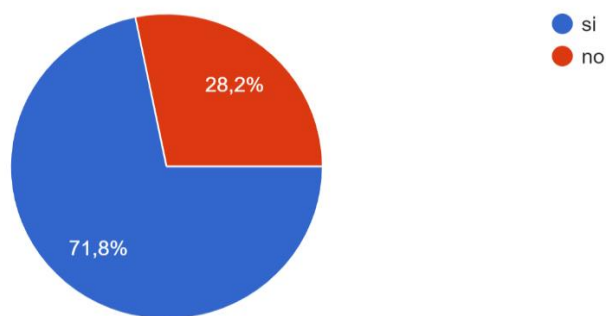
De acuerdo con la información de este gráfico, se puede establecer de las 322 encuestas, que el 84,2% equivale a 271 participantes de los encuestados totales, respondiendo positivamente la a pregunta. Se cumple con el tamaño de la muestra para establecer si es propietario, tenedor o poseedor de un vehículo.

De las 322 encuestas, el 15,8% que equivale a 51 participante de los encuestados totales, manifestaron no ser propietarios, tenedores ni poseedores.

Con esta información nos da la base para continuar con los objetivos de este trabajo de investigación y llegar a una conclusión.

Figura 2. Diagrama de torta de resultados a pregunta: "¿Está de acuerdo con la medida o restricción del pico y placa?".

¿Esta de acuerdo con la medida o restricción del Pico y Placa?
319 respuestas



Fuente: Elaboración propia.

Con la información tomada de este grafico se determinó que, de 322 participantes de esta encuesta, respondieron 319 los encuestados, faltando por responder 3 de los participantes a la pregunta de esta encuesta.

A la pregunta de esta grafico respondieron positivamente el 71.8% de los 319 participantes de la pregunta de esta encuesta, que equivale a 229 participantes de los encuestados.

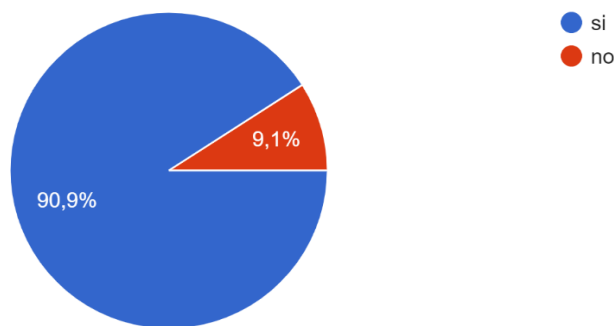
El 28.2% de los 319 participantes de la pregunta de esta encuesta, respondieron que no están de acuerdo con la restricción del pico y paca, que equivale a 90 participantes de los encuestados.

Se observa de acuerdo con la información arrojada en este grafico que un porcentaje alto de los participantes de esta encuesta, están conformes con la restricción del pico y placa y son pocos los participantes que no quieren que se aplique esta medida.

Figura 3. Diagrama de torta de resultados a pregunta: “¿Considera usted, que esta restricción, de no usar el automotor varios días al año, debe ser deducible del impuesto vehicular?”.

¿Considera usted, que esta restricción, de no usar el automotor varios días al año, debe ser deducible del impuesto vehicular?

319 respuestas



Fuente: Elaboración propia.

A la pregunta de este gráfico respondieron 319 de 322 participantes totales, faltando por responder 3 participantes de la pregunta de esta encuesta.

El 90,9% de las 319 encuestas respondieron positivamente, que equivale a 290 de las encuestas totales.

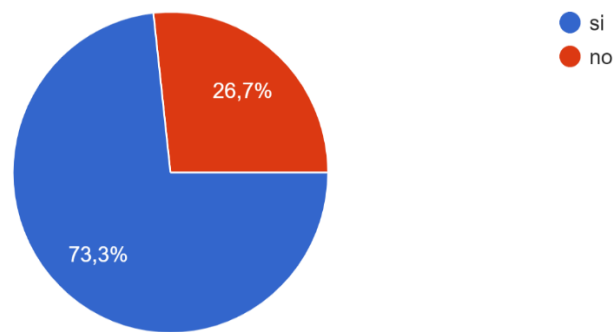
De las 319 encuestas, el 9,1% respondieron a la pregunta de este gráfico negativamente, que equivale a 29 de los encuestados totales.

Rotundamente la mayoría de los participantes consideran que producto de la restricción del “PICO y PLACA”, esta sea deducible del impuesto vehicular por no poder disfrutar del mismo varios días al año.

Figura 4. Diagrama de torta de resultados a pregunta: "¿Considera usted, que la restricción, de no usar el automotor varios días al año, debe ser considerada como un impuesto al medio ambiente?".

¿Considera usted, que la restricción, de no usar el automotor varios días al año, debe ser considerada como un impuesto al medio ambiente?

318 respuestas



Fuente: Elaboración propia

A la pregunta de este gráfico respondieron 318 de los 322 participantes totales, faltando por responder 4 participantes a la pregunta de esta encuesta.

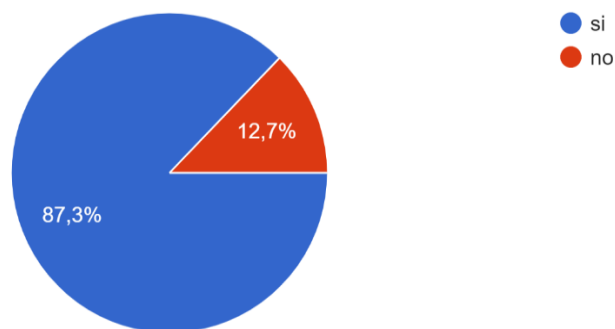
De las 318 encuestas, los participantes respondieron positivamente el 73.3% que equivale a 233 encuestas.

El 26.7% de las 318 encuestas, que equivale a 85 preguntas negativas de las encuestas totales, los participantes manifestaron no estar de acuerdo con esta pregunta.

Claramente las mayorías de los participantes de esta encuesta piensan que la medida del "PICO y PLACA" debe ser tomada como un impuesto al medio ambiente, puesto que, como no se puede usar varios días al año, de esta forma se contribuye a un ambiente más sano.

Figura 5. Diagrama de torta de resultados a pregunta: "¿Considera usted, que el valor de la deducción del pico y placa, sea destinada por las personas al gasto o al ahorro?".

¿considera usted, que el valor de la deducción del pico y placa, sea destinada por las personas al gasto o al ahorro?
306 respuestas



Fuente: Elaboración propia.

De los 322 participantes, 306 respondieron a esta pregunta de esta encuesta, faltando por responder 16 participantes a la pregunta de esta encuesta.

De los 306 participantes el 87.3% respondieron positivamente a la pregunta de esta encuesta, que equivale a 267 participantes por el sí.

En cambio, el 12.7% de 306 participantes, que equivale a 39 participantes manifestaron no estar de acuerdo con esta pregunta.

Precisamente es claro que la mayoría de los participantes de esta encuesta piensan, que, si el valor monetario de la mediada del "PICO y PLACA" fuera deducible del impuesto vehicular, ellos podrían destinar ese dinero al gasto o al ahorro.

Conclusiones

Es de precisar que, mediante el desarrollo del análisis del conjunto de normas referentes al impuesto vehicular, el “pico y placa” y estatuto tributario, no se otorga ningún tipo de deducción, salvo el artículo 115 del estatuto tributario, pero son deducciones para algunos impuestos y estos son taxativos, y dentro de estos no está la restricción del “pico y placa” como una deducción ni muchos menos como un descuento tributario. Sin embargo, el artículo 107 del estatuto tributario deja la opción de que, si el vehículo tiene una relación de causalidad con la actividad productora de renta, el propietario, tenedor y/o poseedor, podrá deducir las expensas necesarias del ingreso tributario, pero siempre aplicando los criterios de proporcionalidad y necesidad. Como por ejemplo, los trabajadores independientes que utilizan sus vehículos para generar algún tipo de renta.

En la otra mano, a través de las encuestas se determinó que los participantes propietarios, tenedores y/o poseedores, alzaron la voz manifestando la necesidad de que la medida en comento sea deducible del impuesto vehicular. Adquiriendo este beneficio para todos y que el valor monetario producto de la deducción sea destinado al gasto o al ahorro por ellos.

Es importante aclarar, que, aunque las arcas del departamento o municipio se verán reducidos, esta deducción lo que hace es apalancar la economía, puesto que, los propietarios, tenedores y/o poseedores destinan el dinero producto de la deducción al gasto o al ahorro. De otro modo, también se hace más justo el pago del impuesto vehicular, porque no es posible disfrutar del automotor los 365 días que trae el año.

La deducción de la medida del “pico y placa” trae implicaciones en la disminución de ingresos fiscales a los departamentos y municipios del país, sin embargo, dinamiza la economía puesto que los recursos excedentes de los propietarios, tenedores o poseedores serán dirigidos al gasto o al ahorro. Además, con esta deducción se incentiva al pago más justo de los impuestos y la sociedad pagará el impuesto con una mayor satisfacción que sin ninguna deducción, agregando que está restringido en el uso de su vehículo varios días al año.

Finalmente, se espera que con este trabajo de investigación se impulse una ley de carácter tributario que aplique la medida del “pico y placa” como una deducción al impuesto vehicular, siendo el pago de este impuesto justo y equitativo con las circunstancias que ocurren en el presente. Proporcionando con la ley una cultura de pago de impuestos mas acorde a la realidad social y no solo pensar en recaudar impuesto sin tener en cuenta las necesidades de la comunidad.

Bibliografía

Amaya, C., & Avila, M. (2013). Una Interpretación Desde La Economía Ambiental En La Restricción vehicular De Pico y Placa. conferencia for Engineering and Technology (págs. 1-10). cancan: LACCEI.

Gloria, Y., & Pastor, S. (22 de septiembre de 2008). Oficina De Estudios Económicos: Division De Medeciones Fiscales. Recuperado el 18 de Abril de 2018, de <http://www.estimacionestributarias.com/archivos/colombia.pdf>

Lizarazo, W. (2005). Los Costos Reales Que Deben Asumir Los Propietarios De vehículos Automotores Por El Pico Y Placa. *Divergencia* , 1-3.

Becerril, B (2017). Los impuestos: algunas generalidades y su importancia social. *Revista Electrónica del Centro de Estudios en Administración Pública de la Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México* N°26° Mayo-Agosto 2017. México

El Colombiano (2019). Medellín sufre un problema crónico de contaminación. marzo 22.

El País (2014). Así delimitan las capitales europeas el tráfico en el centro. Madrid, septiembre 22.

Flores Zavala, Ernesto (2004), *Finanzas Públicas Mexicanas*, México: Porrúa.

Gómez, J, Jiménez, J y Marttner, R. (Eds.) (2017). *Consensos y conflictos en la política tributaria de América Latina*, Libros de la CEPAL, N° 142 (LC/PUB.2017/5-P). Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Secretaría de movilidad de Medellín. Decreto 2042 de 2019. <https://www.medellin.gov.co/movilidad/de-interes/pico-placa>

Tobón, D., Vasco, C., & Gómez, B. (2010). Restricción Vehicular y Regualción Ambiental: El Programa de Pico y Placa En Medellín. *Universidad De Antioquia* , 1-32.

https://www.medellin.gov.co/movilidad/jdownloads/Cifras%20y%20Estudios/Estudios/p_rimer_analisis_de_la_medida_pico_y_placa.pdf

<https://www.medellincomovamos.org/medio-ambiente/>

<https://www.medellin.gov.co/movilidad/jdownloads/Cifras%20y%20Estudios/Parque%20automotor/parque2.pdf>

<https://www.medellin.gov.co/movilidad/jdownloads/Cifras%20y%20Estudios/Parque%20automotor/transporte-matriculado-en-la-secretaria-de-movilidad-22-07.pdf>

<https://asmedasantioquia.org/2019/03/22/medellin-sufre-un-problema-cronico-de-contaminacion/>

https://siata.gov.co/sitio_web/index.php/reportes_pm25

<https://www.dane.gov.co/files/censo2018/informacion-tecnica/presentaciones-territorio/190822-CNPV-presentacion-Antioquia-Valle-de-Aburra.pdf>

https://es.wikipedia.org/wiki/Restricci%C3%B3n_vehicular

<https://www.pwcimpuestosonline.co/Repositorio%20PwC/PDF/Jurisprudencia/Consejo%20de%20Estado/Secci%C3%B3n%204/Sentencias/2011/SEN-Exp-018039-11.pdf>

https://siata.gov.co/sitio_web/index.php/calidad_aire. Recuperado octubre 17 de 2019.

<https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>. Recuperado septiembre 29 de 2020.

Normatividad

Constitución Polica de Colombia. (20 de julio de 1991). Recuperado el 18 de Abril de 2018, de

http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucio_politica_1991.html#1

Congreso de la Republica. (6 de Julio de 1983). *ley 14*. Recuperado el 18 de Abril de 2018, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=267>

Congreso de la Republica. (27 de Mayo de 2013). *ley 1630*. Recuperado el 18 de Abril de 2018, de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1630_2013.html

Congreso de la Republica. (24 de Diciembre de 1988). *ley 488*. Recuperado el 18 de Abril de 2018, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=187>

Congreso de la Republica. (29 de diciembre de 2000). *ley 633*. Recuperado el 18 de Abril de 2018, de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=187>

Congreso de la Republica. (29 de diciembre de 2000). *ley 633*. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0633_2000.html

Ejecutivo. (30 de Marzo de 1989). *Decreto 624*. Recuperado el 18 de Abril de 2018, de http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/estatuto_tributario.html#1

Alcaldía de Medellín. (26 de enero de 2005). Decreto 0097. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, de <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (29 de julio de 2008). Decreto 1120. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (08 de enero de 2009). Decreto 0025. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (27 de julio de 2010). Decreto 1300. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (18 de febrero de 2011). Decreto 0314. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (29 de marzo de 2011). Decreto 574. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (08 de julio de 2011). Decreto 1363. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (29 de mayo de 2012). Decreto 716. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (31 de octubre de 2012). Decreto 1671. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (10 de enero de 2013). Decreto 0059. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (13 de febrero de 2013). Decreto 0343. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (09 de julio de 2013). Decreto 1308. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (26 de diciembre de 2013). Decreto 2584. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (15 de enero de 2015). Decreto 0053. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (24 de marzo de 2015). Decreto 0438. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (9 de julio de 2015). Decreto 1177. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (24 de junio de 2016). Decreto 962. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (03 de octubre de 2016). Decreto 1543. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (27 de enero de 2017). Decreto 33. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (01 de octubre de 2018). Decreto 0764. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (24 de enero de 2019). Decreto 0073. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (26 de julio de 2019). Decreto 1601. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (24 de enero de 2020). Decreto 0111. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (8 de febrero de 2020). Decreto 0181. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (27 de febrero de 2020). Decreto 0279. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.

Alcaldía de Medellín. (12 de marzo de 2020). Decreto 0359. Recuperado el 29 de septiembre de 2020, <https://www.medellin.gov.co/normograma/docs/arbol/1000.htm>.