

SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD
DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD
SUBDIRECCIÓN DE TRANSPORTE PRIVADO

**ANÁLISIS DE LA MEDIDA DEL PERMISO ESPECIAL DE ACCESO A ÁREA DE
RESTRICCIÓN VEHICULAR (PEAARV)**

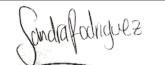
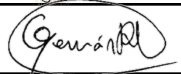
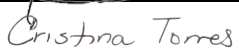
STPRI-DTS-002-2026

BOGOTÁ D.C., ENERO 2026

SUBSECRETARÍA DE POLÍTICA DE MOVILIDAD
DIRECCIÓN DE PLANEACIÓN DE LA MOVILIDAD
SUBDIRECCIÓN DE TRANSPORTE PRIVADO

ESTUDIO TÉCNICO DE SOPORTE

STPRI-DTS-002-2026

Aprobó	Nicolas Adolfo Correal Huertas	Subsecretaría de Política para la Movilidad	
Aprobó	Valentina Acuña García	Directora de Planeación de la Movilidad	
Revisó	Sandra Rodríguez Castañeda	Subdirectora de Transporte Privado	
Revisó	Germán Rodríguez Valbuena	Dirección de Planeación de la Movilidad	
Elaboró	Cristina Alexandra Torres Puerto	Subdirección de Transporte Privado	
Elaboró	William Eduardo Delgado Riascos	Subdirección de Transporte Privado	
Elaboró	Jorge Luis Pérez Reyes	Subdirección de Transporte Privado	
Elaboró	Oscar Arley Rojas Quintero	Subdirección de Transporte Privado	

BOGOTÁ D.C., ENERO 2026

TABLA DE CONTENIDO

1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO.....	5
3. MARCO NORMATIVO.....	5
3.1. Evolución de las medidas de restricción vehicular.....	5
3.2. Actual medida de restricción vehicular Pico y Placa.....	11
3.3. Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular (PEAARV).....	11
4. FÓRMULA DEL PRECIO PÚBLICO.....	12
4.1. Evolución del precio público y demás factores que inciden en la fórmula del Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular.....	12
4.2. Actual fórmula de cálculo.....	17
4.3. Valores base.....	18
4.4. Factores multiplicadores.....	18
4.4.1 Factor Avalúo.....	19
4.4.2 Factor municipio de registro.....	20
4.4.3 Factor ambiental.....	21
5. DIAGNÓSTICO DE LA MEDIDA.....	24
6. ANÁLISIS FACTOR MUNICIPIO.....	39
6.1. Estructura de costos.....	39
6.2. Permiso Pico y Placa Solidario.....	41
7. TENENCIA DE VEHÍCULOS.....	43
8. CONCLUSIONES.....	47
9. BIBLIOGRAFÍA.....	49

1. INTRODUCCIÓN

El Decreto 749 de 2019 implementó en el Distrito Capital el Permiso Especial de Acceso a Áreas de Restricción Vehicular (PEAARV) como un instrumento de gestión de la demanda, con el objetivo de frenar el crecimiento del parque automotor y generar recursos adicionales para financiar el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de la ciudad.

Esta iniciativa se enmarca en el contexto normativo de la Ley 1955 de 2019, particularmente en su artículo 97, que otorga a las entidades territoriales de Colombia la facultad de adoptar restricciones vehiculares para generar contraprestaciones o precios públicos destinados al financiamiento sostenible del transporte público.

La restricción vehicular que permite el cobro del precio público del PEAARV, también denominado “Pico y Placa Solidario”, corresponde a la medida de Pico y Placa. Este esquema de gestión de la demanda busca organizar la circulación de los vehículos particulares en Bogotá y mitigar las externalidades negativas asociadas a su uso; en este sentido, la adquisición voluntaria del permiso diario, mensual o semestral constituye una excepción temporal a la restricción durante la vigencia del permiso.

Aunque la medida fue originalmente diseñada dentro de este marco normativo, con el tiempo se ha fortalecido su impacto como instrumento de gestión de la demanda y como política orientada a modificar el comportamiento de los hogares bogotanos respecto a la tenencia de vehículos. Estos ajustes han consolidado al PEAARV como una herramienta para compensar las externalidades negativas de la circulación de vehículos particulares y como una fuente alternativa clave para la financiación del transporte público de Bogotá.

El presente Documento Técnico de Soporte (DTS) expone un recuento normativo del PEAARV, que incluye la restricción de Pico y Placa, un resumen de la política tarifaria vigente (centrada en externalidades) y un análisis de los resultados obtenidos. Asimismo, se presentan los valores tarifarios vigentes para el año 2025 y los principales resultados en términos de recaudo, perfil de usuarios, modalidades de adquisición, tendencias de demanda, recurrencia en la compra de permisos y la adquisición de un segundo vehículo como alternativa.

2. OBJETIVOS DEL ESTUDIO

1. Analizar el comportamiento de la medida de la demanda Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular, denominado "Pico y Placa Solidario".
2. Caracterizar el marco tarifario del Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular que reconoce las externalidades negativas generadas por vehículos sujetos a restricciones vehiculares, considerando variables de las características del vehículo y su lugar de matrícula.
3. Analizar los costos de tenencia entre vehículos matriculados en Bogotá y fuera de Bogotá, así como el uso del permiso de Pico y Placa Solidario y el factor multiplicador de municipio de registro como instrumento para nivelar los costos.

3. MARCO NORMATIVO

3.1. Evolución de las medidas de restricción vehicular

El primer antecedente normativo relacionado con la adopción de una restricción a la circulación de vehículos de servicio particular es el Acuerdo Distrital 3 de 1995 *"Por el cual se dictan unas normas sobre la circulación de vehículos automotores en Santa Fe de Bogotá, D.C. y se establecen otras disposiciones"*. Luego, las restricciones han presentado diversos cambios, buscando ajustarse con las dinámicas de movilidad de la ciudad, el aumento de la motorización y la necesidad de incentivar una movilidad sostenible para la ciudad. La Tabla 1 presenta un resumen de los Decretos Distritales expedidos por la Administración Distrital para la implementación de medidas de restricción de la circulación de vehículos de servicio particular.

Tabla 1. Marco normativo de la restricción a la circulación de vehículos automotores de servicio particular en Bogotá

Norma	Zonas y horarios	Placas y vehículos	Objetivo de la medida
Acuerdo Distrital 3 de 1995	Días hábiles de las 6:00 a las 20:00 horas.	Según terminación de placas, la restricción aplica: 1 y 2 los lunes 3 y 4 los martes 5 y 6 los miércoles 7 y 8 los jueves 9 y 0 los viernes	Adopción temporal de una medida para la restricción de tránsito vehicular a través del número de placa

Norma	Zonas y horarios	Placas y vehículos	Objetivo de la medida
		Excluía a vehículos provenientes de otras ciudades en condición de tránsito por la ciudad.	
Decreto Distrital 626 de 1998	Días hábiles de 7:00 a 9:00 horas y de 17:30 a 19:30	Placas terminadas en: 1 y 2, lunes y miércoles 3 y 4, lunes y jueves 5 y 6, martes y jueves 7 y 8, martes y viernes 9 y 0, miércoles y viernes	Disminución de la congestión, en el contexto de otras medidas que se consideraron insuficientes como: contraflujos en vías principales, restricción de tránsito de vehículos pesados en ciertos horarios, la modificación de sentidos viales
Decreto Distrital 7 de 2002	Días hábiles de 6:30 a 9:00 horas y de 17:00 a 19:00. La restricción de la mañana inicia a las 7:00 horas para vehículos matriculados en Bogotá	Placas terminadas en: 1 y 2, lunes y miércoles 3 y 4, lunes y jueves 5 y 6, martes y jueves 7 y 8, martes y viernes 9 y 0, miércoles y viernes	Ampliar el horario de restricción media hora en cada pico
Decreto Distrital 212 de 2003	Días hábiles de 6:30 a 9:00 horas y de 17:00 a 19:00. La restricción de la mañana inicia a las 7:00 horas para vehículos matriculados en Bogotá	Ciclo inicial: 7, 8, 9 y 0, los lunes 1, 2, 3 y 4, los martes 5, 6, 7 y 8, los miércoles 9, 0, 1 y 2, los jueves 3, 4, 5 y 6, los viernes Cada año se rota la restricción al siguiente día hábil para cada serie de 4 dígitos.	Enfrentar el incremento de ventas de vehículos con placas que podían circular los viernes, buscando mantener la naturaleza equitativa de la medida y mitigar problemas de mayor congestión vehicular durante algunos días de la semana.
Decreto Distrital 180 de 2004	Días hábiles de 5:30 a 9:00 horas y de 16:00 a 19:00. La restricción de la mañana inicia a las	Conserva el ciclo iniciado por el Decreto 212 de 2003.	Enfrentar congestión generada por las obras de las troncales Av. Suba y Av. NQS

Norma	Zonas y horarios	Placas y vehículos	Objetivo de la medida
	6:00 horas para vehículos matriculados en Bogotá		
Decreto Distrital 198 de 2004	Días hábiles entre las 6:00 y las 9:00 horas y entre las 16:00 y las 19:00 horas	Conserva el ciclo iniciado por el Decreto 212 de 2003.	Unificar la medida para todos los vehículos que circulen en la ciudad de Bogotá, independiente del lugar donde se encuentren matriculados
Decreto Distrital 33 de 2009	Días hábiles de 6:00 a 20:00	Conserva el ciclo iniciado por el Decreto 212 de 2003.	Enfrentar la congestión en la hora valle que afecta principalmente al transporte público y que genera mayor siniestralidad, en un contexto de realización de obras
Decreto Distrital 25 de 2012	Días hábiles de 6:00 a 20:00	Ciclo inicial: 5, 6, 7 y 8, los lunes 9, 0, 1 y 2, los martes 3, 4, 5 y 6, los miércoles 7, 8, 9, 0, los jueves 1, 2, 3 y 4, los viernes Cada año se rota la restricción al siguiente día hábil para cada serie de 4 dígitos.	Mantener la medida "mientras se pone en servicio el Sistema Integrado de Transporte Público SITP, se dan alternativas con nuevos corredores viales, se amplía el programa de detección electrónica de infracciones, se estructura la tasa de congestión y se toman medidas en cuanto al cobro para estacionamientos en vía y fuera de vía"
Decreto Distrital 271 de 2012	Días hábiles de 6:00 a 8:30 horas y de 15:00 a 19:30 Exclusión Zona Sur de la restricción	Último dígito de placa según sea día par o impar Excepción a vehículos eléctricos	Concentrar la restricción en horarios de mayor volumen vehicular, aumentando en 1 dígito las placas restringidas por día y excluir la Zona Sur de la ciudad por presentar bajos índices de atracción-generación de viajes

Norma	Zonas y horarios	Placas y vehículos	Objetivo de la medida
Decreto Distrital 575 de 2013	Días hábiles de 6:00 a 8:30 horas y de 15:00 a 19:30 Zona Centro: restricción días hábiles entre las 6:00 y las 19:30 horas. Exclusión Zona Sur y Zona Norte de la restricción	Último dígito de placa según sea día par o impar Excepción de la restricción los vehículos particulares que circulen únicamente dentro de la Zona Centro con una ocupación de tres (3) o más personas	Mejorar los índices de velocidad en la Zona Centro de la ciudad, brindar alternativas adicionales de movilidad a los usuarios de vehículo particular que proceden de los municipios vecinos y ajustar la excepción a personas en condición de discapacidad.
Decreto Distrital 159 de 2014	Días hábiles de 6:00 a 8:30 horas y de 15:00 a 19:30 Zona Centro: restricción días hábiles 6:00 a 8:30 horas y de 15:00 a 19:30 Exclusión Zona Sur y Zona Norte de la restricción	Último dígito de placa según sea día par o impar Excepción de la restricción los vehículos particulares que circulen únicamente dentro de la Zona Centro con una ocupación de tres (3) o más personas	Unificar horario de restricción para toda la ciudad.
Decreto Distrital 515 de 2016	Días hábiles de 6:00 a 8:30 horas y de 15:00 a 19:30 en todo el perímetro urbano de la ciudad	Último dígito de placa según sea día par o impar hábil	Mejorar condiciones de movilidad desestimulando el uso del vehículo particular, dado que los resultados de implementación de zonas y excepción por ocupación de 3 o más ocupantes en la Zona Centro no fueron favorables
Decreto Distrital 846 de 2019	Días hábiles de 6:00 a 8:30 horas y de 15:00 a 19:30 en todo el perímetro urbano de la ciudad	Último dígito de placa según sea día par o impar hábil Se retira la excepción a vehículos blindados y escoltas	Revisar los vehículos de carga sujetos a la restricción y las excepciones a la medida

Norma	Zonas y horarios	Placas y vehículos	Objetivo de la medida
		Se incluyen las camionetas de carga, excepto las de carrocería: estibas, estacas, furgón y panel	
Decreto Distrital 073 de 2021	Días hábiles de 6:00 a 8:30 horas y de 15:00 a 19:30 en todo el perímetro urbano de la ciudad	Se incorporan 4 nuevas excepciones al Decreto Distrital 575 de 2013: 1) Alta ocupación. 2) Vehículos híbridos. 3) Pico y Placa Solidario 4) Vehículos personal de la salud	Incluir nuevas excepciones a la medida para incentivar opciones de movilidad más sostenibles y permitir mayores alternativas de movilidad al personal de la salud
Decreto Distrital 002 de 2022	Días hábiles de 6:00 a 21:00 en todo el perímetro urbano de la ciudad. Días de retorno de puentes festivos, restricción en los accesos de la ciudad en 2 franjas: de 12:00 a 16:00 y de 16:00 a 20:00	Último dígito de placa según sea día par o impar hábil Para la franja de 12:00 a 16:00 pueden ingresar vehículos de placa par y para la franja de 16:00 a 20:00 pueden ingresar vehículos de placa impar.	Mitigar la reducción de la velocidad en la ciudad a raíz del incremento de obras en ejecución y mejorar los tiempos de ingreso a la ciudad en los días de retorno de puentes festivos
Decreto Distrital 183 2022	Días hábiles de 6:00 a 21:00 en todo el perímetro urbano de la ciudad. Días de retorno de puentes festivos, restricción en los accesos de la ciudad en 2 franjas: de 12:00 a 16:00 y de 16:00 a 20:00	Último dígito de placa según sea día par o impar hábil Para la franja de 12:00 a 16:00 pueden ingresar vehículos de placa par y para la franja de 16:00 a 20:00 pueden ingresar vehículos de placa impar. Se retira la excepción al personal de la salud del Decreto Distrital 575 de 2013	Finalizar la excepción temporal al personal de salud dada la reducción en fatalidades y contagios por las medidas adelantadas en el Gobierno Nacional y Distrital

Norma	Zonas y horarios	Placas y vehículos	Objetivo de la medida
Decreto Distrital 003 2023	Días hábiles de 6:00 a 21:00 en todo el perímetro urbano de la ciudad. Días de retorno de puentes festivos restricción en los accesos de la ciudad en 2 franjas: de 12:00 a 16:00 y de 16:00 a 20:00	Días pares hábiles restricción último dígito placas: 1, 2, 3, 4 y 5. Días impares hábiles restricción último dígito placas: 6, 7, 8, 9 y 0. Para la franja de 12:00 a 16:00 pueden ingresar vehículos de placa par y para la franja de 16:00 a 20:00 pueden ingresar vehículos de placa impar. Se unifica la medida de restricción, derogando el Decreto Distrital 575 de 2013.	Unificar normativamente la medida de restricción ante los diferentes ajustes realizados desde su expedición, modificar los dígitos restringidos buscando equidad en los días de restricción y retirar la excepción por alta ocupación dados los resultados desfavorables encontrados
Decreto Distrital 652 de 2025	Días hábiles de 6:00 a 21:00 en todo el perímetro urbano de la ciudad. Días de retorno de puentes festivos restricción en los accesos de la ciudad en 2 franjas: de 12:00 a 16:00 y de 16:00 a 20:00	Días pares hábiles restricción último dígito placas: 1, 2, 3, 4 y 5. Días impares hábiles restricción último dígito placas: 6, 7, 8, 9 y 0. Para la franja de 12:00 a 16:00 pueden ingresar vehículos de placa par y para la franja de 16:00 a 20:00 pueden ingresar vehículos de placa impar. Se unifica la medida de restricción, derogando el Decreto Distrital 575 de 2013.	Se incluye la normativa del decreto 003 de 2023 en la compilación sectorial que realiza el Decreto Único del Sector Movilidad, en adelante solo se referencian los artículos respectivos de este decreto compilatorio sectorial

Fuente: Subdirección de Transporte Privado, Secretaria Distrital de Movilidad.

3.2. Actual medida de restricción vehicular Pico y Placa

Actualmente, la medida de Pico y Placa está reglamentada mediante el Decreto Distrital 003 de 2023 *“Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular dentro del perímetro urbano de Bogotá y se dictan otras disposiciones”* y que fue compilado en el Decreto único del Sector Movilidad Decreto Distrital 652 de 2025¹ en los artículos 226 al 237. Medida analizada a través del estudio técnico de soporte STPRI-ET-005-2022 denominado *“ESTUDIO TÉCNICO DE EVALUACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE AJUSTES EN MEDIDAS DE MOVILIDAD PARA VEHÍCULOS PARTICULARES EN LA CIUDAD DE BOGOTÁ”*², publicado en la biblioteca virtual de la Secretaría Distrital de Movilidad (SDM), dentro del cual se recomienda la medida actual.

Conforme a lo establecido en el numeral 18 del artículo 5 del Decreto 003 de 2023, la medida de Pico y Placa Solidario se encuentra dentro de las excepciones al ‘Pico y Placa’ así:

“Artículo 5°. Excepciones. Exceptuar de la restricción consagrada en los artículos 1° y 2° del presente Decreto, las siguientes categorías de vehículos:

*(...)18. Los vehículos cuyo propietario o locatario haya solicitado voluntariamente el Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular (**"Pico y Placa Solidario"**) y haya aceptado y cumplido todos los términos y condiciones establecidos por la Secretaría Distrital de Movilidad, para acceder al mismo. (...)*” (Negrilla y Subrayado fuera de texto.)

3.3. Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular (PEAARV)

El Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular, denominado ‘Pico y Placa Solidario’, es una medida de gestión de la demanda de transporte mediante la cual se otorgan permisos para circular en días de restricción con duraciones diaria, mensual o semestral, con la que se busca una compensación por las externalidades negativas que tiene el uso ineficiente del vehículo particular en la ciudad (congestión vehicular, siniestralidad vial, y contaminación ambiental).

¹ Disponible para consulta en: [Decreto 652 de 2025 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.](#)

² Disponible para consulta en: simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2024-12-24/biblioteca/20241224-919-221229dtsrotacionpyp.pdf

El marco normativo del Pico y Placa Solidario fue creado en torno al artículo 97 de la Ley 1955 de 2019 *“Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 ‘Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad’*. Esta ley otorga a las entidades territoriales la facultad de establecer precios públicos o contraprestaciones cuando existan restricciones vehiculares para generar recursos que contribuyan al financiamiento sostenible del transporte público. En este caso, los ingresos obtenidos por el Pico y Placa Solidario se destinan en su totalidad a promover la sostenibilidad financiera del sistema de transporte de la ciudad, aportando a la financiación del Fondo de Estabilización Tarifaria (FET).

El PEAARV se encuentra reglamentado mediante Decreto 749 de 2019³ *“Por medio del cual se implementa en el Distrito Capital el Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular”*, modificado por los Decretos Distritales 163 de 2020 y 297 de 2021, en 2025 esta normatividad se compilo en el Decreto único del Sector Movilidad bajo el Decreto Distrital 652 de 2025 en los artículos 216 al 225

Además, las características generales para su implementación se definen en la Resolución 83464 de 2021⁴ de la Secretaría Distrital de Movilidad y el esquema tarifario vigente está definido en la Resolución 68661 de 2025⁵ de la misma entidad.

4. FÓRMULA DEL PRECIO PÚBLICO

4.1. Evolución del precio público y demás factores que inciden en la fórmula del Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular

A continuación, la Tabla 2 presenta un resumen de los cambios que se han implementado en la fórmula para establecer el precio público para acceder al PEAARV. El valor base correspondiente al tiempo de duración del permiso solicitado y los valores correspondientes a los factores multiplicadores considerados en cada Resolución.

Tabla 2. Histórico Precio Público del PEAARV (Pico y Placa Solidario)

³ Disponible para consulta en: [Decreto 749 de 2019 Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C.](#)

⁴ Disponible para consulta en: [Resolución 83464 de 2021 Secretaría Distrital de Movilidad](#)

⁵ Disponible para consulta en: [Resolución 68661 de 2025 Secretaría Distrital de Movilidad](#)

Norma	Forma de establecer el Precio Público	Valor Base (VBPI)	Factores multiplicadores	Valor del Precio Público
Resolución 478 de 2019 ⁶ Resolución 256 de 2020 ⁷	Precio Público para PEAARV por 6 meses = $A(1+\% \text{ variación anual IPC}) \cdot 0,5$ Donde: A= valor anual	No aplica.	No aplica.	Valor del precio público para PEAARV por 6 meses: \$2.066.200
Resolución 83464 de 2021 ⁸	En función de las características del vehículo y del tiempo solicitado para el permiso (diario, mensual, semestral), según lo establecido en la siguiente fórmula: $VPP = VBPI \cdot A \cdot M \cdot B$ Donde: VPP= Valor a cancelar del precio público (COP) VBPI= Valor base correspondiente al tiempo de duración del permiso solicitado (COP) en donde i puede ser uno de los siguientes: - diario	6 meses: \$2.066.200 1 mes: \$413.200 1 día: \$51.700	Factor multiplicador definido por el avalúo (A) Desde \$0 hasta \$49.470.000, A=1,0 Desde \$54.057.001 hasta \$121.625.000, A=1,25 Desde \$121.625.001 y en adelante, A=1,5. El factor multiplicador definido por el municipio de registro del vehículo (M) Bogotá=1,0 Otros municipios=1,05 El factor multiplicador definido por el tipo (B) se determinará de acuerdo al modelo, tipo de combustible y cilindraje tipo de vehículo.	El valor final del precio público a cancelar es determinado con base en los factores multiplicadores.

⁶ Disponible para consulta en: [Resolución 478 de 2019 Secretaría Distrital de Movilidad](#)

⁷ Disponible para consulta en: [Resolución 256 de 2020 Secretaría Distrital de Movilidad](#)

⁸ Disponible para consulta en: [Resolución 83464 de 2021 Secretaría Distrital de Movilidad](#)

Norma	Forma de establecer el Precio Público	Valor Base (VBPI)	Factores multiplicadores	Valor del Precio Público
	- mensual - semestral A = Factor multiplicador definido por el avalúo comercial estimado del vehículo M=Factor multiplicador definido por el municipio de registro del vehículo B=Factor ambiental definido con base en el tipo de combustible, cilindrada y modelo del vehículo		Medio=1,0 Alto=1,1 Muy Alto=1,2	
Resolución 1077 de 2023 ⁹	En función de las características del vehículo y del tiempo solicitado¹⁰ para el permiso, según lo establecido en la siguiente fórmula: $VPP=VBPI \cdot A \cdot M \cdot B$ Donde; VPP= Valor a cancelar del precio público (COP) VBPI= Valor base correspondiente al tiempo de duración del permiso solicitado (COP) en donde i puede ser uno de los siguientes: - diario	6 meses: \$2.325.095 1 mes: \$464.974 1 día: \$58.178	Factor multiplicador definido por el avalúo (A) Desde \$0 hasta \$52.483.000, A=1,0 Desde \$52.483.001 hasta \$118.083.000, A=1,25 Desde \$118.083.001 y en adelante, A=1,5. El factor multiplicador definido por el municipio de registro del vehículo Bogotá=1,0 Otros municipios=1,2. El factor multiplicador definido por el tipo (B) se determinará de acuerdo al	El valor final del precio público a cancelar es determinado con base en los factores multiplicadores.

⁹ Disponible para consulta en: [Resolución 1077 de 2023 Secretaría Distrital de Movilidad](#)

¹⁰ Permiso diario, mensual y semestral

Norma	Forma de establecer el Precio Público	Valor Base (VBPI)	Factores multiplicadores	Valor del Precio Público
	- mensual - semestral A=Factor multiplicador definido por el avalúo comercial estimado del vehículo M= Factor multiplicador definido por el municipio de registro del vehículo B=Factor ambiental definido con base en el tipo de combustible, cilindrada y modelo del vehículo		modelo, tipo de combustible y cilindraje tipo de vehículo Medio=1,0 Alto=1,1 Muy Alto=1,2	
Resolución 23850 de 2024 ¹¹	En función de las características del vehículo y del tiempo solicitado¹² para el permiso, según lo establecido en la siguiente fórmula: $VPP=VBPI \cdot A \cdot M \cdot B$ Donde: VPP= Valor a cancelar del precio público (COP) VBPI= Valor base correspondiente al tiempo de duración del permiso solicitado (COP) en donde i puede ser uno de los siguientes:	6 meses: \$2.540.864 1 mes: \$508.124 1 día: \$63.577	Factor multiplicador definido por el avalúo (A) Desde \$0 hasta \$54.057.000, A=1,0 Desde \$54.057.001 hasta \$121.625.000, A=1,25 Desde \$121.625.001 y en adelante, A=1,5. El factor multiplicador definido por el municipio de registro del vehículo (M) Bogotá=1,0 Otros municipios=1,2. El factor multiplicador definido por el tipo (B) se determinará de acuerdo al	El valor final del precio público a cancelar es determinado con base en los factores multiplicadores.

¹¹ Disponible para consulta en: [Resolución 23850 de 2024 Secretaría Distrital de Movilidad - Secretaría de Despacho](#)

¹² Permiso diario, mensual y semestral

Norma	Forma de establecer el Precio Público	Valor Base (VBPI)	Factores multiplicadores	Valor del Precio Público
	- diario - mensual - semestral A=Factor multiplicador definido por el avalúo comercial estimado del vehículo M= Factor multiplicador definido por el municipio de registro del vehículo B=Factor ambiental definido con base en el tipo de combustible, cilindrada y modelo del vehículo		modelo, tipo de combustible y cilindraje tipo de vehículo Medio=1,0 Alto=1,1 Muy Alto=1,2	
Resolución 68661 de 2025 ¹³	El valor se calcula según la siguiente fórmula: $VPP=VBPI \cdot A \cdot M \cdot B$ Donde: VPP: Valor del Precio Público (COP). VPBi: Valor base según duración del permiso. A: Factor por avalúo comercial del vehículo. M: Factor por municipio de registro. B: Factor ambiental (tipo de combustible, modelo, cillindraje)	6 meses: \$2.672.989 1 mes: \$534.546 1 día: \$66.883	Factor multiplicador definido por el avalúo (A) Desde \$0 hasta \$55.679.000, A= 1,00 Desde \$55.679.001 hasta \$125.274.000, A = 1,25 Desde de \$125.274.001 y en adelante, A=1,50 El factor multiplicador definido por el municipio de registro del vehículo (M) Bogotá D.C.=1,0 Otros municipios=1,2 El factor multiplicador definido por el tipo (B)	El valor final del precio público a cancelar es determinado con base en los factores multiplicadores.

¹³ Disponible para consulta: [Resolución 68661 de 2025 Secretaría Distrital de Movilidad](#)

Norma	Forma de establecer el Precio Público	Valor Base (VBPI)	Factores multiplicadores	Valor del Precio Público
			se determinará de acuerdo al modelo, tipo de combustible y cilindraje tipo de vehículo Medio=1,0 Alto=1,1 Muy Alto=1,2	

Fuente: Subdirección de Transporte Privado, Secretaria Distrital de Movilidad.

4.2. Actual fórmula de cálculo

La fórmula que actualmente se utiliza para la estimación del precio público es la siguiente:

$$V_{pp} = VB_{Pi} * A * M * B$$

Donde cada variable corresponde a:

VPP: Valor a cancelar del precio público (COP), se redondea al múltiplo de \$100 más cercano.

VBPI: Valor base correspondiente al tiempo de duración del permiso solicitado (COP) en donde, i es diario, mensual o semestral.

A: Factor multiplicador definido por el avalúo comercial estimado del vehículo

M: Factor multiplicador definido por el municipio de registro del vehículo

B: Factor ambiental definido con base en el tipo de combustible, cilindrada y modelo del vehículo

Como se presenta en la fórmula para la estimación del precio diferenciado del permiso, los factores que la componen buscan relacionar impacto ambiental, la compensación de acuerdo con el municipio de registro del vehículo, la equidad según el valor del vehículo, y la flexibilidad con las opciones de duración del permiso. Cada uno de estos factores continuará aplicándose en la fórmula de cálculo de la misma manera en que se ha venido realizando hasta la fecha.

4.3. Valores base

Actualmente, a partir de lo definido por la Resolución 68661 del 03 de febrero de 2025 expedida por la SDM, el valor base correspondiente al tiempo de duración del permiso solicitado está determinado de la siguiente manera:

Tabla 3. Valor base 2025 por duración del permiso

Período de vigencia de la solicitud (VBPI)	Valor Base (COP)
6 meses	\$ 2.672.989
1 mes	\$ 534.546
1 día	\$ 66.883

Fuente: Subdirección de Transporte Privado, Secretaria Distrital de Movilidad.

Los valores mencionados se construyeron a partir de las dinámicas económicas presentadas en el año anterior y se deben actualizar anualmente de acuerdo con lo establecido en el Artículo 19° de la Resolución 83464 de 2021, modificado por el Artículo 2° de la Resolución 23850 de 2024:

“ARTÍCULO 19. De conformidad con lo señalado en el artículo 5 del Decreto Distrital 749 de 2019, modificado por el artículo 3 del Decreto Distrital 163 de 2020 y por el Artículo 1 del Decreto distrital 297 de 2021, el valor del precio público será actualizado cada año teniendo como base la variación del IPC del año anterior.”

4.4. Factores multiplicadores

A continuación, se explica cada uno de los factores multiplicadores involucrados en la fórmula del precio diferencial.

4.4.1 Factor Avalúo

El factor avalúo fue definido en el estudio técnico STPRI-ET-002-2021 “*Segunda Fase del Permiso Especial de Acceso a Áreas de Restricción Vehicular*” y tiene como objeto incorporar de manera indirecta en el valor del permiso el nivel de poder adquisitivo de la persona propietaria del vehículo; esto con la finalidad de establecer un esquema de precios más equitativo, en el que los precios públicos a pagar están asociados con la capacidad de pago, y en el que la población con mayores recursos haga un aporte mayor al SITP.

La definición de los avalúos se da a partir de la Ley 488 de 1998 “*Por la cual se expiden normas en materia Tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las Entidades Territoriales*” particularmente en el artículo 143 del Capítulo VI que dicta lo siguiente:

“Artículo 143. Base gravable. Está constituida por el valor comercial de los vehículos gravados, establecido anualmente mediante resolución expedida en el mes de noviembre del año inmediatamente anterior al gravable, por el Ministerio de Transporte. Para los vehículos que entran en circulación por primera vez, la base gravable está constituida por el valor total registrado en la factura de venta, o cuando son importados directamente por el usuario propietario o poseedor, por el valor total registrado en la declaración de importación. Parágrafo. Para los vehículos usados y los que sean objeto de internación temporal, que no figuren en la resolución expedida por el Ministerio de Transporte, el valor comercial que se tomará para efectos de la declaración y pago será el que corresponda al vehículo automotor incorporado en la resolución que más se asimile en sus características.”

Así mismo, los rangos usados para la estimación del factor avalúo se dan a partir de lo establecido en el Artículo 145 de la citada Ley que establece lo siguiente:

“Artículo 145. Tarifas. Las tarifas aplicables a los vehículos gravados serán las siguientes, según su valor comercial:

1. Vehículos particulares:

- a) Hasta \$ 20.000.000 1,5%*
- b) Más de \$ 20.000.000 y hasta \$ 45.000.000 2,5%*
- c) Más de \$ 45.000.000 3,5% (...)*

Anualmente, el Ministerio de Hacienda reajusta los valores absolutos del Impuesto sobre Vehículos Automotores establecidos en el Artículo 145 de la Ley 488 de 1998 y establece los rangos de avalúos a los cuales se aplicará la tarifa correspondiente. Para cada año el Ministerio de Transporte actualiza los rangos de avalúo. Para la vigencia 2025, dichos rangos están definidos según el Decreto 1493 del 13 de diciembre de 2024. Asimismo, para la vigencia de 2026, los rangos se definirán de acuerdo al Decreto 1457 de 2025. De acuerdo con el artículo 33 de la Ley 2199 de 2022, la tarifa del impuesto de vehículos automotores establecida en el Artículo 145 de la Ley 488 de 1998, tendrá 0,2 puntos porcentuales adicionales a partir de la vigencia 2023. Lo anterior, con la actualización realizada por el Decreto Nacional 2228 del 2024 actualizó los rangos para la vigencia 2025 de la siguiente manera:

“Artículo 1. A partir del primero (1°) de enero del año dos mil veinticinco (2025), los valores absolutos para la aplicación de las tarifas del Impuesto sobre Vehículos Automotores de que trata el artículo 145 numeral primero de la Ley 488 de 1998, serán los siguientes:

Vehículos particulares:

- a) Hasta \$55.679.000 1,5%
- b) Más de \$55.679.000 y hasta \$125.274.000 2,5%
- c) Más de \$125.274.000 3,5%”.

Los factores multiplicadores para cada uno de los tres rangos se muestran en la Tabla 4.

Tabla 4. Factor Avalúo

Rango de avalúo	Factor de avalúo (A)
Desde \$0 hasta \$55.679.000	1,00
Desde \$55.679.001 hasta \$125.274.000	1,25
Desde \$125.274.001 y en adelante	1,50

Fuente: Subdirección de Transporte Privado, Secretaria Distrital de Movilidad.

4.4.2 Factor municipio de registro

El factor municipio de registro fue definido en el estudio técnico STPRI-ET-002-2021 “*Segunda Fase del Permiso Especial de Acceso a Áreas de Restricción Vehicular*”, con el objetivo de incentivar, mediante un cobro diferenciado según el municipio de matrícula, el registro de

vehículos en Bogotá. Esto busca compensar la diferencia existente frente a los vehículos registrados fuera de la ciudad que circulan por sus vías y generan externalidades negativas sin retribuir al sostenimiento del sistema de movilidad ni al mantenimiento de la infraestructura local de Bogotá. En 2021, esta diferencia se fijó en un valor adicional del 5% sobre el monto del permiso para los vehículos registrados fuera de Bogotá.

Desde 2022, los municipios aledaños a Bogotá implementaron un descuento en los primeros tres años de impuestos para los vehículos nuevos registrados en su jurisdicción. En este contexto, y considerando el aumento en la diferencia estimada de los costos asociados entre los vehículos matriculados en municipios aledaños y en Bogotá, se hizo necesaria la actualización del factor multiplicador, el cual se incrementó del 5% al 20% para los vehículos registrados fuera de la ciudad. Este ajuste fue sustentado en el estudio técnico STPRI-ET-005-2022 “*Estudio técnico de evaluación e implementación de ajustes en medidas de movilidad para vehículos particulares en la ciudad de Bogotá*”. Los factores por municipio sustentados en dicho estudio se presentan en la Tabla 5.

Tabla 5. Factor municipio de registro

Municipio de registro	Factor municipio (M)
Bogotá D.C.	1,00
Otros municipios	1,20

Fuente: Subdirección de Transporte Privado, SDM.

4.4.3 Factor ambiental

El factor ambiental fue definido en el estudio técnico STPRI-ET-002-2021 “*Segunda Fase del Permiso Especial de Acceso a Áreas de Restricción Vehicular*”, y se establece a partir de la clasificación y estandarización del nivel de contaminación generado por las diferentes combinaciones del tipo de combustible, modelo y cilindraje de un vehículo, sintetizado en un esquema de tres niveles: medio, alto y muy alto. Los valores para cada factor se presentan en la Tabla 6.

Tabla 6. Factor Ambiental

Nivel de contaminación	Factor ambiental (B)
Medio	1,00
Alto	1,10
Muy alto	1,20

Fuente: Subdirección de Transporte Privado, Secretaria Distrital de Movilidad.

El factor multiplicador definido por el tipo (B) se determinará de acuerdo al modelo, tipo de combustible y cilindraje tipo de vehículo, según lo considerado en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), y de acuerdo con la Tabla 7.

Tabla 7. Factor ambiental según tipo de combustible, modelo y cilindraje

Tipo de combustible	Modelo	Cilindraje	Factor multiplicador (B)
Diésel	Hasta 1997	Menor a 1.500 c.c.	1,20
Diésel	Hasta 1997	1.500 c.c. a 3.000 c.c.	1,20
Diésel	Hasta 1997	Mayor a 3.000 c.c.	1,20
Diésel	1998-2009	Menor a 1.500 c.c.	1,10
Diésel	1998-2009	1.500 c.c. a 3.000 c.c.	1,20
Diésel	1998-2009	Mayor a 3.000 c.c.	1,20
Diésel	2010-2014	Menor a 1.500 c.c.	1,10
Diésel	2010-2014	1.500 c.c. a 3.000 c.c.	1,20
Diésel	2010-2014	Mayor a 3.000 c.c.	1,20
Diésel	2015 y posterior	Menor a 1.500 c.c.	1,10
Diésel	2015 y posterior	1.500 c.c. a 3.000 c.c.	1,10
Diésel	2015 y posterior	Mayor a 3.000 c.c.	1,10
Gasolina	Hasta 1997	Menor a 1.500 c.c.	1,10
Gasolina	Hasta 1997	1.500 c.c. a 3.000 c.c.	1,20
Gasolina	Hasta 1997	Mayor a 3.000 c.c.	1,20
Gasolina	1998-2009	Menor a 1.500 c.c.	1,00

Tipo de combustible	Modelo	Cilindraje	Factor multiplicador (B)
Gasolina	1998-2009	1.500 c.c. a 3.000 c.c.	1,10
Gasolina	1998-2009	Mayor a 3.000 c.c.	1,10
Gasolina	2010 y posterior	Menor a 1.500 c.c.	1,00
Gasolina	2010 y posterior	1.500 c.c. a 3.000 c.c.	1,00
Gasolina	2010 y posterior	Mayor a 3.000 c.c.	1,10
Gas Natural Vehicular	Todos los modelos	Menor a 1.500 c.c.	1,00
Gas Natural Vehicular	Todos los modelos	1.500 c.c. a 3.000 c.c.	1,10
Gas Natural Vehicular	Todos los modelos	Mayor a 3.000 c.c.	1,10
Gas-Gasolina	Antes de 1998	Menor de 1.500 cc	1,10
Gas-Gasolina	Antes de 1998	1.500 cc a 3.000 cc	1,10
Gas-Gasolina	Antes de 1998	Mayor a 3.000 cc	1,20
Gas-Gasolina	1998-2009	Menor de 1.500 cc	1,10
Gas-Gasolina	1998-2009	1.500 cc a 3.000 cc	1,10
Gas-Gasolina	1998-2009	Mayor a 3.000 cc	1,20
Gas-Gasolina	2010 y posterior	Menor de 1.500 cc	1,10
Gas-Gasolina	2010 y posterior	1.500 cc a 3.000 cc	1,10
Gas-Gasolina	2010 y posterior	Mayor a 3.000 cc	1,10
Etanol	Hasta 1997	Menor a 1.500 c.c.	1,10
Etanol	Hasta 1997	1.500 c.c. a 3.000 c.c.	1,20
Etanol	Hasta 1997	Mayor a 3.000 c.c.	1,20
Etanol	1998-2009	Menor a 1.500 c.c.	1,00
Etanol	1998-2009	1.500 c.c. a 3.000 c.c.	1,10
Etanol	1998-2009	Mayor a 3.000 c.c.	1,10
Etanol	2010 y posterior	Menor a 1.500 c.c.	1,00
Etanol	2010 y posterior	1.500 c.c. a 3.000 c.c.	1,00
Etanol	2010 y posterior	Mayor a 3.000 c.c.	1,10
Biodiésel	Antes de 1998	Menor de 1.500 cc	1,10

Tipo de combustible	Modelo	Cilindraje	Factor multiplicador (B)
Biodiésel	Antes de 1998	1.500 cc a 3.000 cc	1,20
Biodiésel	Antes de 1998	Mayor a 3.000 cc	1,20
Biodiésel	1998-2009	Menor de 1.500 cc	1,10
Biodiésel	1998-2009	1.500 cc a 3.000 cc	1,10
Biodiésel	1998-2009	Mayor a 3.000 cc	1,10
Biodiésel	2010-2014	Menor de 1.500 cc	1,10
Biodiésel	2010-2014	1.500 cc a 3.000 cc	1,10
Biodiésel	2010-2014	Mayor a 3.000 cc	1,10
Biodiésel	2015 en adelante	Menor de 1.500 cc	1,00
Biodiésel	2015 en adelante	1.500 cc a 3.000 cc	1,10
Biodiésel	2015 en adelante	Mayor a 3.000 cc	1,10
Gas Licuado de Petróleo (GLP)	Cualquier modelo	Menor de 1.500 cc	1,20
Gas Licuado de Petróleo (GLP)	Cualquier modelo	1.500 cc a 3.000 cc	1,20
Gas Licuado de Petróleo (GLP)	Cualquier modelo	Mayor a 3.000 cc	1,20

Fuente: Subdirección de Transporte Privado, Secretaria Distrital de Movilidad.

5. DIAGNÓSTICO DE LA MEDIDA

Como se ha mencionado antes, el PEAAVR se reglamentó inicialmente en 2019 mediante el Decreto Distrital 749 del 2019 y su Resolución 478 del 2019. Sin embargo, debido a la irrupción de la pandemia de COVID-19, fue solo hasta septiembre de 2020 que inició la Fase I de su implementación, primero con la expedición del Decreto Distrital 163 de 2020 *“Por medio del cual se modifica y adiciona el Decreto Distrital 749 de 2019”* y luego del Decreto 208 de 2020 *“Por medio del cual se establece una medida transitoria de restricción de circulación vehicular en la ciudad de Bogotá y se dictan otras disposiciones”*, inicialmente como un permiso semestral.

Posteriormente, en 2021 se expide el Decreto Distrital 297 de 2021 *“Por medio del cual se modifica el Decreto Distrital 749 de 2019 “Por medio del cual se implementa en el Distrito Capital el Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular”, modificado por el*

Decreto Distrital 163 de 2020”, que junto a la Resolución 83464 de 2021, dan inicio a la Fase II de la implementación del PEAARV, con la implementación de un esquema tarifario diferenciado con base en las características de los vehículos, para incentivar el registro de vehículos en Bogotá y disuadir la compra y uso de vehículos de alto impacto ambiental. Además, también se modificó el esquema tarifario para ofrecer permisos diarios, mensuales y semestrales, respondiendo a las necesidades y demandas de los usuarios.

Actualmente, el Decreto Único del Sector Movilidad bajo el Decreto Distrital 652 de 2025 compiló la normatividad vigente relativa al PEAARV. Este decreto compiló en los artículos 216 a 225 lo expuesto en el Decreto Distrital 749 y los decretos sucesivos que lo modificaron. Este Decreto Distrital 652 de 2025 constituye desde su vigencia la referencia a seguir en cuanto a la normatividad que aplica al PEAARV, bajo la consideración de que es un decreto de carácter compilatorio.

Tras más de cinco años de implementación de la medida, el Pico y Placa Solidario ha alcanzado su madurez, con una participación del 5,32% en el total de vehículos que circulan diariamente. Esto se traduce en aproximadamente 29.024 permisos efectivos activos por día.

Es importante destacar que el recaudo asociado a la medida de Pico y Placa Solidario aumentó de forma considerable entre el 2020 y el 2023. Como se observa en Figura 1, durante el 2020 y 2021 el recaudo fue bajo por la novedad de la medida y la limitación a una oferta de permisos a una duración semestral. Además, el periodo más corto ofrecido era un permiso semestral, lo que limitaba la demanda únicamente a quienes necesitaban permisos de larga duración. Adicionalmente, la divulgación masiva de la medida y los cambios en los horarios en la restricción de Pico y Placa en enero de 2022 pudieron contribuir al incremento en la demanda del permiso a partir de esa fecha.

Sin embargo, en los años posteriores, con la adopción de la segunda fase del permiso, la oferta de duraciones de permisos para un día y un mes, así como un mayor conocimiento de la medida por parte de la ciudadanía, creció de forma significativa la adquisición de permisos. Además, la implementación de cambios en la medida contribuyó a diversificar su alcance, como el paso de ofrecer permisos exclusivamente semestrales a opciones más flexibles, incluyendo permisos diarios y mensuales. En 2022, el incremento en la demanda del PEAARV estuvo entre otro motivado por los cambios en la restricción vehicular del Pico y Placa, al pasar de una restricción en dos franjas horarias de 6:00 am a 8:30 am y de 3:00 pm a 7:30 pm, a una única

franja en el día entre 6:00 am a 9:00 pm. En 2023, la dinámica de demanda también estuvo marcada por modificaciones al esquema de restricción de circulación (Pico y Placa), como la rotación de los dígitos y la eliminación de la excepción para vehículos compartidos, que pudieron influir en los comportamientos de compra.

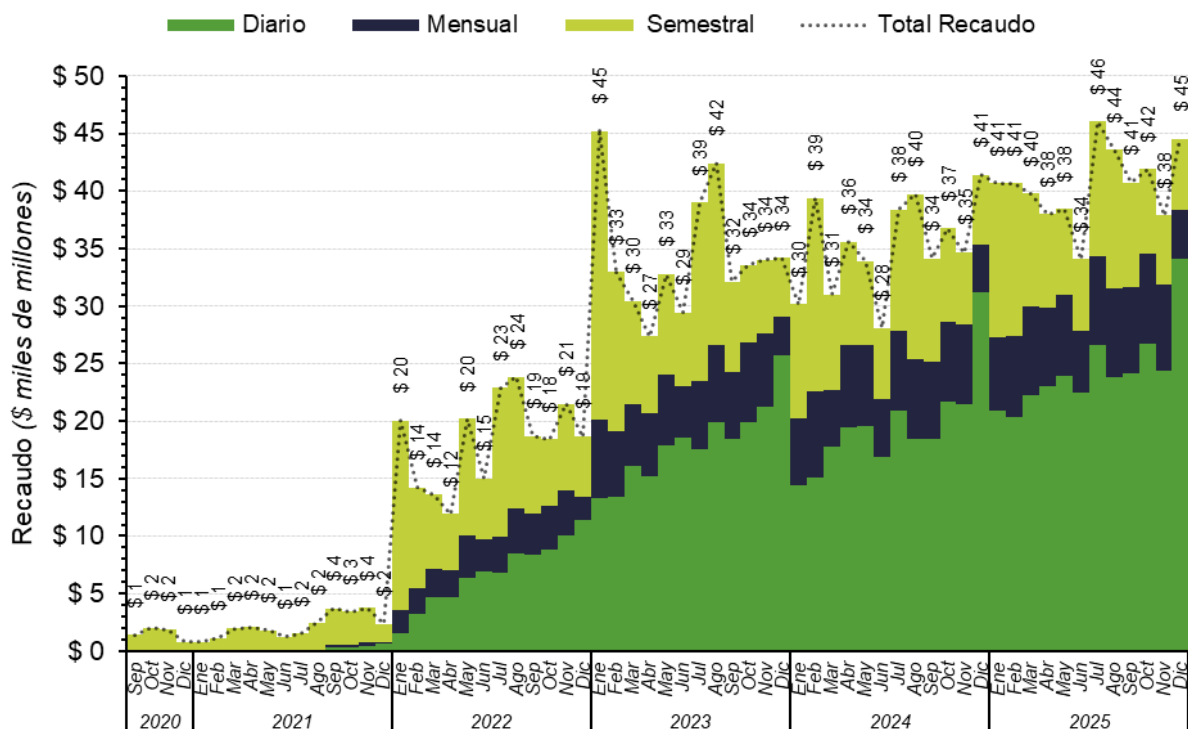
Durante 2025, el recaudo presentó un incremento del 14,9% respecto al año inmediatamente anterior. Este comportamiento resulta comparable entre ambos periodos, en la medida en que no se registraron cambios significativos ni en la estructura del PEAARV ni en las condiciones de la restricción a la circulación. Cabe resaltar que el 100% de los fondos recaudados por el permiso PEAARV están destinados al Fondo de Estabilización Tarifaria(FET) del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá, asegurando que este mecanismo contribuya directamente al financiamiento del sistema de transporte público de la ciudad.

Histórico de recaudo

La Figura 1 presenta el histórico del recaudo en miles de millones de pesos colombianos del PEAARV desde septiembre de 2020 hasta diciembre de 2025. Cada columna representa el recaudo mensual y está desagregado por la duración del permiso adquirido (diario, mensual y semestral). La línea punteada corresponde al recaudo total mensual.

La evolución de la recaudación del PEAARV puede dividirse en tres etapas claramente diferenciadas. En sus inicios (2020-2021), la recaudación mensual se mantuvo por debajo de los \$5.000 millones. Este resultado reflejaba tanto el impacto de las restricciones de movilidad por la pandemia de COVID-19 como una oferta inicial limitada, compuesta únicamente por permisos semestrales.

Figura 1. Histórico mensual del recaudo del PEAAVR por duración del permiso (2020-2025).



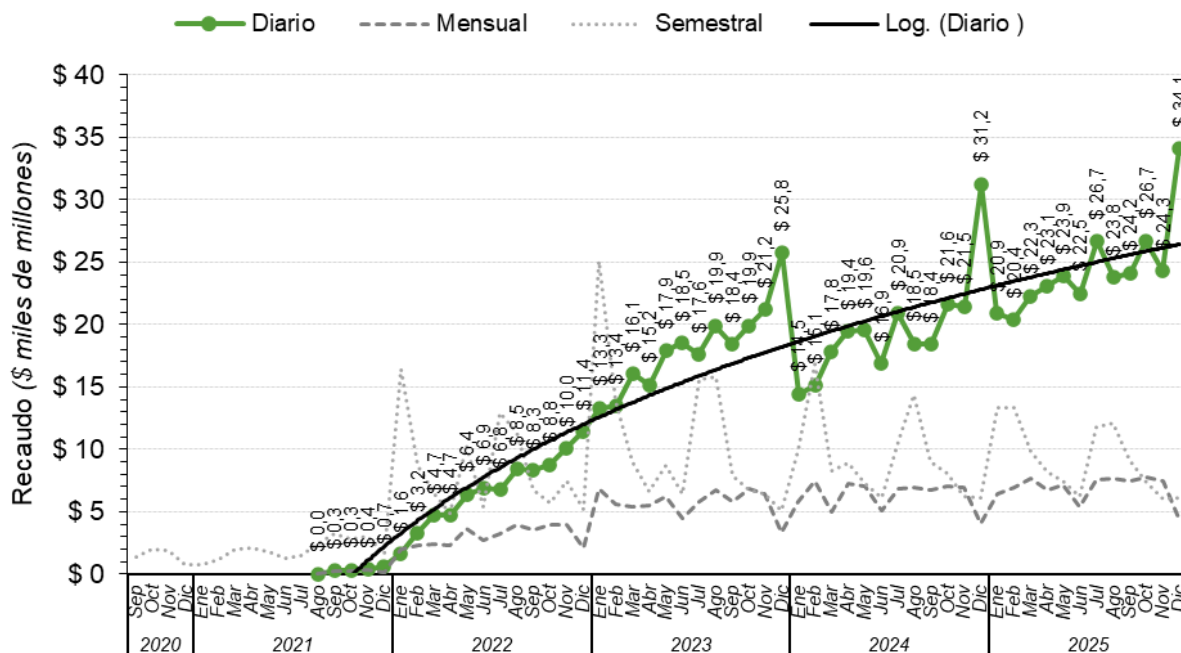
Fuente: Plataforma Pico y Placa Solidario 2025, Secretaría Distrital de Movilidad.

El comportamiento del recaudo se ve marcado por la transición a la fase dos de la medida de Pico y Placa Solidario en septiembre de 2021. Desde ese momento, la medida ha atravesado un comportamiento de crecimiento y consolidación. Por ejemplo, a partir de 2022, el sistema experimentó un crecimiento significativo. Luego, desde enero de 2023, la tendencia en demanda cambió de manera importante, con un pico de \$45.235 millones en dicho mes, que coincide con la eliminación del permiso de alta ocupación que permitía una excepción a la medida de Pico y Placa si el vehículo llevaba tres o más ocupantes y se había realizado un registro previo. Este comportamiento de expansión de la demanda de permisos y consolidación obedece a dos factores, el primero, la diversificación de la oferta con permisos de duración diaria y mensual, adicionales a los semestrales; y el segundo, a una serie de ajustes en el esquema de restricción de Pico y Placa (como la extensión del horario de la restricción en 2022 y la rotación de placas en 2023), complementados con una mayor divulgación del permiso.

Finalmente, desde 2023 hasta 2025, el sistema se ha consolidado y muestra una tendencia de crecimiento en precios corrientes, manteniendo recaudos mensuales consistentemente superiores a los \$30.000 millones. Dentro de esta tendencia, destacan los repuntes de julio y septiembre de 2025, con \$46.044 y \$40.758 millones, respectivamente. Por último, se observa de manera general que el primer semestre de cada año tiene una demanda ligeramente menor que los segundos semestres.

Por otro lado, como se puede observar en la Figura 2, la línea negra representa la tendencia logarítmica que acompaña al recaudo de los permisos diarios y revela la dirección fundamental, un crecimiento sostenido y consistente a lo largo de todo el período. La pendiente de esta curva logarítmica es más pronunciada en 2020-2021 y se modera gradualmente en 2022-2025, sugiriendo que el sistema ha alcanzado una fase de crecimiento más estable y maduro.

Figura 2. Tendencia Logarítmica del Recaudo de Permisos Diarios del PEAARV (2020–2025)

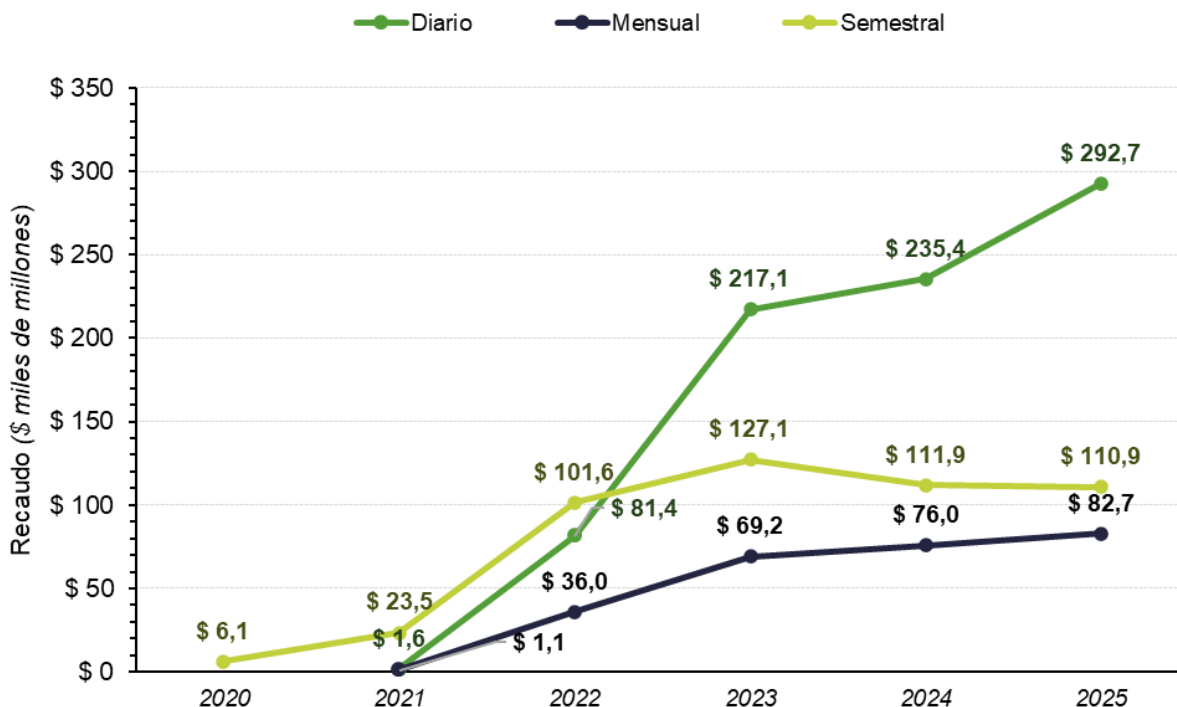


Fuente: Plataforma Pico y Placa Solidario 2025 - Secretaría Distrital de Movilidad

En cuanto a los permisos mensuales, no se muestra una tendencia alcista clara. Desde 2023 hasta 2025, los promedios mensuales se mantienen relativamente estables en ese rango de

\$4-8 miles de millones, con los picos y valles repitiéndose en magnitudes similares año tras año. Los meses de noviembre-diciembre consistentemente registran los valores más bajos.

Figura 3. Tendencia del Recaudo de Permisos Mensuales del PEAARV (2020–2025)



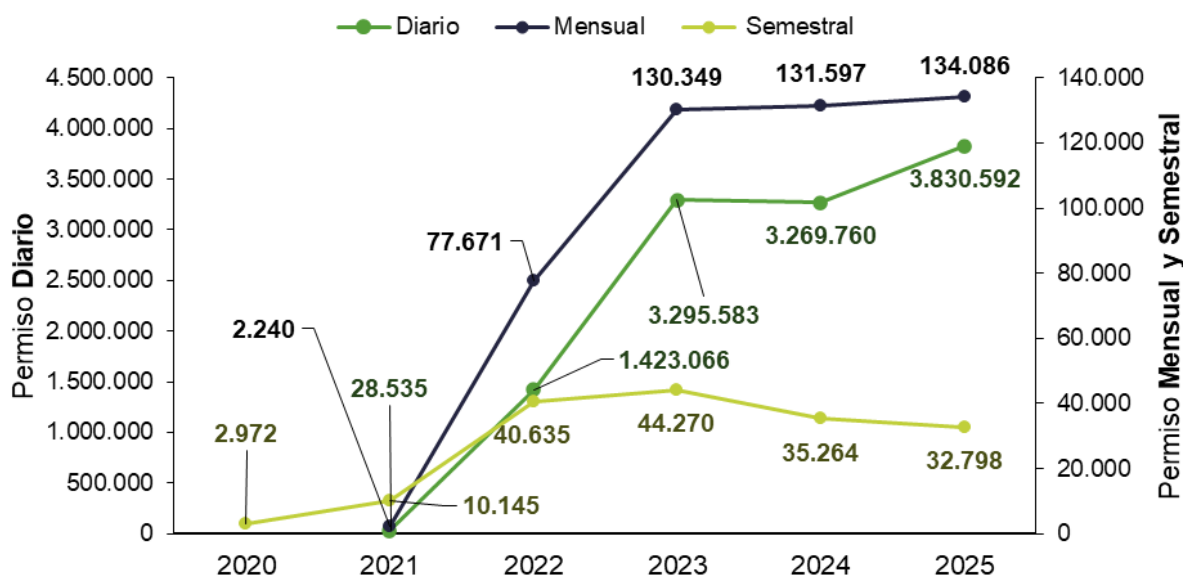
Fuente: Plataforma Pico y Placa Solidario 2025 - Secretaría Distrital de Movilidad

La tendencia semestral no muestra un crecimiento sostenido evidente. Los picos de 2024-2025 se ubican en niveles similares o incluso ligeramente inferiores a los de años anteriores. Se identifican dos ciclos de recaudación en cada periodo anual: en el primer semestre, un pico significativo durante los meses de enero y febrero, y en el segundo semestre, un repunte de menor magnitud entre los meses de julio y agosto

Histórico de número de permisos

La evolución del número de permisos PEAAVR adquiridos durante el período 2020-2025 muestra una diferencia según la duración de estos. La Figura 4 presenta tres categorías de permisos, diarios, mensuales y semestrales, cada uno con una tendencia que refleja las dinámicas de demanda y las necesidades específicas de los solicitantes a lo largo de este período.

Figura 4. Número de PEAAVR Adquiridos por Duración (Diario, Mensual, Semestral) entre 2020 y 2025



Fuente: Plataforma Pico y Placa Solidario 2025 - Secretaría Distrital de Movilidad

Los datos muestran un crecimiento en la emisión de permisos entre 2020 y 2023, seguido de una estabilización en los años posteriores. Los permisos mensuales muestran el comportamiento más dinámico, pasando de niveles iniciales en 2021 a un pico de aproximadamente 130.000 permisos en 2023, manteniéndose luego en ese rango hasta 2025. Los permisos diarios experimentan un patrón similar, alcanzando alrededor de 3.295.583 permisos en 2023 y 3.269.760 en 2024, pero mostrando un aumento en 2025 con 3.830.592 permisos. Por su parte, los permisos semestrales son considerablemente menores, con un máximo cercano a los 45.000 permisos en 2022, seguido de una ligera disminución hacia 2025.

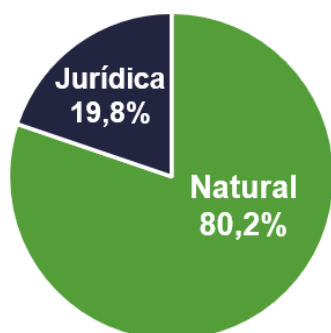
Este comportamiento muestra que los solicitantes del PEAARV prefieren permisos de corta duración, particularmente diarios y mensuales, debido a la flexibilidad que estos ofrecen frente a necesidades puntuales o variables de preferencia.

Distribución de recaudo por tipo de persona

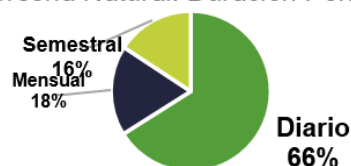
La distribución del recaudo del PEAARV presenta diferencias según el tipo de persona y la duración del permiso. La Figura 5 muestra que las personas naturales representan el 80,19% del total del recaudo, mientras que las personas jurídicas aportan el 19,81%. Sin embargo, al analizar la distribución de recaudo por duración, se observan patrones contrastantes, el recaudo de las personas naturales se concentran en permisos diarios (66%), seguidos por permisos mensuales (18%) y semestrales (16%), mientras que el recaudo las personas jurídicas se distribuyen el recaudo de manera más equilibrada, con un predominio de permisos semestrales (57%), seguidos por permisos diarios (28%) y mensuales (15%). Esta distribución muestra las distintas necesidades y patrones de uso que caracterizan a cada tipo de solicitante en el sistema de permisos PEAARV, donde se refleja la preferencia de las personas naturales por la duración de permisos diarios, mientras que las personas jurídicas tienen una preferencia por la duración de recaudo semestral.

Figura 5. *Distribución Porcentual del Recaudo del PEAARV por Tipo de Persona (Natural vs. Jurídica) y Duración del Permiso (2025)*

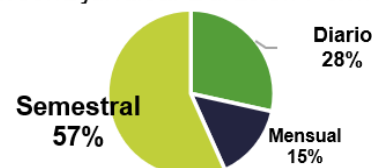
Distribución del Recaudo por Tipo de Persona



Persona Natural: Duración Permiso



Persona jurídica: Duración Permiso

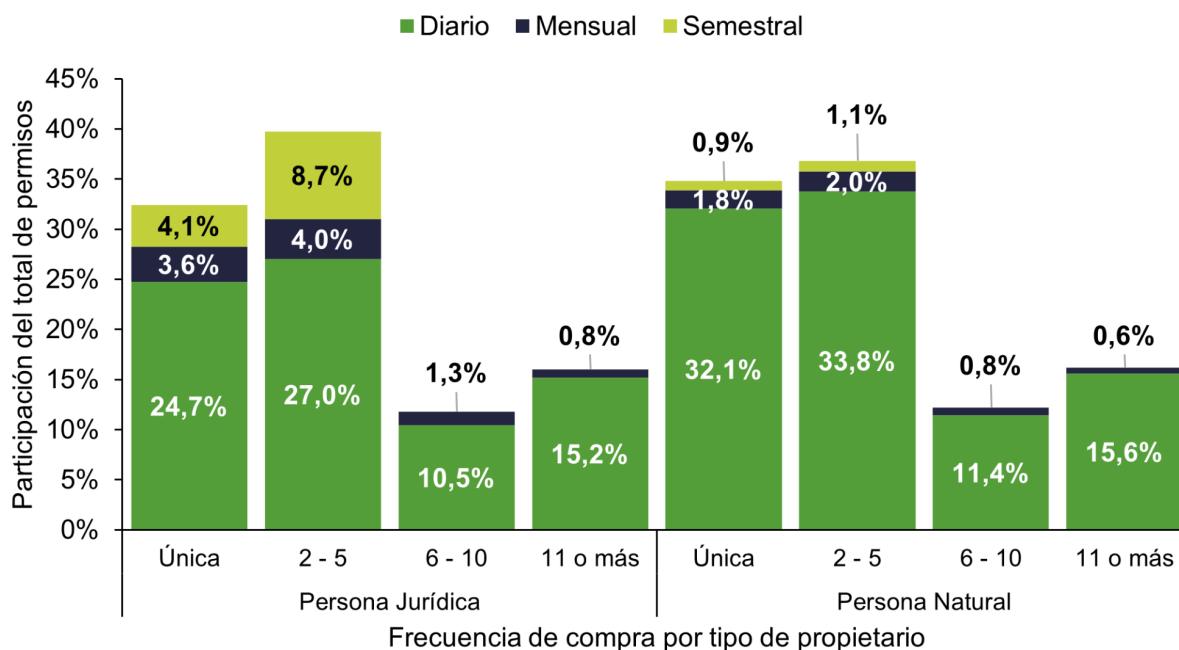


Fuente: Plataforma Pico y Placa Solidario 2025 - Secretaría Distrital de Movilidad.

Frecuencia de compra por duración del permiso y el tipo de persona en 2025

De forma complementaria, se analizaron la frecuencia de compra de permiso, con información que se obtuvo, agrupando la cantidad de permisos que se adquirieron para cada vehículo en 2025. Para ello se identificó el número total de solicitudes por placa, desagregando por tipo de persona natural y jurídica, para luego clasificar por rangos de frecuencia.

Figura 6. Frecuencia de Compra de Permisos PEAARV por Duración y Tipo de Persona (Natural vs. Jurídica) en 2025



Fuente: Plataforma Pico y Placa Solidario 2025 - Secretaría Distrital de Movilidad.

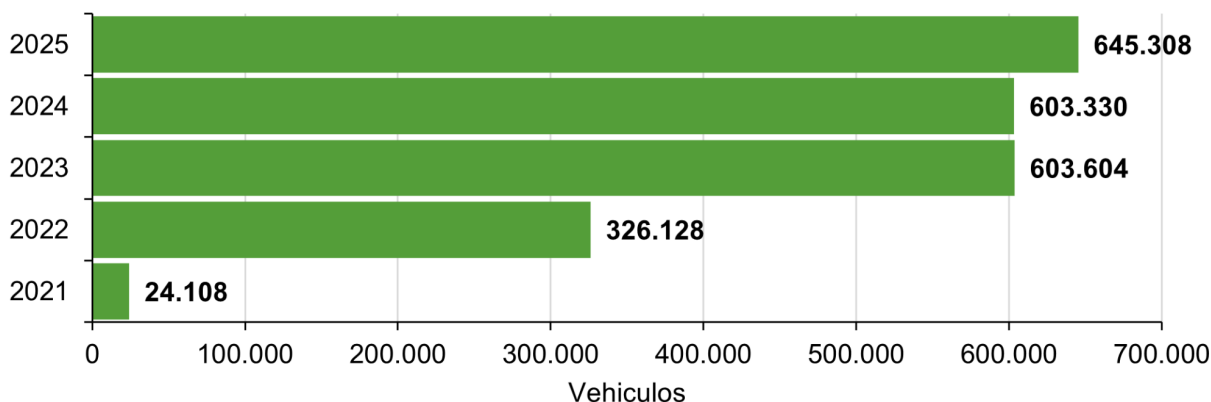
Como se observa en la Figura 6, la distribución de la frecuencia de compra según la duración del permiso permite identificar las diferencias en los patrones de adquisición entre personas naturales y jurídicas. Las personas naturales muestran una concentración en compras únicas, con un 32,1% realizando compras diarias y un 33,8% compras entre 2 y 5 veces en el año, lo que sugiere un comportamiento de consumo posiblemente orientado a necesidades cotidianas o personales.

En contraste, las personas jurídicas presentan una distribución, con porcentajes notables tanto en compra única (24,7% diario) como en frecuencias de 2 a 5 veces (27,0% diario). Los patrones semestrales son bajos en ambos grupos, no superan el 8,7%, lo que indica que las compras de largo plazo no son predominantes independientemente del tipo de propietario.

Histórico del número de vehículos con PEAARV

La Figura 7 evidencia la evolución de los permisos adquiridos por vehículos, considerando que un mismo vehículo puede obtener más de un permiso dentro de un mismo año, por lo que las cifras representan vehículos únicos. En este contexto, se observa un crecimiento sostenido desde 2021. Tras un incremento moderado de 326.128 vehículos en 2022, se presenta un salto significativo en 2023 con 603.604 vehículos, prácticamente duplicando el valor del año anterior. Los años 2023 y 2024 muestran una estabilización en niveles cercanos a 603.000 vehículos que adquirieron permisos, lo que muestra una etapa de maduración. Para el año 2025 se evidencia un crecimiento adicional, alcanzando un total de 645.308 vehículos, equivalente a un incremento del 7% frente a 2024, confirmando una tendencia al aumento de la base de vehículos que adquieren el PEAARV.

Figura 7. Número Único de Vehículos con Permisos PEAARV Activos por Año (2021–2025)

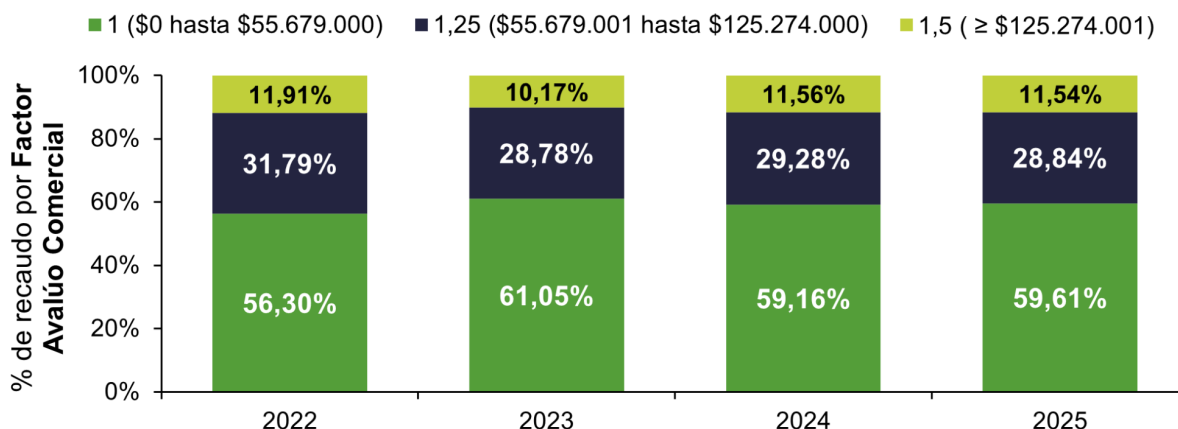


Fuente: Plataforma Pico y Placa Solidario 2025 - Secretaría Distrital de Movilidad.

Histórico recaudo por concepto de PEAARV, según el factor de avalúo comercial

La distribución del recaudo de permisos PEAARV según el factor multiplicador aplicado por el factor de avalúo comercial muestra una composición relativamente estable durante el período 2022-2025. La Figura 8 presenta tres categorías de factores multiplicadores (1, 1,25 y 1,5), cada uno representando diferentes niveles tarifarios establecidos por el factor de avalúo para la expedición de permisos, y su participación porcentual en el recaudo total del sistema.

Figura 8. Distribución Porcentual del Recaudo del PEAARV por Factor de Avalúo Comercial (2022–2025)



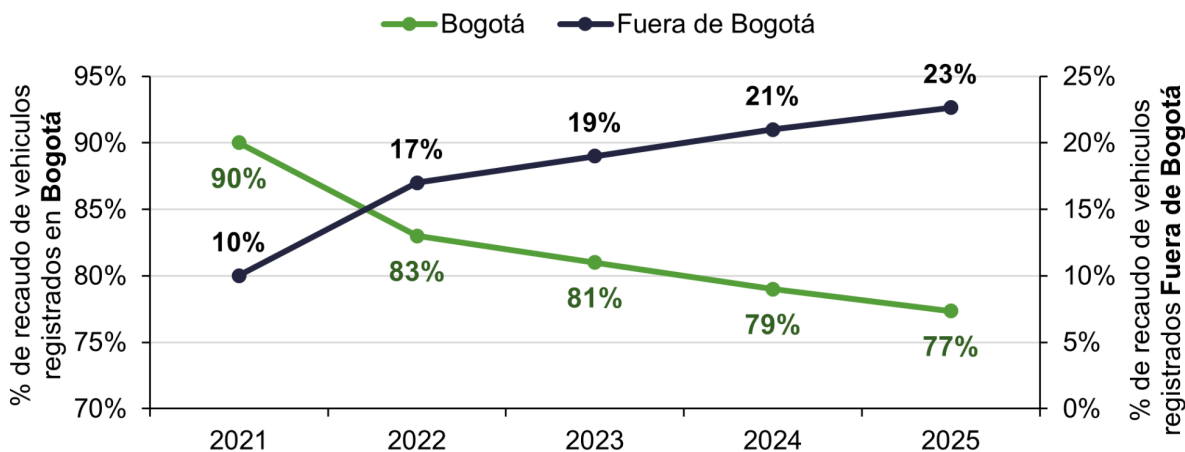
Fuente: Plataforma Pico y Placa Solidario 2025 - Secretaría Distrital de Movilidad.

Esta distribución refleja directamente los rangos de avalúo comercial de los vehículos que acceden al sistema PEAARV. La mayoría del recaudo de los permisos (aproximadamente 60%) corresponden a vehículos con avalúo hasta \$55.679.000, los cuales aplican el factor multiplicador base de 1. Cerca del 29% de los permisos se emiten para vehículos en el rango medio, con avalúos entre \$55.679.001 y \$125.274.000, que utilizan un factor de 1,25 sobre su avalúo comercial. Finalmente, alrededor del 11% del recaudo proviene de vehículos de gama alta con avalúos superiores a \$125.274.001, que aplican el factor multiplicador más elevado de 1,5. Esta estructura tarifaria progresiva permite que los permisos se ajusten al valor comercial de los vehículos, estableciendo un sistema donde los propietarios de vehículos de mayor valor contribuyen proporcionalmente más al recaudo del PEAARV, mientras se mantiene la accesibilidad para vehículos de gamas media y básica.

Histórico recaudo por concepto de PEAAVR, según el factor municipio de registro

La distribución del recaudo de permisos PEAAVR entre Vehículos matriculados en Bogotá y el resto del país ha experimentado cambios durante el período 2021-2025. La Figura 9 presenta dos líneas que muestran tendencias opuestas, la participación porcentual de los vehículos registrados en Bogotá en el recaudo total y la correspondiente a vehículos registrados fuera de la capital, evidenciando una reconfiguración gradual en la procedencia del recaudo.

Figura 9. Distribución Porcentual del Recaudo del PEAAVR por Factor Municipio(2021–2025)



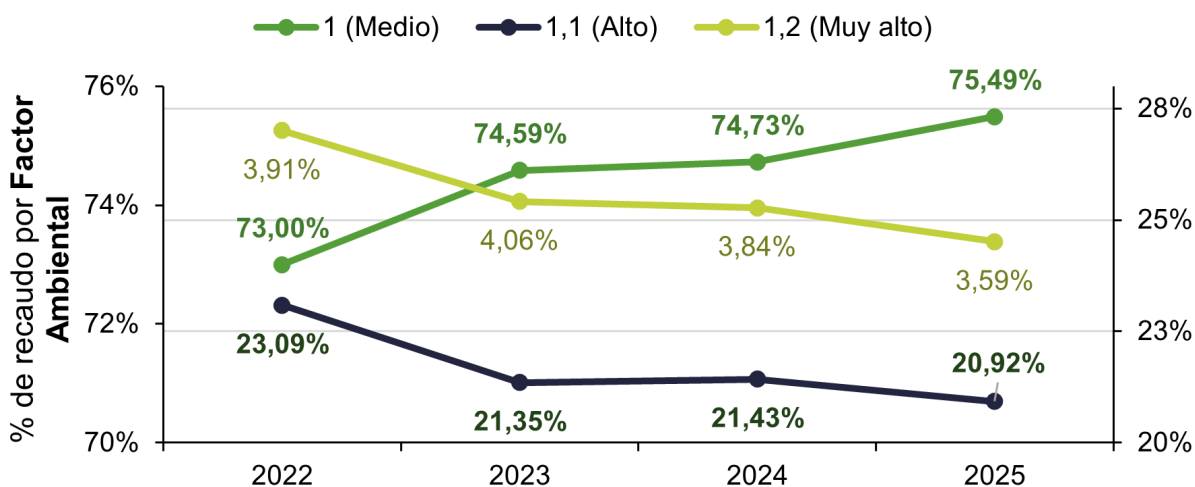
Fuente: Plataforma Pico y Placa Solidario 2025 - Secretaría Distrital de Movilidad.

Los datos revelan una notable inversión en la composición del recaudo durante este periodo. En 2021, Bogotá concentraba el 90% del recaudo por permisos PEAAVR, mientras que los vehículos registrados fuera de la capital representaban apenas el 10%. Sin embargo, esta proporción ha experimentado un cambio sostenido y progresivo: la participación de Bogotá ha disminuido consistentemente año tras año, alcanzando el 77% en 2025, mientras que la participación de vehículos registrados fuera de Bogotá ha crecido hasta el 23% en el mismo periodo. Esta tendencia de redistribución, que muestra un crecimiento promedio de aproximadamente 3 puntos porcentuales anuales para los vehículos de fuera de Bogotá, sugiere un posible cambio de matrícula de vehículos que circulan por la ciudad.

Histórico de recaudo obtenido por concepto de PEAAVR, según el factor ambiental

La distribución del recaudo de permisos PEAAVR según el factor ambiental muestra una evolución significativa durante el período 2022-2025. La Figura 10 presenta tres factores multiplicadores ambientales (1, 1,1 y 1,2) que se aplican según el tipo de combustible, modelo y cilindraje del vehículo, reflejando un criterio de diferenciación tarifaria basado en el impacto ambiental de cada categoría vehicular.

Figura 10. Distribución Porcentual del Recaudo del PEAAVR por Factor Ambiental (2022–2025)



Fuente: Plataforma Pico y Placa Solidario 2025 - Secretaría Distrital de Movilidad.

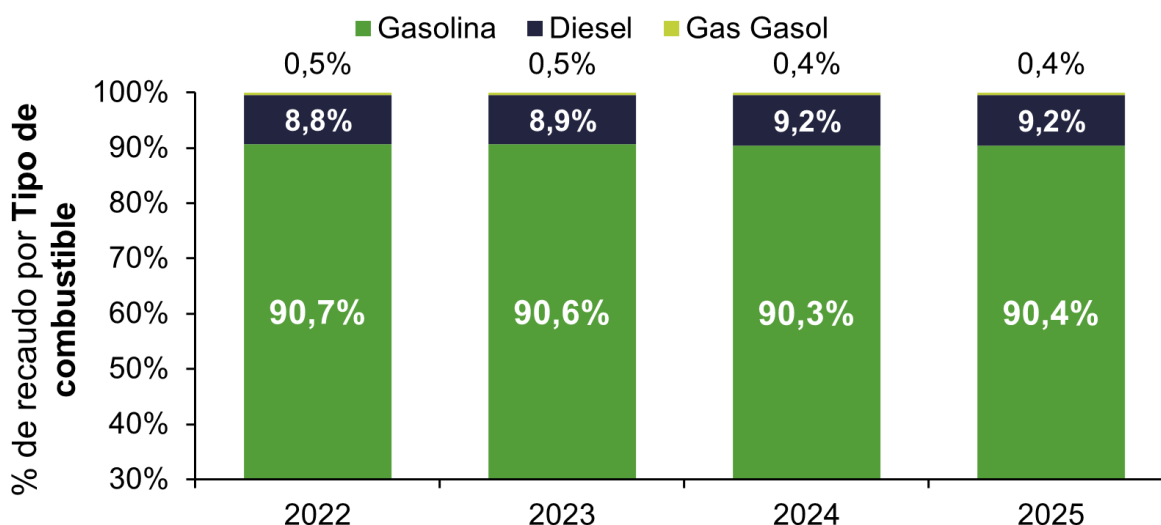
Los datos revelan cambios en la composición del parque automotor que solicita permisos PEAAVR. El recaudo proveniente de vehículos con factor ambiental de 1 (principalmente vehículos a gasolina modelo 2010 en adelante con cilindrajes menores a 3.000 c.c., y vehículos con combustibles alternativos más recientes) ha experimentado un crecimiento sostenido, pasando de 73% en 2022 a 75,49% en 2025. Por el contrario, el factor ambiental de 1,1 (asociado a vehículos diésel recientes, gasolina de cilindraje medio) ha disminuido de 23,09% a 20,92% en el mismo período. El factor más alto de 1,2 (aplicable principalmente a vehículos diésel antiguo, gasolina de alto cilindraje modelo antiguo, y GLP) también muestra una reducción significativa, cayendo de 3,91% en 2022 a 3,59% en 2025. Esta tendencia, con variaciones aproximadas al 3%, muestra una modernización progresiva de la flota vehicular que

circula con PEAARV, con una mayor participación de vehículos más eficientes ambientalmente, modelos más recientes, y tecnologías de combustible con menor impacto ambiental.

Histórico de recaudo obtenido por concepto de PEAARV, según el tipo de combustible

La distribución del recaudo de permisos PEAARV según el tipo de combustible del vehículo muestra una composición altamente concentrada y estable durante el período 2022-2025. La Figura 11 presenta tres categorías principales de combustible: gasolina, diésel y gas-gasolina.

Figura 11. Distribución Porcentual del Recaudo del PEAARV por Tipo de Combustible del Vehículo (2022-2025)



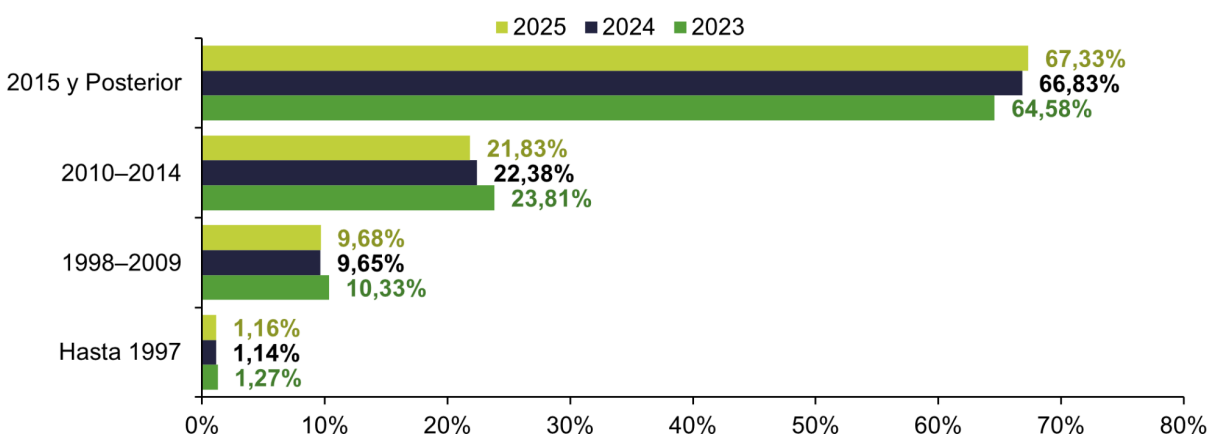
Fuente: Plataforma Pico y Placa Solidario 2025 - Secretaría Distrital de Movilidad.

Los datos evidencian una concentración de los vehículos a gasolina en el recaudo del sistema PEAARV, manteniéndose consistentemente alrededor del 90% durante todo el período analizado, con variaciones mínimas entre 90,3% y 90,7%. Los vehículos diésel representan la segunda categoría, con una participación cercana al 9%, mostrando un ligero incremento de 8,8% en 2022 a 9,2% en 2024 y 2025. Por su parte, los vehículos con sistema gas-gasolina mantienen una participación mínima, pasando de 0,5% en 2022-2023 a 0,4% en 2024-2025.

Histórico de recaudo obtenido por concepto de PEAARV, según el modelo del vehículo

La distribución del recaudo de permisos PEAARV según el modelo del vehículo revela la antigüedad de la flota durante el período 2023-2025. La Figura 12 clasifica el modelo del vehículo en cuatro categorías temporales, hasta 1997, 1998-2009, 2010-2014, y 2015 en adelante, permitiendo identificar tanto la composición del parque automotor que solicita PEAARV como su evolución hacia una flota más moderna.

Figura 12. Distribución Porcentual del Recaudo del PEAARV por Modelo del Vehículo (2023–2025)



Fuente: Plataforma Pico y Placa Solidario 2025 - Secretaría Distrital de Movilidad.

Se puede identificar un crecimiento en la compra de permisos por parte de los vehículos modelo 2015 y posterior, que han pasado de representar el 64,58% del recaudo en 2023 a 67,33% en 2025, siendo esta categoría la más importante con aproximadamente dos tercios del recaudo total. Los vehículos del período 2010-2014 constituyen la segunda categoría significativa, aunque muestran una tendencia descendente de 23,81% en 2023 a 21,83% en 2025. Los vehículos del rango 1998-2009 mantienen una participación estable cercana al 10%, con ligeras variaciones entre 9,65% y 10,33%. Finalmente, los vehículos más antiguos (hasta 1997) representan una fracción marginal y decreciente del recaudo, cayendo de 1,27% en 2023 a 1,16% en 2025. Esta distribución evidencia una renovación progresiva del parque automotor que accede al PEAARV, con una concentración creciente en vehículos de menos de 10 años.

de antigüedad, lo cual tiene implicaciones positivas en términos de eficiencia energética, emisiones contaminantes y cumplimiento de estándares ambientales más estrictos.

6. ANÁLISIS FACTOR MUNICIPIO

El factor multiplicador por municipio de registro establece un costo adicional en el valor del permiso para los vehículos matriculados fuera de Bogotá. En esta sección se realiza un análisis de los costos de tenencia vehicular, considerando los descuentos en el impuesto vehicular otorgados por algunos municipios fuera de la capital. Asimismo, se examina cómo la modificación del factor municipio puede compensar las diferencias en los costos de tenencia vehicular entre los vehículos registrados en Bogotá y aquellos matriculados en otros municipios, particularmente en los municipios cercanos a la ciudad.

En los últimos años, varios municipios aledaños a Bogotá han implementado descuentos en el impuesto vehicular durante los primeros tres años para vehículos nuevos, lo que ha generado una brecha en los costos de tenencia y ha incentivado la matrícula fuera de la capital. Una parte de estos vehículos circula de manera habitual por las vías de la ciudad y generan externalidades negativas, sin retribuir al territorio a través del pago de impuestos locales, ni al sostenimiento del sistema de movilidad ni al mantenimiento de la infraestructura local.

Esta sección analiza, en primer lugar, la evolución de esta dinámica, detallando los costos diferenciales de tenencia vehicular según el lugar de matrícula, y, finalmente, explora la actualización del factor multiplicador como un instrumento para nivelar estas diferencias, promover una mayor equidad en la contribución al financiamiento del transporte público de Bogotá y equilibrar los costos de tenencia vehicular entre los vehículos matriculados en Bogotá y aquellos registrados fuera de la ciudad que utilizan de manera cotidiana su infraestructura.

6.1. Estructura de costos

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

Para el cálculo de los costos aquí mencionados se toma como premisa un vehículo de avalúo bajo que se acerque a la moda de la distribución, asumiendo un primer escenario en el que

este vehículo cuenta con un avalúo de \$27.839.500 y otro escenario de un vehículo de avalúo de \$55.679.000; estos valores se toman como la base gravable del impuesto que deben pagar anualmente de acuerdo con su tarifa, en este caso, del 1,7%. En esta parte, se tiene en cuenta que el departamento de Cundinamarca ofrece un descuento del 50% en el impuesto vehicular el año siguiente al año en que realicen la matrícula ante cualquiera de las autoridades de tránsito municipales que se encuentren en su jurisdicción, y un descuento del 20% en el segundo año posterior a la matrícula.

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

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

La diferencia en costos muestra que existe un incentivo a matricular un vehículo nuevo fuera de Bogotá, pues el costo asociado a la propiedad es menor cuando se matricula fuera de Bogotá.

Tabla 8. Estructura de costos

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

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

Fuente: Secretaría Distrital de Hacienda. Valores en pesos corrientes.

6.2. Permiso Pico y Placa Solidario

A esta estructura de costos se le puede incluir un costo variable asociado al uso del vehículo, el costo asociado con el permiso Pico y Placa Solidario (PEAARV), el cual puede adquirirse mediante permisos diarios, mensuales o semestrales. Su estructura tarifaria se compone de una tarifa base (TB), un factor de avalúo (F_avalúo), un factor ambiental (F_ambiental) y un factor municipal (F_municipal), este último determinado por el lugar de matrícula del vehículo. Actualmente, el valor del factor multiplicador definido por el municipio de registro del vehículo es de 1 para vehículos matriculados en Bogotá y de 1,2 para los matriculados fuera del Distrito, lo que implica un menor costo para los propietarios que registran su automotor en la ciudad. Tomando como premisa un vehículo a gasolina, modelo 2010 o superior, y de un cilindraje menor a 1.500 c.c. las tarifas 2025 de este permiso son las siguientes:

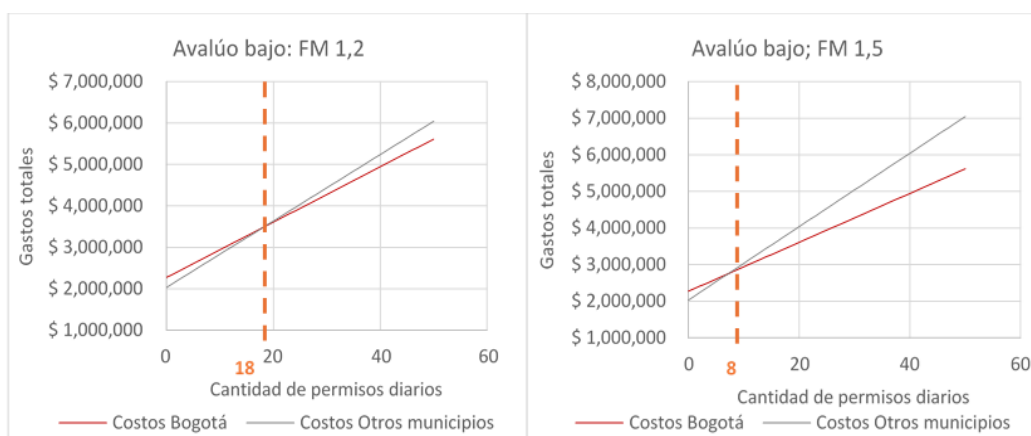
Tabla 9. Tarifas 2025 según avalúo y procedencia de matrícula

		Bogotá	Municipios fuera de Bogotá	Diferencia
Bajo avalúo	Tarifa permiso diario	\$ 66.883	\$ 80.260	\$ 13.377
	Tarifa permiso mensual	\$ 534.546	\$ 641.455	\$ 106.909
	Tarifa permiso semestral	\$ 2.672.989	\$ 3.207.587	\$ 534.598
Medio avalúo	Tarifa permiso diario	\$ 83.604	\$ 100.325	\$ 16.721
	Tarifa permiso mensual	\$ 68.183	\$ 801.819	\$ 133.637
	Tarifa permiso semestral	\$ 3.341.236	\$ 4.009.484	\$ 668.247
Alto avalúo	Tarifa permiso diario	\$ 110.357	\$ 132.428	\$ 22.071
	Tarifa permiso mensual	\$ 882.001	\$ 1.058.401	\$ 176.400
	Tarifa permiso semestral	\$ 4.410.432	\$ 5.292.518	\$ 882.086

Fuente: Elaboración de la Secretaría Distrital de Hacienda con información de Secretaría de Movilidad.

La estructura de costos agregada para un horizonte de 4 años de un vehículo usado luce entonces como los gráficos de abajo, en color rojo, la estructura de los propietarios cuyo vehículo está matriculado en Bogotá, y en color gris, aquellos matriculados en municipios aledaños. Los paneles de la izquierda muestran la estructura de costos con un factor municipio con un valor igual a 1,2, mientras que los de la derecha, con un factor municipio de 1,5.

Figura 13. Estructura de costos - Avalúo bajo (\$27.839.500)



Fuente: Secretaría Distrital de Hacienda.

El primer gráfico muestra que siempre y cuando el propietario del vehículo consuma menos de 18 permisos en el horizonte de cuatro años (esto es unos 4,5 permisos al año) el costo asociado a la propiedad del vehículo será menor cuando el vehículo está matriculado fuera de Bogotá. La SDM ha estimado que un vehículo promedio que utiliza el mecanismo de permiso PEAARV consume aproximadamente 16 permisos en un horizonte de cuatro años (esto es unos 4 permisos al año). Esto permite concluir que actualmente el PEAARV no está generando un incentivo para matricular el vehículo en Bogotá.

Ahora bien, el aumento del factor municipio se configura como un mecanismo orientado a nivelar los costos de tenencia vehicular entre quienes matriculan su vehículo en Bogotá y quienes lo hacen fuera de la ciudad con el propósito de aprovechar descuentos en el pago de impuestos. Esta reconfiguración de los costos de tenencia contribuye a equilibrar la competitividad de la matrícula en Bogotá y a corregir las distorsiones derivadas de los incentivos tributarios ofrecidos en otros municipios, particularmente en el caso de usuarios que

hacen un uso recurrente del permiso de Pico y Placa Solidario y, en consecuencia, circulan de manera habitual por la ciudad.

La Figura 13 presenta, en su parte derecha, la estructura de costos bajo un escenario en el que el factor municipio se incrementa a un valor de 1,5, y evidencia cómo dicho ajuste permite equiparar de manera más adecuada los costos de tenencia vehicular. De manera análoga al ejemplo anterior, cuando un propietario adquiere más de ocho (8) permisos PEAARV, la tenencia vehicular asociada a la matrícula en Bogotá resulta menos costosa.

En este sentido, el aumento del factor municipio a 1,5 constituye un ajuste que mejora la nivelación de las condiciones de costo de tenencia y configura un escenario de competitividad más equilibrado para Bogotá al momento de decidir el lugar de matrícula de un vehículo nuevo o de evaluar la conveniencia de mantener la matrícula fuera de la ciudad. Ello resulta particularmente relevante en aquellos casos en los que el uso del permiso de Pico y Placa Solidario implica una circulación frecuente por la infraestructura vial de Bogotá y la generación de externalidades negativas sin una contribución directa a la ciudad.

7. TENENCIA DE VEHÍCULOS

El PEAARV ofrece una alternativa competitiva a la compra de un segundo vehículo. Esta sección compara información obtenida a partir de las encuestas de movilidad de Bogotá, antes y después de que existiera el permiso como alternativa a la compra de un segundo vehículo.

Los resultados de las encuestas de movilidad revelan una tendencia hacia una menor cantidad de vehículos adicionales en los hogares, que coincide con la posibilidad de la compra del permiso de Pico y Placa Solidario. La Tabla 10 muestra que la cantidad de hogares que reportaron tener dos vehículos (Autos, Camionetas y Camperos - ACC) se redujo un 30,9% entre 2019 y 2023. Asimismo, la cantidad de hogares con 3 o más vehículos (3 o más ACC) también se redujo un 63% entre esos mismos años. En contraste, se observa que la cantidad de hogares con un solo vehículo (1 ACC) incrementó un 7,3% entre los años de aplicación de las encuestas. Estas cifras muestran que, en general, en Bogotá los hogares están reduciendo su demanda por tener más de un vehículo.

Tabla 10. Tenencia de vehículos en hogares de Bogotá por cantidad de ACC

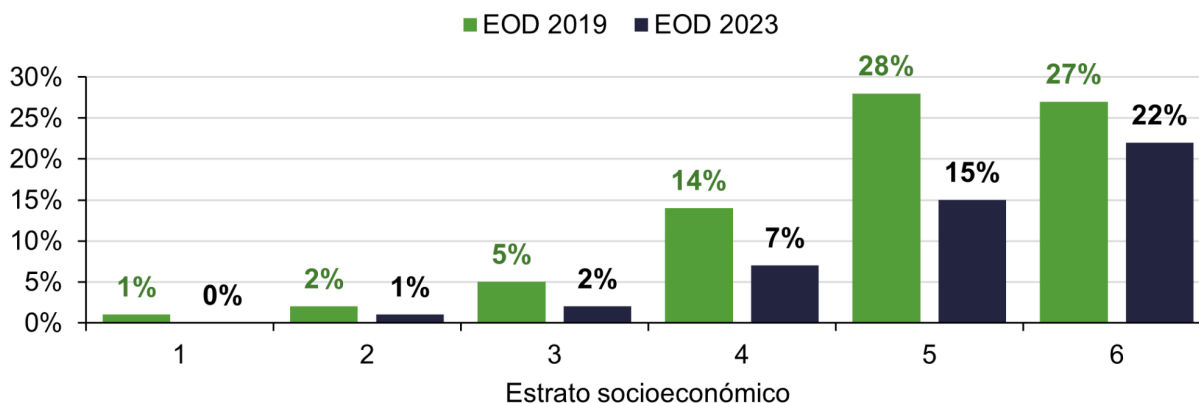
Cantidad total de hogares de acuerdo a su tenencia de vehículos	EODH 2019	EODH 2023	Cambio %
1 ACC	829.904	890.330	7,3%
2 ACC	151.755	104.870	-30,9%
3 o más ACC	27.978	10.352	-63,0%
Total	1.009.637	1.005.553	-0,4%

Fuente: Encuesta de Movilidad Bogotá 2019 y 2023

Un análisis más detallado muestra resultados similares a nivel del estrato socioeconómico de la vivienda. De manera generalizada, los hogares en todos los estratos han cambiado su tendencia de tenencia de vehículos a tener un solo vehículo y dejar de lado la compra de un segundo o más vehículos.

La cantidad de hogares con dos vehículos ha tenido un decrecimiento significativo en todos los estratos. La Figura 14 detalla cómo quienes viven en estratos socioeconómicos 3, 4, y 5 han reducido la tenencia de vehículo en cerca de un 50%. Esto muestra una reducción en la tenencia de vehículos en los estratos socioeconómicos en los que se considera existe la mayor disponibilidad a pagar por el permiso de Pico y Placa Solidario.

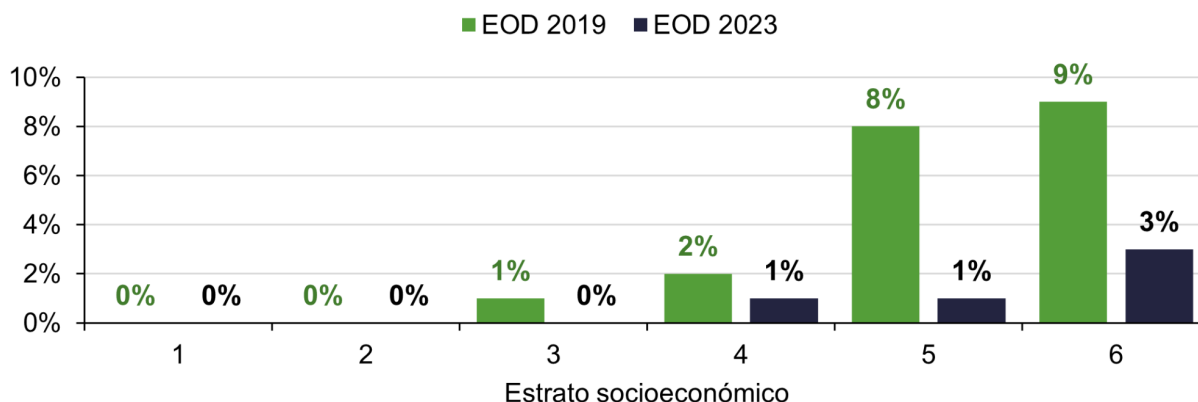
Figura 14. Porcentaje de hogares con dos vehículos (%)



Fuente: Encuesta de Movilidad Bogotá 2019 y 2023.

La tendencia negativa en adquisición de múltiples vehículos por hogar es aún más marcada en aquellos que reportaron tener 3 o más vehículos. La Figura 15 muestra que quienes viven en los estratos 5 y 6 se da un cambio significativo en las preferencias de tenencia de vehículos adicionales. En el caso del estrato 5, la cantidad de hogares se redujo un 88%, mientras que para el estrato 6, un 67%. En otros niveles socioeconómicos también se vio una reducción. Por ejemplo, en el estrato 3 se observa que entre 2019 y 2023 se pasó de alrededor de 10.000 hogares a tan solo cerca de 1.400 hogares con 3 o más vehículos, lo que representó una reducción de cerca del 86%.

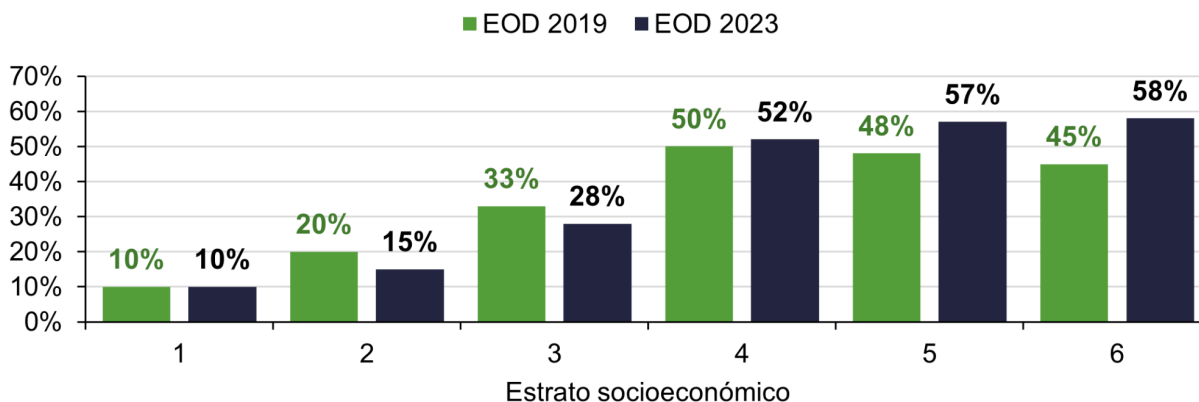
Figura 15. Porcentaje de hogares con 3 o más vehículos (%)



Fuente: Encuesta de Movilidad Bogotá 2019 y 2023.

Por último, en la Figura 16 se evidencia que la cantidad de hogares que optan por tener un solo vehículo aumentó en los estratos en los que existe una mayor disponibilidad a pagar por el Pico y Placa Solidario.

Figura 16. Porcentaje de hogares con un vehículo (%)



Fuente: Encuesta de Movilidad Bogotá 2019 y 2023.

Es importante tener en cuenta que estas cifras no demuestran una relación de causalidad directa entre la medida del Pico y Placa Solidario y la reducción en la tenencia de vehículos adicionales en los hogares, ya que pueden existir otras razones que influyan en esas decisiones. Entre estas razones, por ejemplo, se incluye la rotación de grupos de dígitos realizada en 2023 para el pico y placa, cuyo objetivo era eliminar la predecibilidad de los dígitos asignados a los grupos en días pares o impares, de manera que los propietarios de vehículos no tuvieran el incentivo de comprar un vehículo adicional para usarlo en el grupo alterno de restricción y eludir así la medida.

Sin embargo, la posibilidad de compensar por usar el vehículo durante la restricción es, sin duda, una alternativa competitiva y conveniente frente a la adquisición de vehículos adicionales. Además, el hecho de que los cambios en la tenencia vehicular se registren en todos los niveles de ingresos, con una mayor disposición a pagar por el permiso, refleja modificaciones en las dinámicas de compra de vehículos adicionales en los hogares, que ahora cuentan con una opción para maximizar el uso del vehículo que ya poseen, en lugar de adquirir uno nuevo.

8. CONCLUSIONES

- Política Tarifaria: El Pico y Placa Solidario tiene una estructura tarifaria organizada en torno a tres criterios: el impacto ambiental, el lugar de registro de la matrícula del vehículo y el avalúo comercial del vehículo. Esta estructura ha permitido que a través del PEAARV se reconozca parte del costo asociado a las externalidades negativas que generan los vehículos a la ciudad por su circulación en un momento en que de otra manera no deberían circular.
- Madurez y aceptación de la medida: El Permiso Especial de Acceso a Área con Restricción Vehicular (PEAARV) o “Pico y Placa Solidario” ha consolidado su implementación, transitando desde una fase inicial de crecimiento acelerado hacia una etapa de madurez con tendencias estables y sostenidas. En 2025, la medida alcanza una participación del 5,32% en el parque vehicular que circula diariamente en Bogotá, lo que se traduce en aproximadamente 29.024 permisos efectivos activos por día. A nivel anual, el número de vehículos únicos con permisos activos en 2025 ascendió a 645.308, registrando un incremento del 7% frente a 2024 y confirmando una adopción creciente y una base de usuarios consolidada. Lo anterior permite una alternativa competitiva y conveniente frente a la adquisición de vehículos adicionales.
- Financiación sostenible y estable para el transporte público: El Permiso Especial de Acceso a Áreas de Restricción Vehicular (PEAARV) se ha consolidado como una fuente de financiación clave, sostenible y predecible para el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). Tras superar la fase de implementación, la medida genera un flujo de recursos robusto: en 2025, el recaudo mostró una estabilización con tendencia de crecimiento, registrando un aumento del 14,9% respecto a 2024, con ingresos mensuales consistentemente superiores a los \$30.000 millones y alcanzando picos cercanos a los \$46.000 millones. El 100% de estos recursos se destina al Fondo de Estabilización Tarifaria (FET), cumpliendo con el mandato legal y constituyéndose en una de las fuentes alternativas de financiamiento más importantes para cubrir el déficit operativo del sistema. Más allá del volumen, la madurez de la medida garantiza previsibilidad en los ingresos, lo que permite una planificación financiera más sólida y contribuye directamente a la equidad y sostenibilidad de la movilidad en Bogotá, al asegurar que quienes generan externalidades negativas participen en la financiación del

servicio público que beneficia a toda la ciudad. Este monto representó el 15% del déficit anual del SITP en 2025.

- Perfiles de uso diferenciados y su impacto en la estructura del recaudo: El análisis de 2025 confirma una distribución del recaudo diferenciado entre personas naturales y jurídicas, revelando patrones de consumo estratégicos. Mientras que las personas naturales concentran el 80,2% del recaudo total, su contribución se caracteriza por una preferencia por permisos de corta duración (66% diarios, 18% mensuales). Este comportamiento sugiere un uso esporádico, reactivo y flexible, alineado con necesidades cotidianas o imprevistas. En contraste, las personas jurídicas, con el 19,8% del recaudo, muestran un patrón opuesto, orientado hacia la planificación y estabilidad operativa; el 57% de su gasto se destina a permisos semestrales. Esta elección genera un mayor valor por transacción y refleja una gestión de flotas que prioriza la previsibilidad y la reducción de gestiones de adquisición frecuentes.
- Vehículos registrados fuera de Bogotá: En 2025, cerca de una cuarta parte (23%) del recaudo del PEAARV correspondió a vehículos matriculados fuera de Bogotá, mostrando un crecimiento sostenido desde 2021.
- Comportamiento de compra del permiso por tipo de usuario: En 2025, las personas naturales mantuvieron una mayor tendencia a realizar compras únicas (32,1% en permisos diarios), mientras que las personas jurídicas mostraron una frecuencia de compra más distribuida, con un 27 % realizando entre 2 y 5 compras en el año.
- Características de los vehículos de mayor demanda: La mayoría de los permisos PEAARV en 2025 continúan siendo para vehículos a gasolina, los cuales representaron el 90,4% del recaudo. Estos vehículos se caracterizan por pertenecer a modelos recientes, con un 67,33% correspondiente a vehículos del año 2015 en adelante, y en su gran mayoría se clasifican en la categoría de medio impacto ambiental (factor 1,0), que concentró el 75,49% del recaudo total.
- Tendencia en la tenencia de vehículos adicionales para el hogar: la evidencia sugiere que el PEAARV ha influido en la reducción de la cantidad de hogares en Bogotá que adquieren vehículos adicionales. Aunque no se establece una causalidad directa, las estadísticas muestran que, en general, los hogares han optado por tener un solo vehículo, en lugar de comprar un segundo o más vehículos. Este cambio es evidente en

todos los estratos socioeconómicos, especialmente en aquellos con mayor capacidad de pago para el permiso.

- Se concluye la necesidad de incrementar el factor multiplicador asociado al municipio de registro para otros municipios a 1,5, por cuanto compensa las externalidades negativas generadas por vehículos registrados fuera de Bogotá que circulan por sus vías sin retribuir al sostenimiento del sistema de movilidad ni al mantenimiento de la infraestructura local y, al mismo tiempo, incentiva a los ciudadanos que usan habitualmente su vehículo en Bogotá a matricularlo en la ciudad. Además, el aumento del factor municipio se configura como un mecanismo orientado a nivelar los costos de tenencia vehicular entre quienes matriculan su vehículo en Bogotá y quienes lo hacen fuera de la ciudad con el propósito de aprovechar descuentos en el pago de impuestos. Esta reconfiguración de los costos de tenencia contribuye a equilibrar la competitividad de la matrícula en Bogotá y a corregir las distorsiones derivadas de los incentivos tributarios ofrecidos en otros municipios, particularmente en el caso de usuarios que hacen un uso recurrente del permiso de Pico y Placa Solidario y, en consecuencia, circulan de manera habitual por la ciudad.

9. BIBLIOGRAFÍA

- Secretaria Distrital de Movilidad (2025). Decreto 652 de 2025 - Decreto Único del Sector Movilidad. Recuperado de:
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=191872>
- Secretaria Distrital de Movilidad (2024). Resolución 23850 de 2024. Recuperado de:
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=153343>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2024). Decreto 749 de 2019. Recuperado de:
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=88265&dt=S>
- Presidencia de la República (2023). Decreto 2228 de 2023. Recuperado de:
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=152439&dt=S>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2023). Decreto 003 de 2023. Recuperado de:
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=132580>
- Secretaría Distrital de Movilidad (2023). Resolución 1077 de 2023. Recuperado de:
<https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=132917>

- Secretaría Distrital de Movilidad (2023). Encuesta de movilidad de 2023. Recuperado de <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/encuesta/encuesta-de-movilidad-2023>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2022). Decreto 183 de 2022. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=123277>
- Secretaría Distrital de Movilidad (2022). STPRI-ET-005-2022 - Estudio técnico de evaluación e implementación de ajustes en medidas de movilidad para vehículos particulares en la ciudad de Bogotá. Recuperado de: <https://www.simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2023-01-05/biblioteca/20230105-1916-221229dtsrotacionpyp.pdf>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2022). Decreto Distrital 002 de 2022. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=119755>
- Congreso de Colombia (2022). Ley 2199 de 2022. Recuperado de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=179486>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2021). Decreto Distrital 297 de 2021. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=115819>
- Secretaría Distrital de Movilidad (2021). Resolución 83464 de 2021. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=116140>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2021). Decreto Distrital 073 de 2021. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=109086>
- Secretaría Distrital de Movilidad (2021). Resolución 478 de 2019. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=91312>
- Secretaría Distrital de Movilidad (2021). STPRI-ET-002-2021 - Segunda Fase del Permiso Especial de Acceso a Áreas de Restricción Vehicular. Recuperado de: <https://www.simur.gov.co/sites/www.simur.gov.co/files/2022-05-02/biblioteca/20220502-1304-726.pdf>
- Secretaría Distrital de Movilidad (2020). Resolución 256 de 2020. Recuperado de: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/sites/default/files/Paginas/19-10-2020/resolucion_n_256_de_2020.pdf
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2020). Decreto 208 de 2020. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=97386>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2020). Decreto 163 de 2020. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=94348>
- Secretaría Distrital de Movilidad (2019). Encuesta de movilidad de 2019. Recuperado de <https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/node/455>

- Secretaría Distrital de Movilidad (2019). Resolución 478 del 2019. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=91312>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2019). Decreto Distrital 846 de 2019. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=88574>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2019). Decreto Distrital 749 de 2019. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=88265>
- Congreso de Colombia (2019). Ley 1955 de 2019. Recuperado de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=93970>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2016). Decreto Distrital 515 de 2016. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=67497>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2014). Decreto Distrital 159 de 2014. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=57155>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2013). Decreto Distrital 575 de 2013. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=55963>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2012). Decreto Distrital 271 de 2012. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=47774>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2012). Decreto Distrital 25 de 2012. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=45271>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2009). Decreto Distrital 33 de 2009. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=34944>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2004). Decreto Distrital 198 de 2004. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=14054>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2004). Decreto Distrital 180 de 2004. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=13723>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2003). Decreto Distrital 212 de 2003. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=8568>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (2002). Decreto Distrital 7 de 2002. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=4590>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (1998). Decreto Distrital 626 de 1998. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=1937>
- Congreso de Colombia (1998). Ley 488 de 1998. Recuperado de: <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=187>
- Alcaldía Mayor de Bogotá, D.C (1995). Acuerdo Distrital 3 de 1995. Recuperado de: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5910>