

Régimen Legal de Bogotá D.C. © Propiedad de la Secretaría Jurídica Distrital de la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C.

**Resolución 4350 de 1998 Ministerio de Transporte**

**Fecha de Expedición:**

31/12/1998

**Fecha de Entrada en Vigencia:**

**Medio de Publicación:**

Temas

## Contenido del Documento



### RESOLUCIÓN 4350 DE 1998

(Diciembre 31)

**"Por la cual se establece la metodología para la elaboración de los estudios de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto".**

**EL MINISTRO DE TRANSPORTE,**

**en uso de las facultades legales y en especial la que le confiere el Decreto 2171 de 1992, los artículos 29 y 30 de la Ley 336 de 1996 y,**

#### CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el artículo 29 de la Ley 336 de 1996, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte;

Que el artículo 30 de la misma ley establece que las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas.

Que de conformidad con el Decreto 2660 de 1998 en su artículo tercero, el Ministerio de Transporte establecerá mediante resolución la metodología para la elaboración de los estudios de costos para el transporte público, municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto.

#### RESUELVE:

**ARTÍCULO 1º.** En concordancia con lo establecido en el Decreto-Ley 80 de 1987 y el Decreto 2660 de 1998, las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas competentes, elaborarán los estudios de costos del transporte público dentro de su jurisdicción, los cuales servirán de base para fijar las tarifas que se cobrarán a los usuarios para cada clase de vehículo y en los diferentes niveles de servicio.

**ARTÍCULO 2º.** Los estudios se sujetarán a la siguiente estructura de costos:

**1.1. Costos variables:**

1.1.1. Combustible.

1.1.2. Lubricantes.

1.1.3. Llantas.

1.1.4. Mantenimiento.

1.1.5. Salarios y prestaciones.

1.1.6. Servicios de estación.

**1.2. Costos fijos:**

1.2.1. Garaje.

1.2.2. Gastos de administración y rodamiento.

1.2.3. Impuestos.

1.2.4. Seguros.

**1.3. Costos de capital:**

1.3.1. Recuperación de capital.

1.3.2. Rentabilidad.

**ARTÍCULO 3º.** Establecer la siguiente metodología para la elaboración de los estudios de costos que servirán de base para fijar las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto:

**1. Parámetros de operación por clase de vehículo y nivel de servicio:**

\*Kilómetros recorridos por mes, día y recorrido o carrera.

\*Kilómetros por día recorridos sin pasajero. (Para el caso de taxi individual).

\*Número de días trabajados por mes.

\*Número de recorridos o carreras por día.

\*Número de pasajeros movilizados por recorrido, día y mes.

\*Longitud promedio de la carrera (para el caso de taxi individual).

Estos parámetros se deben obtener a través de un estudio, el cual debe realizarse durante tres (3) días, incluyendo un (1) día festivo.

Si en algunas ciudades, por su tamaño o complejidad no se pueda realizar el estudio al ciento por ciento (100%) de las rutas y del parque automotor, se podrá utilizar cualquier método estadístico de muestreo aplicable a esta clase de estudios, siempre y cuando la muestra resultante sea confiable y representativa.

Tabulada y procesada la información recolectada durante los tres (3) días, se procederá a establecer los parámetros de operación que conforman la estructura de costos.

## 2. Parque automotor.

2.1. Determinar el total del parque automotor que opera dentro de la jurisdicción, estableciendo como mínimo clase, marca, modelo, placa y capacidad del vehículo.

2.2. Establecer el vehículo o vehículos tipo o más representativo para elaborar la estructura de costos.

## 3. Rutas autorizadas.

Determinar el total de las rutas legalmente autorizadas a las empresas, estableciendo como mínimo: Empresa autorizada, acto administrativo, ruta autorizada, distancia de la ruta, tiempo promedio de ruta y tipo de vehículo autorizado.

## 4. Investigación precios y rendimiento o frecuencia de cambio de los insumos.

Para desarrollar este punto se requiere realizar encuestas en:

\*Estaciones de servicio.

\*Distribuidores de llantas.

\*Almacenes distribuidores de repuestos.

\*Talleres automotores.

\*Concesionario de vehículos.

\*Empresas de transporte.

\*Oficinas de tránsito municipal.

## 5. Elaboración de la estructura de costos y cálculo de la tarifa técnica.

Con base en la investigación de los precios de los insumos y sus respectivas frecuencias de cambio o rendimientos, así como los parámetros obtenidos mediante estudio técnico se procederá a conformar la estructura de costos así:

### 5.1. Costos variables:

#### 5.1.1. Combustible:



$$\$/mes = (\$/km) \times (km/mes)$$



#### 5.1.2. Lubricantes:



El valor total \$/km por el rubro de lubricantes, se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

### 5.1.3. Llantas:



El valor total \$/km por el rubro de llantas, se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

### 5.1.4. Salario y prestaciones



### 5.1.5. Mantenimiento:

El valor \$/km correspondiente a este rubro resulta de aplicar un modelo matemático a la matriz de mantenimiento compuesta por las partes, piezas o repuestos, frecuencia de cambio y precios de los mismos del vehículo tipo que se está analizando.

El valor total \$/km, es la sumatoria del valor de cada repuesto sumado al valor de la mano de obra por instalación o reparación, dividido por la respectiva frecuencia de cambio.

El valor \$/mes, resulta de multiplicar el valor total \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

### 5.1.6. Servicios de estación:



El valor total \$/km por el rubro de servicios de estación, se obtiene de la suma de los valores \$/km de cada ítem mencionado y el valor \$/mes resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

### 5.2. Costos fijos:



#### 5.2.1. Garaje:



#### 5.2.2. Impuestos:



#### 5.2.3. Administración:



#### 5.2.4. Seguros:

El valor \$/mes para cada rubro resulta de multiplicar \$/km por kilómetros recorridos en el mes. A su vez, el valor \$/pasajero se obtiene dividiendo el valor mensual entre el número de pasajeros movilizados al mes.

### 5.3. Costos de capital: [Modificado por el art. 1, Resolución 392 de 1999.](#)

Para determinar este rubro se aplica la siguiente fórmula:

$$CK \text{ anual} = (Va \times (1 + r)^n \times r) - (Vs \times r) (1 + r)^n - 1$$

Donde:

CK: Costo de capital.

Va: Valor comercial del vehículo para el año de estudio.

n: vida útil del vehículo (20 años).

Vs: Valor de salvamento: 30% del Va.

r: Tasa de interés real =  $1 + k - 1 + f$

k: Tasa promedio anual de colocación

f: Tasa promedio anual de inflación

El costo de capital anual se divide por doce (12) meses, obteniéndose así el costo mensual.

Este valor se puede presentar clasificándolo en recuperación de capital y rentabilidad, así:

$$R = Va \times 0.70 \times r$$

$$RC = CK - R$$

Donde:

R: Rentabilidad

RC: Recuperación de capital

La base para la fijación de las tarifas en la jurisdicción será:

Para el caso del transporte colectivo, la sumatoria de los \$/pasajero de los costos variables, costos fijos y costos de capital.

Para el caso del transporte individual, será:

Banderazo + (valor cada x Número de caídas) o

Banderazo + (valor unidades x el número de unidades)

Donde:



Para establecer el valor de cada caída o de la unidad del taxímetro se aplica siguiente fórmula: [Modificado por la Resolución del Min. Transporte 392 de 1999](#)



\$/km: sumatoria de los \$/km de los costos variables, fijos y de capital.

Para el caso de ciudades donde no se preste el servicio con taxímetro, el valor de la carrera será:

Valor del banderazo + (\$/km x distancia recorrida).

La autoridad competente podrá establecer previamente las distancias entre los principales orígenes y destinos dentro de su jurisdicción.

(Nota: La Fórmula utilizada para establecer el valor de cada caída o valor de la unidad del taxímetro, fue Modificada por la Resolución 392 de 1999 artículo 1° del Ministerio de Transporte).

**ARTÍCULO 4º.** Las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente.

**ARTÍCULO 5º.** La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación.

### **PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**


**Dada en Santafé de Bogotá, D.C., a 31 de diciembre de 1998**

**MAURICIO CÁRDENAS SANTAMARÍA**

**Ministro de Transporte**

Temas 

 [Comentar](#)  [Anexos](#)

-  [Escuchar](#)
- [Norma](#)
- 