

Impacto del Impuesto de Circulación y Tránsito en la Movilidad Urbana en el
Municipio de Lorica, durante los años 2020 al 2023.

Corporación Universitaria Remington.

Facultad de ciencias contables

Contaduría Pública

Elor Meliz Negrette González CC: 1.063.173.646

Rafael Agustín Berrio Negrete CC: 1.068.819.284

Nombre del Tutor del trabajo de grado.

Diego Fernán Meza López CC.: 10.008.392

Opción de Trabajo de grado Seminario-Diplomado.

Año 2024

Dedicatoria

Este presente trabajo de grado está dedicado principalmente a Dios por llevarnos de su mano, por bendecirnos con mucha sabiduría, entendimiento y comprensión para poder sacarlo adelante y tener la capacidad para realizarlo.

De igual forma, a nuestros padres, por guiarnos en todo momento y ser nuestros pilares, quienes también han sido nuestra fuerza de inspiración para continuar con nuestra carrera profesional, por su infinito amor y apoyo incondicional para alcanzar nuestras metas propuestas.

A nuestros hermanos que de una forma u otra nos han aportado su granito de arena durante este arduo camino brindándonos su constante aliento y comprensión.

Agradecimientos

Agradecemos principalmente a UNIREMINGTON por brindarnos la oportunidad de tener una educación de alta calidad para hacer de nuestros sueños y metas realidad.

A nuestro tutor de trabajo de grado Diego Meza, por su dedicación y apoyo incondicional en este proceso de investigación, sus guías y enseñanzas fueron de gran importancia.

Agradezco también a nuestros profesores y compañeros de carrera, por compartirnos sus conocimientos y por brindarnos su ayuda en todo momento.

A nuestras familias en general y amigos por alentarnos a seguir adelante en los momentos más difíciles y retadores por estar siempre presente durante este proceso, su compañía y apoyo hizo que esta investigación fuera más llevadera.

Muchísimas gracias a todos los mencionados por su colaboración hacia nosotros que han contribuido a la culminación de este trabajo.

Tabla de contenido

Pregunta orientadora de la búsqueda	8
Objetivos	11
Objetivo general.....	11
Objetivos específicos	11
Metodología de búsqueda de la información	12
Sustentación teórica de la pregunta.....	17
2.1 Definición de Movilidad Urbana	18
2.2 Factores que Influyen en la Movilidad Urbana.....	18
2.3 Importancia de una Movilidad Urbana Eficiente y Sostenible	19
3.1 Definición y Tipos de Impuestos de Circulación y Tránsito	20
3.2 Evolución Histórica de Estos Impuestos en Colombia.....	21
3.3 Comparativa de los Impuestos de Circulación y Tránsito en Diferentes Municipios de Colombia.....	22
Resultados	27
5. Conclusiones.....	34
Referencias.....	38
Anexos	41

Lista de Tablas

Tabla 1. Valores Trámites Secretaría de Tránsito y Transporte Santa Cruz de Lorica 2020 – 2023.....	30
Tabla 2. Tarifa - semaforización.....	31
Tabla 3. valores de especies venales.....	32

Lista de Figuras

Figura 1. Lugar de pago de impuestos.....	27
Figura 2. Alcance de la inversión de impuestos.....	28
Figura 3. Municipio donde matriculan los vehículos.....	29

Resumen

En el presente trabajo de investigación presenta un análisis de las políticas fiscales relacionadas con el impuesto de circulación y tránsito, así como también su importante aplicación que es una herramienta fundamental para financiar la administración y mantenimiento de la red vial, puede utilizarse como un mecanismo del tráfico vehicular en el municipio de Lorica, Córdoba y promover una movilidad urbana sostenible para una mejor calidad de vida en el municipio. Desde esta perspectiva, el propósito de este estudio es determinar el impacto de los impuestos de circulación y tránsito en la movilidad urbana en el municipio de Lorica, identificando cómo estas cargas fiscales influyen en la dinámica del tráfico vehicular, la congestión y la calidad del transporte público; proponiendo estrategias que mejoren la eficiencia y sostenibilidad del sistema de movilidad urbana.

Durante el desarrollo del mismo, se realiza un análisis de las diferentes tarifas, regulaciones y cambios históricos en los impuestos aplicables a vehículos y transporte público; se comparan las políticas fiscales de Lorica con las de otros municipios similares para identificar diferencias y similitudes lo que conlleva al desarrollo de algunas recomendaciones basadas en los hallazgos del análisis de datos y estudios de caso, mejorando la recaudación, equidad, eficiencia y sostenibilidad del sistema de movilidad urbana en Lorica.

Palabras clave

Impuestos: contribución financiera obligatoria impuesta por un gobierno a los individuos o empresas, destinada a financiar el gasto público y otros servicios esenciales.

Impuestos de circulación: gravámenes que se imponen a los propietarios de vehículos por la utilización de la vía pública.

Impuestos de tránsito: se aplican específicamente a la operación y circulación de vehículos dentro de una determinada jurisdicción.

Movilidad: se refiere a la capacidad y facilidad con la que las personas pueden desplazarse dentro de un área urbana.

Contexto Urbano: hace referencia a las características y condiciones que definen un área urbana, incluyendo su infraestructura, densidad de población, planificación territorial, servicios públicos, y aspectos socioeconómicos y culturales.

Pregunta orientadora de la búsqueda

¿Cómo impacta el impuesto de circulación y tránsito en la movilidad urbana del municipio de Lorica y qué estrategias pueden implementarse para mejorar la eficiencia y sostenibilidad del sistema de transporte en esta región?

El impacto del impuesto de circulación y tránsito en la movilidad urbana del municipio de Lorica, Córdoba, se puede analizar desde diversas perspectivas, incluyendo aspectos económicos, sociales y ambientales:

Recaudación de Fondos para Infraestructura: Los impuestos de circulación y tránsito son una fuente importante de ingresos para el municipio. Estos fondos pueden destinarse a la mejora de la infraestructura vial, lo cual es esencial para mantener y mejorar las vías urbanas y rurales. Sin embargo, si la recaudación es insuficiente o no se gestiona adecuadamente, puede resultar en vías en mal estado, lo que afecta negativamente la movilidad. (Arango & Páez, 2018).

Incentivos para Vehículos Eficientes: Es sustancial la implementación de impuestos diferenciados que favorezcan vehículos más eficientes y con menores emisiones puede promover una flota vehicular más moderna y menos contaminante. Esto puede mejorar la calidad del aire y reducir la congestión vehicular.

Equidad Social: Para dar respuesta al interrogante planteado, es fundamental tener en cuenta que un impuesto de circulación y tránsito alto puede ser una carga para los ciudadanos de menores ingresos. Es importante considerar políticas de subsidios o descuentos para ciertos grupos poblacionales, de manera que no se vean desproporcionadamente afectados. (Delgado & Salazar, 2017).

Comportamiento de los Conductores: Es necesario analizar que altos impuestos pueden desincentivar el uso excesivo de vehículos particulares y promover el uso de transporte público o medios alternativos como bicicletas y caminatas, lo cual puede mejorar la movilidad y reducir la congestión.

Mejora del Transporte Público: En Loricá a raíz del crecimiento excesivo del mototaxismo, no se ha pensado en invertir en un sistema de transporte público eficiente y accesible puede reducir la dependencia de vehículos particulares. Esto incluye la ampliación de rutas, mejora de la frecuencia y puntualidad, y modernización de una flota que sea atractiva para los loriqueros.

Promoción de Medios de Transporte No Motorizados: Otro enfoque importante para dar respuesta al interrogante planteado es la creación y mejoramiento de la infraestructura para bicicletas y peatones, como ciclovías y aceras seguras, puede fomentar el uso de estos medios sostenibles. Así como la implementación de Tecnologías Inteligentes, por cuanto el uso de tecnologías de gestión del tráfico, como semáforos inteligentes y sistemas de monitoreo en tiempo real, puede optimizar el flujo vehicular y reducir los tiempos de viaje.

Educación y Concienciación: La creación de Programas de educación vial y campañas de concienciación sobre los beneficios del transporte sostenible pueden cambiar el comportamiento de los ciudadanos y fomentar una movilidad más responsable.

Todo lo expuesto conlleva lógicamente desarrollar planes urbanos que integren el transporte con el uso del suelo, promoviendo la creación de zonas de desarrollo mixto

donde las personas puedan vivir, trabajar y acceder a servicios sin necesidad de largos desplazamientos.

Objetivos

Objetivo general

Determinar el impacto de los impuestos de circulación y tránsito en la movilidad urbana en el municipio de Lorica, identificando cómo estas cargas fiscales influyen en la dinámica del tráfico vehicular, la congestión y la calidad del transporte público; proponiendo estrategias que mejoren la eficiencia y sostenibilidad del sistema de movilidad urbana.

Objetivos específicos

Analizar en las diferentes tarifas, regulaciones y cambios históricos en los impuestos aplicables a vehículos y transporte público.

Comparar las políticas fiscales de Lorica con las de otros municipios similares para identificar diferencias y similitudes.

Desarrollar recomendaciones basadas en los hallazgos del análisis de datos y estudios de caso, mejorando la recaudación, equidad, eficiencia y sostenibilidad del sistema de movilidad urbana en Lorica.

Metodología de búsqueda de la información

La metodología utilizada para el desarrollo de esta investigación, es la metodología de investigación mixta, la cual combina elementos tanto de las metodologías cualitativas como cuantitativas para aprovechar las fortalezas de ambas y ofrecer una comprensión más completa del fenómeno estudiado. Aquí te dejo una descripción detallada de la metodología de investigación mixta, junto con algunas referencias bibliográficas en español para profundizar en el tema. (Hernández Sampieri, Fernández & Baptista 2014).

La investigación mixta es un enfoque que integra elementos de investigación cuantitativa (datos numéricos, análisis estadístico) y cualitativa (datos descriptivos, análisis temático) en un mismo estudio. Este enfoque permite obtener una visión más holística y profunda de los problemas de investigación al combinar la solidez y la generalización de los datos cuantitativos con la riqueza y el contexto de los datos cualitativos. (Hernández Sampieri, Fernández & Baptista 2014).

La investigación mixta busca combinar datos cualitativos y cuantitativos de manera que se complementen y enriquezcan mutuamente. Los estudios mixtos pueden adoptar varios diseños, como el diseño convergente paralelo, el diseño explicativo secuencial y el diseño exploratorio secuencial. Se utiliza la triangulación para validar y corroborar los hallazgos a través de múltiples métodos y fuentes de datos. Ofrece una comprensión más rica y completa de los fenómenos, al abordar tanto el “qué” como el “cómo” y el “por qué”. (Creswell, & Plano, 2018).

Para implementar una investigación mixta, se debe formular claramente el problema y los objetivos de la investigación. Luego, se debe revisar la literatura para identificar estudios previos relevantes y teorías existentes. Se debe decidir el tipo de diseño mixto que mejor se ajuste a los objetivos del estudio. A continuación, se deben recoger datos cualitativos (entrevistas, grupos focales, observaciones) y cuantitativos (encuestas, experimentos, análisis de datos secundarios). Los datos cualitativos y cuantitativos se analizan de manera independiente o integradora, dependiendo del diseño del estudio. Finalmente, se deben interpretar los hallazgos de manera que se integren las perspectivas cualitativas y cuantitativas, y presentar un informe que refleje la integración de los datos y las conclusiones del estudio. (Hernández Sampieri, Fernández & Baptista 2014).

La investigación mixta proporciona una visión más completa y detallada del fenómeno de estudio. Permite la verificación y validación cruzada de datos y se puede adaptar a diversas preguntas de investigación y contextos. Sin embargo, requiere habilidades en ambos métodos y puede ser más complicado de diseñar y ejecutar. Suele ser más costoso y llevar más tiempo que los enfoques puramente cualitativos o cuantitativos. (Creswell, & Plano, 2018).

Para desarrollar una metodología robusta y sistemática para la búsqueda de información relacionada con el impacto del impuesto de circulación y tránsito en la movilidad urbana del municipio de Loricá, Córdoba, se implementaron varios pasos que aseguran la obtención de fuentes relevantes y confiables. A continuación, se detalla el proceso metodológico:

1. Definición del Problema y Objetivos. Antes de iniciar la búsqueda, se definió claramente el problema de investigación y los objetivos específicos.

2. Se seleccionaron palabras clave pertinentes para la búsqueda. Estas palabras clave se basaron en los términos esenciales del problema y objetivos.

3. Selección de Buscadores y Bases de Datos. Se utilizaron diversos buscadores y bases de datos académicas para obtener una variedad de fuentes confiables y relevantes:

- Buscadores Generales: Google Scholar, Google.
- Bases de Datos Académicas: Scopus, PubMed, JSTOR, Redalyc, Dialnet.
- Bibliotecas y Repositorios Digitales: Biblioteca Virtual del Banco de la República, Biblioteca Digital de la Universidad Nacional de Colombia.

4. Estrategia de Búsqueda. La estrategia de búsqueda se estructuró en varias fases:

- Fase 1: Exploratoria: Uso de palabras clave primarias para obtener una visión general del tema y encontrar estudios relevantes.
- Fase 2: Filtración: Refinamiento de resultados para enfocarse en estudios específicos, utilizando palabras clave secundarias y operadores booleanos para afinar la búsqueda.
- Fase 3: Revisión y Selección: Revisión de los abstractos y resúmenes para evaluar la relevancia y calidad de los artículos, priorizando estudios empíricos, revisiones sistemáticas y reportes gubernamentales.
- Fase 4: Expansión: Identificación de estudios adicionales a partir de las referencias bibliográficas de los artículos seleccionados inicialmente.

5. Evaluación y Análisis de la Información.

- Relevancia: Se evaluó si la información encontrada respondía directamente a la pregunta de investigación y objetivos planteados.
- Confiabilidad: Se consideró la procedencia de las fuentes, priorizando artículos revisados por pares y publicaciones de instituciones reconocidas.
- Actualidad: Se verificó la fecha de publicación, dando preferencia a estudios recientes (últimos 5-10 años).

6. Organización y Síntesis. La información relevante se organizó y sintetizó en categorías temáticas.

Resultados de la Búsqueda

La implementación de esta metodología permitió reunir una bibliografía diversificada y relevante, la cual incluyó artículos académicos, informes de organizaciones gubernamentales y documentos técnicos sobre políticas de transporte. Esta metodología asegura una búsqueda exhaustiva y sistemática, garantizando la integridad y calidad de la información utilizada en el análisis del impacto del impuesto de circulación y tránsito en la movilidad urbana de Lórica, Córdoba.

Entre las fuentes consultadas se destacan:

- Google Scholar. (n.d.). Retrieved from <https://scholar.google.com>
- Scopus. (n.d.). Retrieved from <https://www.scopus.com>
- JSTOR. (n.d.). Retrieved from <https://www.jstor.org>
- Redalyc. (n.d.). Retrieved from <https://www.redalyc.org>
- Dialnet. (n.d.). Retrieved from <https://dialnet.unirioja.es>

- Biblioteca Digital de la Universidad del Rosario

Así mismo, se realiza una visita a la dependencia de Tránsito y Transporte del municipio Santa Cruz de Lorica y a través de una entrevista informal, analizar el recaudo de los años objeto de estudio y su inversión

Esta metodología asegura la obtención de información precisa y relevante para analizar y proponer soluciones al impacto del impuesto de circulación y tránsito en la movilidad urbana de Lorica, Córdoba.

Sustentación teórica de la pregunta

1. Concepto e importancia de los impuestos de circulación y tránsito en la movilidad urbana.

1.1. Concepto

Los impuestos de circulación y tránsito, también conocidos como impuestos vehiculares, son gravámenes que deben pagar los propietarios de vehículos automotores para poder circular legalmente en vías públicas. Estos impuestos son una fuente importante de ingresos para los gobiernos locales y nacionales y se utilizan para financiar diversos aspectos relacionados con la infraestructura y gestión del tráfico.

1.2. Importancia de los Impuestos de Circulación y Tránsito en la Movilidad Urbana en Colombia

Los impuestos de circulación y tránsito son esenciales para la financiación de la infraestructura vial. Estos recursos se destinan al mantenimiento y construcción de carreteras, puentes y otras infraestructuras esenciales para el transporte urbano. La calidad de la infraestructura vial tiene un impacto directo en la movilidad urbana, ya que mejores carreteras reducen el tiempo de viaje, los costos de operación de los vehículos y los accidentes de tráfico. (Arango, & Páez, 2018).

Así mismo, (Delgado & Salazar, 2017)., plantean que una adecuada estructuración de los impuestos puede desincentivar el uso excesivo de vehículos particulares, promoviendo el uso de alternativas de transporte más sostenibles como el transporte público, bicicletas y caminatas. Esto puede contribuir significativamente a la reducción de la congestión vehicular en las ciudades.

Desde lo expuesto por algunos autores, se puede afirmar que, los impuestos de circulación y tránsito juegan un papel fundamental en la movilidad urbana de Colombia. Su correcta implementación y gestión pueden proporcionar los recursos necesarios para mejorar la infraestructura vial, reducir la congestión vehicular, fomentar el uso de vehículos ecológicos, y promover la equidad y accesibilidad en el acceso al transporte. Además, pueden ser una herramienta clave para financiar y mejorar el transporte público, lo que es esencial para una movilidad urbana eficiente y sostenible.

2. Conceptualización de la Movilidad Urbana

2.1. Definición de Movilidad Urbana

La movilidad urbana se refiere al movimiento de personas y bienes dentro de las áreas urbanas. Este concepto abarca todos los modos de transporte utilizados en las ciudades, incluyendo el transporte público (autobuses, trenes, metro), vehículos privados (automóviles, motocicletas), bicicletas y desplazamientos a pie. La movilidad urbana también se refiere a la infraestructura y los servicios que facilitan estos movimientos, tales como carreteras, vías peatonales, ciclo vías y sistemas de gestión del tráfico. Una movilidad urbana eficiente es crucial para el funcionamiento de las ciudades, afectando aspectos como la economía, la accesibilidad y la calidad de vida de los habitantes (Rode et al., 2015).

2.2. Factores que Influyen en la Movilidad Urbana

Varios factores influyen en la movilidad urbana, incluyendo:

Infraestructura: La disponibilidad y calidad de las infraestructuras de transporte, como carreteras, puentes y túneles, así como las infraestructuras para el transporte

público (estaciones de tren, paradas de autobús) y no motorizado (ciclovías, aceras) (Litman, 2021).

Planificación urbana: La disposición espacial de la ciudad, la densidad de la población y la ubicación de los centros de empleo, educación y servicios afectan cómo y cuánto se desplazan las personas (Newman & Kenworthy, 2015).

Políticas públicas: Las políticas gubernamentales que promueven o restringen ciertos modos de transporte, tales como incentivos para el uso del transporte público, peajes urbanos, y regulaciones sobre el uso de vehículos privados (Banister, 2008).

Tecnología: Los avances tecnológicos, como los vehículos eléctricos, los sistemas de gestión del tráfico inteligentes y las aplicaciones de movilidad compartida, influyen en la eficiencia y la sostenibilidad del transporte urbano (Shaheen et al., 2019).

Factores socioeconómicos: Los ingresos, el costo del transporte, y los patrones de trabajo y estilo de vida de los habitantes urbanos también determinan las elecciones de movilidad (Cervero, 2003).

2.3 Importancia de una Movilidad Urbana Eficiente y Sostenible

Una movilidad urbana eficiente y sostenible es esencial para el desarrollo y funcionamiento óptimo de las ciudades por varias razones:

Reducción del congestionamiento: Una movilidad eficiente reduce los tiempos de viaje y el congestionamiento del tráfico, mejorando la productividad y la calidad de vida (Litman, 2021).

Impacto ambiental: Promover el uso de transportes sostenibles, como el transporte público y la movilidad no motorizada, disminuye las emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación del aire (Banister, 2008).

Inclusión social: Un sistema de movilidad eficiente y accesible asegura que todos los ciudadanos, independientemente de su nivel socioeconómico, tengan acceso a oportunidades económicas, educativas y recreativas (Rode et al., 2015).

Salud pública: La promoción de modos de transporte activo, como caminar y andar en bicicleta, contribuye a la salud pública al reducir las tasas de enfermedades relacionadas con el sedentarismo (Cervero, 2003).

Desarrollo económico: Una movilidad urbana eficiente es fundamental para el desarrollo económico, facilitando el movimiento de bienes y personas y atrayendo inversiones (Newman & Kenworthy, 2015).

3. Impuestos de Circulación y Tránsito

3.1. Definición y Tipos de Impuestos de Circulación y Tránsito

Los impuestos de circulación y tránsito son tributos que se imponen sobre los vehículos automotores que transitan por las vías públicas. Estos impuestos son una fuente importante de ingresos para los gobiernos locales y regionales y están destinados a financiar el mantenimiento y la mejora de la infraestructura vial, así como otros servicios públicos.

Tipos de impuestos de circulación y tránsito en Colombia:

Impuesto sobre vehículos automotores: Este es un impuesto anual que deben pagar los propietarios de vehículos, y su monto varía según el tipo y valor del vehículo.

El objetivo es contribuir al mantenimiento de las vías y a la financiación de proyectos viales.

Derechos de tránsito: Son pagos que deben efectuarse para realizar diversos trámites relacionados con los vehículos, tales como la expedición de licencias de conducción, la matrícula de vehículos, y la obtención de placas.

Peajes: Son tarifas que se cobran a los conductores que utilizan ciertas vías, puentes o túneles. Estos recursos se destinan específicamente al mantenimiento y mejora de esas infraestructuras.

3.2. Evolución Histórica de Estos Impuestos en Colombia

La historia de los impuestos de circulación y tránsito en Colombia está marcada por varios hitos importantes:

Década de 1930: En esta época se establecieron los primeros impuestos relacionados con la circulación de vehículos en las ciudades más grandes del país. Estos impuestos se destinaban principalmente a la construcción y mantenimiento de las vías urbanas.

Ley 14 de 1983: Esta ley marcó un hito importante en la modernización del sistema tributario de Colombia, incluyendo la regulación de los impuestos de circulación y tránsito. Se estableció el impuesto sobre vehículos automotores, que debía ser recaudado por los departamentos.

Ley 488 de 1998: Esta ley actualizó y unificó varios aspectos del sistema tributario colombiano, incluyendo el impuesto sobre vehículos automotores. Se

establecieron tarifas basadas en el valor del vehículo, y se asignaron responsabilidades de recaudación a las gobernaciones.

Década de 2000: Durante estos años, la modernización del sistema de transporte y la creciente necesidad de financiar grandes proyectos de infraestructura vial llevaron a la implementación de nuevos peajes y a la actualización de las tarifas de los impuestos de circulación y tránsito.

3.3. Comparativa de los Impuestos de Circulación y Tránsito en Diferentes Municipios de Colombia

Los impuestos de circulación y tránsito pueden variar significativamente entre diferentes municipios de Colombia, dependiendo de factores como el valor de los vehículos y las políticas locales.

Ejemplos de comparativas:

Bogotá: En la capital del país, los impuestos sobre vehículos automotores se calculan con base en el valor comercial del vehículo, utilizando tarifas progresivas. Además, Bogotá cuenta con un extenso sistema de peajes en las vías principales que conectan la ciudad con otras regiones.

Medellín: En Medellín, las tarifas del impuesto sobre vehículos automotores son similares a las de Bogotá, aunque pueden variar ligeramente debido a diferencias en la valorización de los vehículos. La ciudad también tiene peajes en sus principales accesos y túneles.

Cali: En Cali, los impuestos sobre vehículos automotores también se calculan de acuerdo con el valor del vehículo. La ciudad ha implementado varios peajes en sus accesos principales para financiar proyectos viales y de infraestructura.

Cartagena y Montería: En Cartagena, las tarifas del impuesto sobre vehículos automotores pueden ser más bajas que en las principales ciudades del interior del país, debido a la diferente valoración de los vehículos y a las políticas fiscales locales. Sin embargo, la ciudad también cuenta con peajes para el mantenimiento de sus principales vías.

Lorica: En el municipio de Santa Cruz de Lorica, la mayoría de impuestos se cancelan en la gobernación de Córdoba. Cabe resaltar que en este momento solo se recolecta un impuesto de semaforización pagados por motocicletas de menos de 125 cm³ las de más de 125 cm³ se cancelan en la gobernación. Así mismo los carros de servicio público pagan rodamiento, los particulares lo hacen en la gobernación de Córdoba. (Alcaldía de Lorica, 2022).

Los recaudos han presentado una baja por cuanto los concesionarios no estaban matriculando las motocicletas, sino que lo hacen en municipios cercanos como Cereté, Sahagún, Planeta Rica, entre otros.

La Secretaría de Tránsito y Transporte ha venido diseñando algunas estrategias de cobro (**ver anexo 1**).

4. Impacto de los Impuestos de Circulación y Tránsito en la Movilidad Urbana

4.1. Efectos directos e indirectos en la congestión vehicular

Los impuestos de circulación y tránsito pueden tener diversos efectos sobre la congestión vehicular. Directamente, estos impuestos pueden desincentivar el uso de vehículos particulares al incrementar el costo de mantener y operar un vehículo, lo que puede llevar a una reducción en el número de vehículos en las vías y, por ende, disminuir la congestión. Indirectamente, al generar ingresos para el gobierno, estos impuestos pueden ser invertidos en infraestructuras viales, mejoras en el transporte público y otras medidas de gestión del tráfico que contribuyan a aliviar la congestión.

4.2. Influencia en el uso de transporte público y privado

La implementación de impuestos de circulación y tránsito puede influir significativamente en las decisiones de los usuarios respecto al uso de transporte público y privado. Un aumento en estos impuestos puede hacer que el uso de vehículos privados sea menos atractivo económicamente, incentivando a más personas a optar por el transporte público. Además, si los ingresos generados por estos impuestos se utilizan para mejorar la calidad, eficiencia y accesibilidad del transporte público, se puede observar un incremento en su uso. (Pérez & Rodríguez, 2020)

4.3. Consecuencias económicas y sociales

Las consecuencias económicas de los impuestos de circulación y tránsito incluyen tanto los costos directos para los propietarios de vehículos como los beneficios económicos derivados de una posible reducción de la congestión y la contaminación ambiental. Socialmente, estos impuestos pueden promover una mayor equidad en el uso del espacio urbano y en el acceso a opciones de transporte sostenible. Sin embargo, también es importante considerar que estos impuestos pueden representar una carga

financiera significativa para ciertos grupos de la población, lo que podría generar resistencia o incluso aumentar las disparidades sociales si no se implementan de manera equitativa. (Hernández & Martínez, 2019).

Desde lo anteriormente expuesto, se puede precisar que, los impuestos de circulación y tránsito juegan un papel crucial en la configuración de la movilidad urbana. Estas medidas fiscales están diseñadas para influir en el comportamiento de los ciudadanos respecto al uso de vehículos dentro de las ciudades. En muchas ocasiones, los impuestos están diseñados no solo para recaudar fondos para la administración pública, sino también para reducir la congestión vehicular, mejorar la calidad del aire y fomentar el uso de modos de transporte más sostenibles.

Cuando se implementan adecuadamente, los impuestos de circulación y tránsito pueden desempeñar un papel importante en la reducción de la cantidad de vehículos en las calles, alentando a los ciudadanos a considerar alternativas como el transporte público, la bicicleta o incluso caminar. Esto no solo puede mejorar la fluidez del tráfico, sino también reducir la contaminación ambiental y hacer las ciudades más habitables.

Sin embargo, la efectividad de estos impuestos depende de varios factores. Es esencial que estén bien diseñados y adecuadamente ajustados para reflejar los costos externos asociados con el uso del automóvil, como la contaminación, el ruido y la congestión. Además, deben ser parte de una estrategia integral que incluya la mejora de la infraestructura de transporte público, el fomento de la movilidad activa y la planificación urbana que promueva un desarrollo más compacto y accesible.

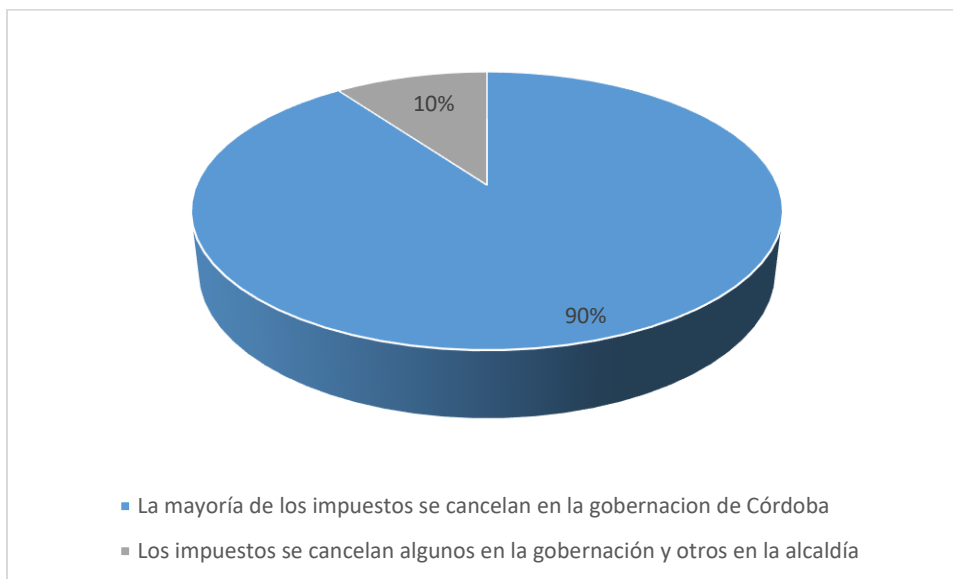
Por otro lado, es importante considerar los efectos que estos impuestos pueden tener en diferentes grupos socioeconómicos. Pueden ser percibidos como regresivos si no se implementan con cuidado, afectando de manera desproporcionada a aquellos con menos recursos que dependen del automóvil por falta de alternativas viables de transporte.

En resumen, los impuestos de circulación y tránsito son herramientas poderosas para gestionar la movilidad urbana y mejorar la calidad de vida en las ciudades. Sin embargo, su éxito depende de la integración con otras políticas de transporte y de una cuidadosa consideración de su impacto en la equidad y accesibilidad para todos los ciudadanos.

Resultados

De la realización de la visita a la dependencia de Tránsito y Transporte del municipio Santa Cruz de Lorica y a través de una entrevista informal, (Ver anexo 2) se pueden analizar los siguientes resultados sobre el recaudo de los años objeto de estudio y su inversión

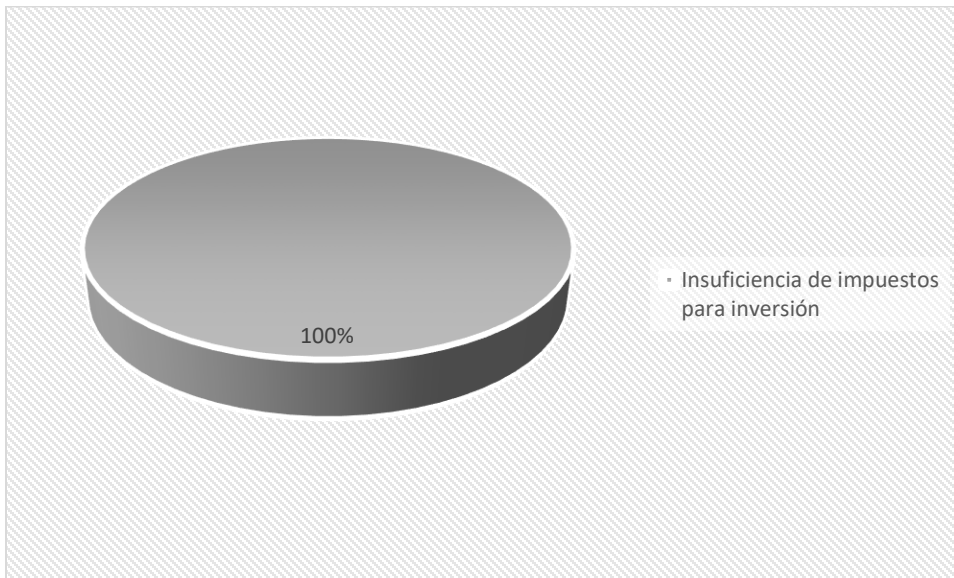
Figura 1. *Lugar de pago de impuestos*



Fuente: Elaboración propia.

La mayoría de los impuestos se cancelan en la gobernación del departamento de Córdoba, solo en Lorica, se recaudan pocos impuestos de circulación y tránsito.

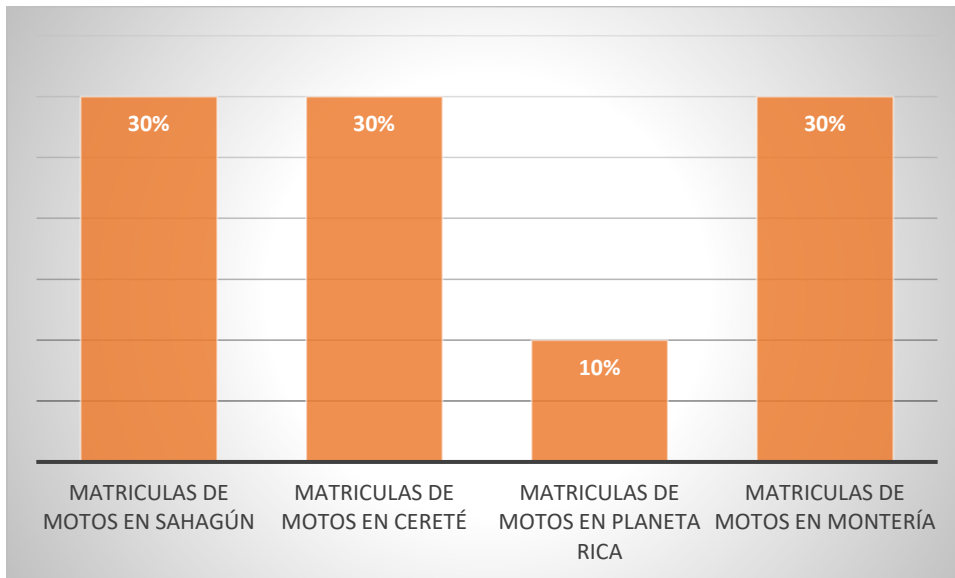
Figura 2. Alcance de la inversión de impuestos



Fuente: Elaboración propia.

El 100% de los entrevistados están de acuerdo que en Lórica solo pagan el impuesto los carros de servicio público, los particulares en la gobernación de Córdoba; el cual es deficiente para las inversiones que se necesitan.

Figura 3. *Municipio donde matriculan los vehículos*



Fuente: Elaboración propia.

Por el impuesto de semaforización, específicamente para las motos, estas son matriculadas en otros municipios que no tienen dicho impuesto.

Tabla 1.

Valores Trámites Secretaría de Tránsito y Transporte Santa Cruz de Lorica 2020 – 2023

CONCEPTO	Derechos Municipio Acuerdo 017 - 2020		CUPL (MT-RUNT)	TOTAL, TRÁMITE (Sin incluir Esp. Venales)	Vr. Especies venales	TOTAL, TRÁMITE (Incl. Esp. Venales)
	TARIFA UVT (1UVT = \$47,065)	VALOR (\$COP)				
Modificación ciudadana				\$ 2,100		\$ 2,100
Inscripción de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas				\$ 15,900		\$ 15,900
Matrícula de Carros (Sin prenda)	4.08	\$ 193,000	\$ 81,100	\$ 274,100	\$ 50,000	\$ 324,100
Matrícula de carros con prenda	4.48	\$ 211,000	\$ 88,900	\$ 299,900	\$ 50,000	\$ 349,900
Matrícula de Motos (Sin prenda)	0.82	\$ 39,000	\$ 81,100	\$ 120,100	\$ 37,500	\$ 157,600
Matrícula de Motos con prenda	1.22	\$ 58,000	\$ 88,900	\$ 146,900	\$ 37,500	\$ 184,400
Traspaso de Carros	3.29	\$ 155,000	\$ 37,500	\$ 192,500	\$ 25,000	\$ 217,500
Traspaso de motos	1.64	\$ 78,000	\$ 37,500	\$ 115,500	\$ 25,000	\$ 140,500
Traspaso a persona indeterminada (Moto o Carro)	1.64	\$ 78,000	\$ 4,900	\$ 78,000	\$ 4,900	\$ 82,900
Cambio de características o transformación	3.29	\$ 155,000	\$ 34,700	\$ 189,700	\$ 25,000	\$ 214,700
Cambio de color	1.64	\$ 78,000	\$ 34,700	\$ 112,700	\$ 25,000	\$ 137,700
Cambio de servicio	4.08	\$ 193,000	\$ 34,700	\$ 227,700	\$ 25,000	\$ 252,700
Cambio de Motor	2.47	\$ 117,000	\$ 34,700	\$ 151,700	\$ 25,000	\$ 176,700
Regrabación de Chasis o serial	3.29	\$ 155,000	\$ 34,700	\$ 189,700	\$ 25,000	\$ 214,700
Cancelación de limitaciones	0.82	\$ 39,000	\$ 2,100	\$ 39,000	\$ 2,100	\$ 40,700
Expedición, duplicación, refrendación o recategorización. Lic. Conducción	0.82	\$ 39,000	\$ 2,100	\$ 39,000	\$ 25,000	\$ 98,700
Duplicado de Licencia de Tránsito	0.82	\$ 39,000	\$ 2,100	\$ 39,000	\$ 25,000	\$ 98,700
Duplicados de placas de carros	2.47	\$ 117,000	\$ 2,100	\$ 117,000	\$ 25,000	\$ 144,100
Duplicados de placas de Motos	0.82	\$ 39,000	\$ 2,100	\$ 39,000	\$ 12,500	\$ 53,600
Inscripción de limitación o gravamen a la propiedad	1.64	\$ 78,000	\$ 2,100	\$ 78,000	\$ 40,400	\$ 118,400

CONCEPTO	Derechos Municipio Acuerdo 017 - 2020		CUPL (MT-RUNT)	TOTAL, TRÁMITE (Sin incluir Esp. Venales)	Vr. Especies venales	TOTAL, TRÁMITE (Incl. Esp. Venales)
	TARIFA UVT (1UVT = \$47,065)	VALOR (\$COP)				
Certificados de tradición	1.22	\$ 58,000	\$ 2,100	\$ 58,000	\$ 2,100	\$ 60,100
Radicación de cuentas de Carros	3.29	\$ 155,000	\$ 34,700	\$ 189,700	\$ 50,000	\$ 239,700
Radicación de cuentas de Motos	1.64	\$ 78,000	\$ 37,500	\$ 112,700	\$ 37,500	\$ 150,200
Tarjeta de Operación	0.4	\$ 19,000	\$ 2,100	\$ 19,000	\$ 25,000	\$ 46,100
Inscripción prenda	0.4	\$ 19,000	\$ 2,100	\$ 19,000	\$ 25,000	\$ 46,100
Cancelación de matrícula Motos	2.47	\$ 117,000	\$ 2,100	\$ 117,000	\$ 2,100	\$ 119,100
Cancelación de matrícula Carros	3.29	\$ 155,000	\$ 2,100	\$ 155,000	\$ 2,100	\$ 157,100
Traslado de Motos	0.82	\$ 39,000	\$ 2,100	\$ 39,000	\$ 2,100	\$ 41,100
Traslado de carros	1.64	\$ 78,000	\$ 2,100	\$ 78,000	\$ 2,100	\$ 80,100

Fuente: Secretaría de Tránsito y transporte

Tabla 2.

Tarifa - semaforización

TARIFA (Anual)	TARIFA UVT	VALOR
Semaforización de moto	0.82	\$ 39,000,00
Semaforización de vehículo de servicio publico	3.29	\$ 155,000,00
Retención a la fuente DIAN (1% del avalúo vehicular vigente – SIBGA) – solo para traspasos		

Fuente: Secretaría de Tránsito y transporte

Tabla 3.

valores de especies venales

VALOR ESPECIES VENALES		VALOR
Costo especie venal lamina para licencias (tránsito o conducción)		\$ 25,000.00
Costo especie venal placa carro		\$ 25,000.00
Costo especie venal placa moto		\$ 12,500.00

Fuente: Secretaría de Tránsito y transporte

Valores de impuestos Circulación y tránsito.

Carros Servicio. \$155.000 X año Públicos.

Motos de menos \$39.000 X año de 125 cm Cúbicos.

Mensual a la Secretaria de Transito le entra en promedio de \$5.000.000 a \$7.000.000 millones.

Inversiones en proyectos como:

1. Proyectos de Semaforización evaluado aproximadamente en \$58.000.000 Millones.
2. Actualización del plan local de Seguridad \$50.000.000 millones.
3. Campañas de prevención Vial \$ 30.000.000 millones.

Fuente: Secretaría de Tránsito y transporte

Conclusiones.

Acorde con la pregunta orientadora y los objetivos planteados; se puede concluir que: El impuesto de circulación y tránsito en el municipio de Lorica tiene un impacto significativo en la movilidad urbana, tanto en términos de congestión vehicular como en la decisión de los ciudadanos respecto al uso de transporte público. Estos impuestos, al aumentar el costo de poseer y operar un vehículo, pueden reducir el número de automóviles en las vías, disminuyendo así la congestión y promoviendo un uso más eficiente del espacio urbano. Además, los ingresos generados pueden ser reinvertidos en la mejora de infraestructuras viales y en el desarrollo de un transporte público más accesible y eficiente, lo que, a su vez, podría incrementar su uso y reducir la dependencia de vehículos privados.

Sin embargo, para maximizar estos beneficios, es crucial implementar estrategias que aborden tanto la eficiencia como la sostenibilidad del sistema de transporte en Lorica. Esto incluye la planificación adecuada de inversiones en infraestructuras, la promoción de alternativas de transporte sostenible como bicicletas y la implementación de políticas que incentiven el uso del transporte público. Además, es esencial garantizar que los impuestos sean equitativos y no representen una carga desproporcionada para los sectores más vulnerables de la población (motociclistas).

El análisis de las diferentes tarifas, regulaciones y cambios históricos en los impuestos aplicables a vehículos y transporte público revela una evolución compleja y multifacética en la gestión de la movilidad urbana. A lo largo del tiempo, las políticas fiscales han reflejado tanto las necesidades económicas de los gobiernos locales como los

objetivos de reducir la congestión, mejorar la calidad del aire y promover el uso de medios de transporte más sostenibles.

Las variaciones en las tarifas de impuestos para vehículos particulares y transporte público han tenido impactos directos en las decisiones de los ciudadanos sobre qué medios de transporte utilizar. Las regulaciones y ajustes en estos impuestos han buscado balancear la recaudación de fondos necesarios para mantener y mejorar la infraestructura vial con la necesidad de incentivar prácticas de movilidad más sostenibles.

Los cambios históricos en estas políticas fiscales han mostrado que una implementación cuidadosa y bien planificada de las tarifas impositivas puede contribuir significativamente a mejorar la eficiencia del transporte y la calidad de vida urbana. Sin embargo, también es crucial que estas políticas sean equitativas y consideren las capacidades económicas de todos los sectores de la población para evitar incrementar las desigualdades sociales.

Los datos analizados y los estudios de caso han revelado patrones clave y desafíos específicos que deben abordarse para optimizar el sistema de transporte en la región.

Primero, es fundamental implementar una estructura impositiva que maximice la recaudación sin imponer cargas excesivas a los ciudadanos. Esto puede lograrse mediante la aplicación de tarifas diferenciadas que reflejen la capacidad de pago y el impacto ambiental de los vehículos. Además, es importante asegurar que los ingresos generados se inviertan en mejorar las infraestructuras viales y el transporte público, lo que no solo incentivará su uso, sino que también mejorará la eficiencia general del sistema.

En términos de equidad, es esencial diseñar políticas fiscales que no perjudiquen desproporcionadamente a los sectores más vulnerables de la población. Esto puede incluir la implementación de subsidios o exenciones fiscales para grupos específicos, como personas de bajos ingresos o discapacitados, así como el desarrollo de programas de movilidad accesible.

Para mejorar la eficiencia, es recomendable adoptar tecnologías avanzadas de gestión del tráfico y de transporte, como sistemas de semáforos inteligentes y aplicaciones de movilidad compartida. Estas tecnologías pueden ayudar a optimizar el flujo vehicular y reducir los tiempos de viaje.

Finalmente, para asegurar la sostenibilidad del sistema de movilidad, es crucial promover el uso de medios de transporte ecológicos, como bicicletas, así como desarrollar una red de transporte público eficiente y accesible.

Incentivos fiscales para la adquisición de vehículos ecológicos y la creación de infraestructuras adecuadas, como ciclo vías y estaciones de carga, pueden ser pasos importantes en esta dirección.

En resumen, las recomendaciones basadas en un análisis detallado y estudios de caso pueden guiar a Loricá hacia un sistema de movilidad urbana más justo, eficiente y sostenible, mejorando la calidad de vida de sus habitantes y contribuyendo al desarrollo sostenible de la región.

De igual manera, una gestión eficiente de los impuestos de circulación y tránsito, acompañada de estrategias integrales y sostenibles, puede mejorar significativamente la

movilidad urbana en Loricá, contribuyendo a una ciudad más ordenada, accesible y ecológicamente responsable.

Referencias

- Alcaldía de Lórica. (2022). Informe Anual de Movilidad Urbana. Lórica: Secretaría de Movilidad.
- Arango, L. E., & Páez, D. R. (2018). Impacto de los impuestos sobre la movilidad urbana en ciudades intermedias de Colombia. *Revista de Economía del Rosario*, 21(1), 45-67. doi: 10.12804/revistas.urosario.edu.co/economia/a.6248
- Banister, D. (2008). El paradigma de la movilidad sostenible. *Transport Policy*, 15(2), 73-80.
- Calderón, M., & Pérez, J. (2019). Movilidad y desarrollo urbano: una mirada desde la sostenibilidad. *Revista de Urbanismo y Transporte*, 15(3), 89-102.
- Cámara de Comercio de Bogotá. (s.f.). Impuesto sobre vehículos automotores. Recuperado de camaracomerciobogota.com
- Cervero, R. (2003). Expansión de las carreteras, crecimiento urbano y desplazamientos inducidos: Un análisis de trayectorias. *Revista de la Asociación Americana de Planificación*, 69(2), 145-163.
- Congreso de Colombia. (1983). Ley 14 de 1983. Diario Oficial.
- Congreso de Colombia. (1998). Ley 488 de 1998. Diario Oficial.
- Creswell, J. W., & Plano Clark, V. L. (2018). Investigación de métodos mixtos: Guía práctica para el desarrollo de la investigación con métodos mixtos (3ª ed.). SAGE Publications.

- Delgado, M. S., & Salazar, J. A. (2017). Políticas públicas y movilidad sostenible en municipios colombianos. *Cuadernos de Administración*, 33(58), 75-91.
doi:10.25100/cdea.v33i58.5268
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación* (6^a ed.). McGraw-Hill.
- Hernández, J. F., & Martínez, R. (2019). Evaluación de la gestión de impuestos de circulación y su impacto en la infraestructura vial. *Estudios de Transporte y Territorio*, 11(2), 139-156. doi:10.18294/rtt.v11i2.854
- Litman, T. (2021). *Evaluación de la equidad en el transporte: Guía para incorporar el impacto distributivo en la planificación del transporte*. Instituto de Política de Transporte.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (2015). *El fin de la dependencia del automóvil: Cómo las ciudades van más allá de la planificación basada en el automóvil*. Island Press.
- Observatorio de Movilidad Urbana de Loric. (2020). *Informe de Congestión Vehicular y Uso del Transporte Público*. Loric: OMUL.
- Pérez, J., & Rodríguez, F. (2020). Análisis del impacto económico y social de los impuestos de tránsito en ciudades intermedias de Colombia. *Revista de Economía Aplicada*, 28(3), 55-70.
- Rode, P., Floater, G., Thomopoulos, N., Docherty, I., Schwinger, P., Mahendra, A., & Fang, W. (2015). *Accesibilidad en las ciudades: Transporte y forma urbana*. Documento sobre las ciudades, London School of Economics and Political Science.

Secretaría de Hacienda de Cali. (s.f.). Impuesto sobre vehículos automotores. Recuperado de cali.gov.co

Secretaría de Hacienda de Cartagena. (s.f.). Impuesto sobre vehículos automotores. Recuperado de cartagena.gov.co

Secretaría de Hacienda de Medellín. (s.f.). Impuesto sobre vehículos automotores. Recuperado de medellin.gov.co

Secretaría de Hacienda de Montería. (s.f.). Impuesto sobre vehículos automotores. Recuperado de monteria.gov.co

Shaheen, S., Cohen, A., & Zohdy, I. (2019). Movilidad compartida: Prácticas actuales y principios rectores. Departamento de Transporte de los Estados Unidos, Administración Federal de Carreteras.

Anexos

Anexo 1

ALCALDÍA SANTA CRUZ DE LORICA
NIT: 800096758-8

NOTIFICACION POR AVISO N° 011

El suscrito secretario Municipal de Tránsito y Transporte Municipal de Santa Cruz de Loricá, en uso de sus facultades legales, en especial las proferidas por la Ley 769 de 2002, el Estatuto Tributario y de las demás normas concordantes, procede a NOTIFICAR POR AVISO MANDAMIENTO DE PAGO PROFERIDO POR LA SECRETARIA DE TRANSITO Y TRANSPORTE MUNICIPAL DE SANTA CRUZ DE LORICA, EN CONTRA DE DEUDORES POR INFRACCION A LAS NORMAS DE TRANSITO, mediante la Resolución STT – J N° 011 DEL 11 ENERO 2024.

Los mandamientos de pagos aludidos no pudieron ser notificados de manera personal a los interesados toda vez que no llegaron dirección de notificaciones en la orden de comparendo que originó la contra versión y a que, luego de buscar en la base de datos respectivas no se encontró dirección válida para llevar a cabo el procedimiento y por tanto fueron devueltos por la empresa de mensajería.

ADVERTENCIA

Se publica el presente aviso con copia íntegra del acto administrativo, por el termino de cinco días hábiles en la página web de la Alcaldía Municipal de Santa Cruz de Loricá, y en lugar Público de las instalaciones de la Entidad de su sede principal (Secretaría de Tránsito y Transporte Municipal de Santa Cruz de Loricá) advirtiéndose que la correspondiente notificación se considera surgida al finalizar el día siguiente al retiro del presente aviso, conforme en lo establecido en el Artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ANEXO: adjunta a este aviso copia íntegra de la Resolución SST – J N° DEL **011 DE ENERO 2024**.

PUBLIQUESE Y CUMPLASE



Anexo 2

Guía de preguntas de la entrevista

Entrevista sobre el Impacto de los Impuestos de Circulación y Tránsito en la Movilidad Urbana

En las ciudades modernas, la movilidad urbana es un desafío constante que enfrentan tanto los ciudadanos como las autoridades locales. Los impuestos de circulación y tránsito han surgido como herramientas clave en la gestión de este complejo escenario, buscando no solo financiar infraestructuras y servicios, sino también influir en los patrones de movilidad de la población. Para entender mejor su impacto y cómo están siendo gestionados, hoy tenemos el privilegio de entrevistar al Secretario de Tránsito y a funcionarios clave de la Secretaría, quienes compartirán su visión y experiencias sobre este tema crucial para el desarrollo urbano sostenible.

Le agradecemos responder con sinceridad:

Nombre:

Cargo:

Años de trabajo en la Secretaría de Tránsito y Transporte:

Fecha de la entrevista:

Objetivo: Explorar el papel y la efectividad de los impuestos de circulación y tránsito en la gestión de la movilidad urbana, así como los desafíos y oportunidades que enfrentan las autoridades locales en su implementación y ajuste.

1. **¿Cómo es el proceso de cancelación de los impuestos de circulación y tránsito?**
2. **Existe un fundamento legal sobre el lugar donde se cancela el impuesto de los carros de servicio público, y los particulares. ¿Qué me puede explicar al respecto?**
3. **¿Qué ocurre con el proceso de semaforización en el municipio que en la actualidad es un desafío para la administración municipal?**
4. **Puede hablarnos de manera general sobre los Valores de impuestos de Circulación y tránsito.**
5. **¿Cuál cree usted ha sido el impacto de los impuestos en la movilidad urbana en el municipio de Lorica, durante los últimos cuatro (4) años?**