

NIT.899.999.055-4

RESOLUCIÓN NÚMERO **0003444** DE 2016

10 AGO 2016

"Por la cual se modifica el anexo 1 de la Resolución 2502 del 24 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones"

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

En uso de las facultades conferidas por los artículos 3 de la Ley 105 de 1993; 5, 29 y 30 de la Ley 336 de 1996 y los numerales 6.1, 6.2, 6.4 y 6.8 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011, y

CONSIDERANDO

Que el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, establece que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Que el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, establece que el servicio de transporte prestado por las empresas de transporte, es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado, el cual deberá garantizar su prestación y protección de los usuarios.

Que la citada Ley en los artículos 29 y 30, señala que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, se encarga de formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, entrada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte, para lo cual se deberá elaborar los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las mismas.

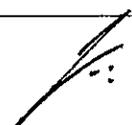
Que de conformidad con lo manifestado por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en Concepto 1735 del 7 de septiembre de 2006, *"La facultad otorgada en los artículos 29 y 30 de la ley 336 de 1996, al gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte para formular la política y fijar los criterios para la directa, controlada o libre destinación de tarifas, no corresponde propiamente a la potestad reglamentaria prevista en el artículo 189 (11) de la Carta, sino a una facultad de regulación, que conforme a la ley, corresponde a cada Ministerio para la formulación y adopción de las políticas, planes generales, programas y proyectos en cada sector (artículo 208 Superior, en concordancia con el artículo 58 de la ley 489 de 1998).*

La interpretación armónica de las disposiciones de orden constitucional en materia de intervención del Estado en los servicios públicos, permiten concluir que el Ministerio de Transporte es el órgano competente para fijar la política de precios en los diferentes modos de transporte, determinando el grado de intensidad de su intervención, de acuerdo con las necesidades y dinámica del sector, lo que lo lleva a fijar criterios para la fijación directa, controlada o libre de las tarifas. En efecto, el legislador al señalar que el Gobierno Nacional actuará en esta materia a través del ministerio del ramo, faculta al Ministro para expedir actos administrativos que desarrollen la política de precios del sector. Lo anterior opera sin perjuicio de la subordinación a los decretos que el Presidente de la República expida en ejercicio de la potestad reglamentaria que le es propia (art. 189 num. 11 C.P.).

En consecuencia, resulta claro que aunque la redacción del artículo 29 de la ley 336 de 1996, es defectuosa desde el punto de vista semántico, al señalar que el gobierno a través del Ministerio fija los criterios a tener en cuenta por la directa, controlada o libre destinación de tarifas, resulta claro que dentro de su facultad de regulación, el Ministerio cumple esa función y por tanto no cabe duda que el Ministerio de Transporte es competente para fijar las tarifas básicas a las que se deben sujetar la empresa transportadora u operadora y el generador de carga o remitente al celebrar el respectivo contrato de transporte de carga."







"Por la cual se modifica el anexo 1 de la Resolución 2502 del 24 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones"

Que el Gobierno Nacional mediante el Decreto 2092 de 2011, modificado por el Decreto 2228 de 2013, compilado y derogado por el Decreto 1079 de 2015, fijó la política tarifaria y los criterios que regulan las relaciones económicas entre los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga y definió los costos eficientes de operación como "los costos de operación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga que se obtienen en una ruta origen - destino, considerando los parámetros de operación más eficientes, atendiendo criterios técnicos, logísticos y de eficiencia, con base en la información de costos reportada y contenida en el SICE-TAC."

Que el Ministerio de Transporte mediante las Resoluciones 757 y 2502 de 2015, estableció las medidas para la aplicación de los artículos 2 del Decreto número 2228 de 2013, determinó que el SICE - TAC se actualiza de manera permanente en sus componentes técnicos, logísticos y operativos y adoptó el protocolo de Actualización del Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Público de Carga por Carretera - SICE TAC.

Que el Ministerio de Transporte creó la Comisión Sectorial de Carga, con el fin que participe en el proceso de fijación de los parámetros y determinación de los montos del SICE - TAC o Sistema de Costos de Operación del transporte de carga.

Que de acuerdo a lo anterior, se hace necesario modificar el anexo 1 de la Resolución 2502 de 2015, crear el SICE - TAC 2.0 como herramienta de información de costos operativos del transporte de carga por carretera y dictar otras disposiciones necesarias para la operación del transporte de carga.

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página Web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, desde el día 28 de julio hasta el 04 de agosto de 2016, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas.

Que en virtud de lo anterior,

RESUELVE

Artículo 1. Modifíquese el Anexo 1 de la Resolución 2502 de 2015, el cual quedará conforme lo dispuesto en el Anexo 1 de la presente resolución, el cual hace parte integral de la misma.

Artículo 2. Actualización de rendimientos y canasta de costos. La actualización de los rendimientos y de la canasta de los costos variables se realizará de acuerdo a la estructura de costos de operación vehicular para el transporte de carga. Este procedimiento se realizará con el acompañamiento del Observatorio de Transporte de Carga por Carretera.

Los resultados de los procedimientos estadísticos se incorporarán al modelo de cálculo del sistema SICE - TAC o Sistema de Costos de Operación del transporte de carga, una vez sean consolidados y aprobados por el Ministerio.

Artículo 3. Periodicidad de actualización. El SICE-TAC o Sistema de Costos de Operación del transporte de carga, se actualizará la primera semana de cada mes. En el caso de valores cuya periodicidad sea mayor, se utilizará el último valor disponible.

Artículo 4. Parámetros objeto de fijación o actualización. Por fijación y actualización de parámetros se entenderá el proceso de alimentación del sistema SICE - TAC o Sistema de Costos de Operación del transporte de carga, en las condiciones que se enuncian a continuación:

Parámetros generales del modelo

- Velocidades: Corresponde a la velocidad promedio en la que un vehículo recorre una ruta.
- Horas hábiles de operación al mes: Corresponde al número de horas al mes en el que el vehículo se encuentra operando, bien sea movilizandocarga o empleando tiempo en los procesos de cargue y descargue.

"Por la cual se modifica el anexo 1 de la Resolución 2502 del 24 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones"

- Tiempo de recuperación del capital: Corresponde al número de meses en los que se amortiza la recuperación de la inversión del vehículo.
- Distancias: Corresponde a los kilómetros entre un punto de origen y destino.

Los parámetros generales del modelo podrán ser revisados y modificados, si el Comité Sectorial de Carga lo considera por razones de ajuste al modelo o a errores en el sistema como en el caso de las distancias.

Costos Fijos

Los costos fijos en el SICE - TAC o Sistema de Costos de Operación del transporte de carga son todos aquellos que no están en función del número de kilómetros recorridos por el vehículo, es decir, son aquellos que se deben efectuar independientemente de si el vehículo opera o no. Estos se dividen en 5 grupos: salarios y prestaciones del conductor, capital, seguros, parqueaderos, impuestos.

Por su naturaleza, y al ser actualizados por el Ministerio de Transporte, podrán ser objeto de discusión del Comité Sectorial de Carga, las fuentes con las que se alimentan dichos costos de la siguiente manera:

Capital: Para calcular el costo de capital será necesario considerar tres (3) insumos: Valor del vehículo, tasa de interés de captación y número de periodos de amortización. El comité podrá evaluar y definir la fuente de información idónea para dichos insumos.

Parqueaderos: Para calcular el costo de parqueaderos se toma el valor por noche para cada configuración y se multiplica por treinta (30) para obtener el valor mensual. El comité podrá evaluar y definir la fuente de información idónea para dicho insumo.

Impuestos: Para calcular el costo de impuestos es necesario definir la base gravable y tomar la tasa impositiva para obtener el costo anual. La base gravable será la definida por el Ministerio de Transporte para la vigencia fiscal del correspondiente año.

Seguros: Para calcular el costo de seguros se toma el valor de las primas de los seguros SOAT y Extracontractual. El comité podrá evaluar y definir la fuente de información idónea para el seguro Extracontractual, dado que el SOAT se encuentra regulado y estandarizado.

En el caso de los salarios, la fuente de información de referencia es el salario mínimo y las consideraciones para su cálculo están expresadas en concordancia con el parámetro "horas hábiles de operación al mes". Por lo tanto, dicho ítem podrá ser modificado a través de los cambios en dicho parámetro general.

Costos Variables

Los costos variables están compuestos por los siguientes ítems: combustible, mantenimiento y reparaciones, peajes, lubricantes, llantas, filtros, lavado y engrase e imprevisto. Considerando la estructura matemática para el cálculo se deben tener en cuenta los siguientes insumos para cada uno de estos ítems: rendimiento y precio. Los Peajes serán de conformidad en lo establecido en la (s) resolución(s) que expida el Ministerio de Transporte por caseta y ruta.

Los rendimientos para cada ítem serán calculados según las siguientes dimensiones: Tipo de calzada (Calzada sencilla, Doble calzada), Tipo de terreno (Ondulado, Plano y Montañoso)

El precio de cada ítem está expresado en pesos colombianos (COP) y corresponde al valor de una (1) unidad según corresponda. El modelo incluye la variable cantidad según configuraciones vehiculares.

El Observatorio de Transporte de Carga por Carretera podrá evaluar y determinar los criterios para definir los insumos que permitan el cálculo de los costos variables, es decir, rendimientos y precios. Adicionalmente, será posible establecer, a consideración del observatorio, la inclusión de uno o varios conceptos de costos definiendo previamente la fuente de información para rendimiento y

"Por la cual se modifica el anexo 1 de la Resolución 2502 del 24 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones"

precio del mismo.

Otros Costos

Los otros costos están compuestos por los siguientes ítems: comisiones, factor de administración, reafuente e ICA, costo adicional espera y descuentos administrativos.

Artículo 5. SICETAC 2.0. El SICE - TAC 2.0 es la herramienta de información de costos operativos del transporte de carga por carretera, considerando las siguientes modificaciones en relación al SICE - TAC.

A). Nuevas configuraciones vehiculares. El sistema SICE - TAC 2.0 contemplará las siguientes configuraciones vehiculares:

Nombre Configuración	Descripción Vehículo	Descripción Semirremolque
2T	Camión Rígido de 2 ejes "Turbo".	
2	Camión Rígido de 2 ejes	
3	Camión Rígido de 3 ejes	
4	Camión Rígido de 4 ejes	
2S1	Tractocamión de 2 ejes	Semiremolque de 1 Eje
2S2	Tractocamión de 2 ejes	Semiremolque de 2 Ejes
2S3	Tractocamión de 2 ejes	Semiremolque de 3 Ejes
3S1	Tractocamión de 3 ejes	Semiremolque de 1 Eje
3S2	Tractocamión de 3 ejes	Semiremolque de 2 Ejes
3S3	Tractocamión de 3 ejes	Semiremolque de 3 Ejes

El observatorio podrá evaluar y definir la fuente de información idónea para determinar las configuraciones vehiculares.

B.) Tipología de carga. EL SICE - TAC 2.0 contemplará las siguientes tipologías de carga

- Carga en Contenedores, esta definición no incluye los contenedores refrigerados.

Es un recipiente de carga resistente para permitir su reiterada reutilización, concebido especialmente para facilitar el transporte de las mercancías mediante uno o varios modos de transporte, posee una dimensión normalizada de 20 pies o 40 pies.

- Carga Refrigerada, esta definición incluye los contenedores refrigerados
- Carga en Granel Sólido

Es toda carga sólida, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades.

- Carga en Granel Líquido

Es toda carga líquida, transportada en forma masiva, homogénea, sin empaque, cuya manipulación usual no deba realizarse por unidades.

- Carga General

Es toda la carga que no se transporta en las tipologías anteriores.

Cuando la carga ocupe la capacidad volumétrica del vehículo, el costo del flete se pagará como carga completa.

C). Unidades de carga o carrocerías. El SICE - TAC 2.0 contemplará las siguientes unidades de transporte.

[Handwritten signatures and initials]

"Por la cual se modifica el anexo 1 de la Resolución 2502 del 24 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones"

Tipos de Carrocerías
Estacas
Furgón
Tanque
Volco
Tolva
Portacontenedores
Planchón
Estibas

Artículo 6. Procedimiento estadístico. No obstante lo contenido en la presente Resolución, los procedimientos estadísticos realizados por el DANE serán considerados como insumo para el análisis y la discusión en el observatorio.

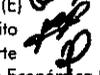
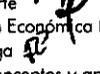
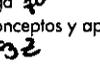
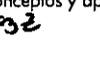
En todo caso, el observatorio podrá evaluar y definir la fuente de información idónea para cada insumo.

Artículo 7. Vigencia. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las que le sean contrarias.

Dada en Bogotá D.C., a los 10 AGO 2016

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.


 JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO
 Ministro de Transporte

- Reviso: Dimitri Zaninovich Victoria - Viceministro de Infraestructura 
 Amparo Lotero Zuluaga. - Jefe Oficina Asesora de Jurídica (E) 
 Ayda Lucy Ospina Arias - Directora de Transporte y Tránsito 
 Manuel Gonzalez Hurtado - Asesor Ministerio de Transporte 
 Oscar Gustavo Acosta Manrique - Jefe Oficina Regulación Económica (E) 
 Andrea Lorena Rodriguez Pineda - Grupo Logística y Carga 
 Claudia Fabiola Montoya Campos- Coordinadora grupo conceptos y apoyo legal 
 Gisella Fernando Beltrán Zambrano - Oficina Jurídica 

ANEXO 1.

SISTEMA DE INFORMACION DE COSTOS EFICIENTES - SICETAC

Protocolo de Actualización de la Herramienta SICE TAC

INTRODUCCIÓN

El Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte -SICE TAC- es una herramienta tecnológica para el cálculo objetivo de los costos de operación en el transporte de carga, que contiene los costos eficientes de operación para un camión entre un origen y un destino específico, de acuerdo a lo establecido en la Resolución 757 de 2015.

ACTUALIZACIÓN DE PRECIOS

En la presente sección se establece la metodología para la actualización de precios de los diferentes insumos que componen la canasta de costos del SICE TAC, para los tres tipos de costos contemplados.

La actualización de precios se llevará a cabo trimestralmente

1.1 Costos Variables

Los costos variables en el SICE TAC son todos aquellos que son función del número de kilómetros recorridos por el automotor. Estos costos se dividen en ocho grupos, y estos a su vez en un número determinado de ítems dependiendo de la configuración vehicular.

Para cada uno de los ítems se tiene un rendimiento específico en kilómetros de duración, un precio y una cantidad (según corresponda) para cada configuración vehicular. Los rendimientos se han mantenido invariables desde la creación del SICETAC.

Tanto los rendimientos como los precios de las partes piezas e insumos de acuerdo a las configuraciones vehiculares contempladas en el SICE - TAC, serán establecidos por el observatorio dispuesto para ello.

Es importante mencionar que adicional a la actualización de los precios, los costos variables contienen un rubro denominado "imprevistos". El gasto en imprevistos es equivalente al 7.5% del gasto en los demás costos variables, sin incluir combustible ni peajes ya que el gasto en estos elementos siempre se efectúa, lo cual quiere decir que no pueden haber imprevistos por cuenta de estos elementos. Como el gasto en imprevistos es una tasa, este está en función de las variaciones de otros costos variables.

En el caso del combustible, el dato oficial del precio de ACPM es la Resolución expedida por el Ministerio de Minas y Energía mensualmente. El sistema toma el dato de precio de ACPM para la ciudad de Bogotá como valor de referencia. Los rendimientos para cada vehículo están desagregados por tipo de terreno (plano, ondulado y montañoso) y se han mantenido fijos desde la creación del SICE - TAC.

A continuación se mencionan los detalles de cada costo variable, según el índice que se tiene en cuenta, la fuente y periodicidad de actualización.

1.1.1 Combustible

Ítems: ACPM.



"Por la cual se modifica el anexo 1 de la Resolución 2502 del 24 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones"

Tabla 2: Combustibles

Parámetros Combustible	Configuración		
	2 ejes	3 ejes	CS
Rendimiento (km)	9.5 (p*), 6.7 (o**), 4.6 (m***)	9.7 (p*), 7.1 (o**), 4.9 (m***)	5.4 (p*), 4.0 (o**), 2.8 (m***)
Precio Abr. 2015	7,611.47		
Índice de Actualización	Índice	Precio ACPM para Bogotá	
	Fuente	Ministerio de Minas y Energía.	
	Periodicidad	Mensual	

*p: terreno plano. **o: terreno ondulado. ***m: terreno montañoso.

1.1.2 Mantenimiento y reparaciones

El gasto en mantenimiento depende del precio de los repuestos, el precio de la mano de obra y la duración de la reparación.

Ítems que lo componen: alternador, Árbol de levas, automático de arranque (mantenimiento), balinera, barrelly ployer, baterías, bomba hidráulica, bombillas, bronces, bujes árbol de levas, bujes balancín, bujes tensor, cabezote, cámara de seguridad., campana, carretas (piñas corredizas), casquete bancada, casquete biela, caucho central, caucho puntas, cigüeñal, copillas, cruceta 5-280, cruceta 5-281, cruceta 5-407, cruceta 5-88, cruceta diferencial, cruceta ecualización, disco silicona, eje delantero-retenedor, eje delantero-rodillo y cuna exterior, eje delantero-rodillo y cuna interior, eje divisor, eje trasero-retenedor, eje trasero-rodillo y cuna exterior, eje trasero-rodillo y cuna interior, empaque válvula chas, empaque válvula principal (bomba freno), empaque válvula tráiler, empaquetadura inferior, empaquetadura superior, empaquetadura bomba inyección, empaquetadura turbo, empaquetadura completa, escualizador divisor, freno motor (kit reparación), guías, inyectores, juego de arandelas, juego de bandas completo, juego discos, juego empaquetadura inyectores, juego freno delantero, juego manguera mula-tray, kin-ping base, kit camisa y pistón (anillos), kit de arandelas (espaciador), kit de rodamientos (maletín), kit reparación bomba, kit reparación caja, motor de arranque, muelle delantero-bujes, muelle delantero-hoja principal, muelle delantero-segunda hoja, muelle delantero-tercera hoja, muelle delantero-tornillo (pasador central), muelle trasero-bujes, muelle trasero-hoja principal, muelle trasero-segunda hoja, muelle trasero-tercera hoja, muelle trasero-tornillo (pasador central), muelle tráiler 3 ejes -hoja principal, muelle tráiler 3 ejes -segunda hoja, muelle tráiler 3 ejes -tercera hoja, muelle tráiler 3 ejes -tornillo (pasador central), paredes, piñón ataque (divisor), piñón de locos, piñón de quinta, piñón del mono, piñón diferencial, platos, porta-copillas, prensa y balinera, propulsor(eje de toma), radiador (mantenimiento), regulador alternador (mantenimiento), reparación bomba inyección, retenedor speed, rodillo lateral diferencial, rodillo speed de la punta, rotor, satélites, sincronismo (caja mono), speed y corona, tapas ecualización, tapicería, tensor ajuste, terminal dirección, torre trasera, tráiler, tráiler -cuna, tráiler -retenedor, tráiler -rodillo, turbo cargado, unidad halógena, válvulas de escape.

Tabla 3: Mantenimiento y reparaciones

	Configuración		
	2 ejes	3 ejes	CS
Fuente	Observatorio	Observatorio	Observatorio
Periodicidad	Mensual	Mensual	Mensual

1.1.3 Peajes

Los peajes son actualizados por tipo de vehículo (2, 3 ejes y CS), para cada una de las rutas. La periodicidad de actualización es variable de acuerdo a las resoluciones de modificación o creación de peajes en las rutas establecidas en el SICE TAC.

"Por la cual se modifica el anexo 1 de la Resolución 2502 del 24 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones"

Tabla 4: Peajes

	Configuración		
	2 ejes	3 ejes	CS
Fuente	INVIAS y ANI	INVIAS y ANI	INVIAS y ANI
Periodicidad	Según novedades	Según novedades	Según novedades

1.1.4 Lubricantes

El gasto de lubricantes en un viaje depende del precio del lubricante, su duración, el número de unidades de lubricante requeridas por tipo de lubricante y la distancia de la ruta origen-destino que se esté analizando.

Ítems: Lubricantes para caja, diferenciales y motor.

Tabla 5: Lubricantes

	Configuración		
	2 ejes	3 ejes	CS
Fuente	Observatorio	Observatorio	Observatorio
Periodicidad	Mensual	Mensual	Mensual

1.1.5 Lavado y engrase

El gasto en servicios de estación depende del precio y la duración del lavado y engrase.

Tabla 6: Lavado y engrase

	Configuración		
	2 ejes	3 ejes	CS
Fuente	Observatorio	Observatorio	Observatorio
Periodicidad	Mensual	Mensual	Mensual

1.1.6. LLANTAS

El gasto en llantas se analiza según el tipo de llanta ya que el rendimiento o duración no es igual. El gasto depende del precio de las llantas, su duración en kilómetros, el número de llantas que conforman el juego de cada tipo de llanta y la distancia de la ruta origen-destino que se evalúa.

Ítems: Llanta direccional, llanta de tracción y llanta de eje libre.

Tabla 7: Llantas

	Configuración		
	2 ejes	3 ejes	CS
Fuente	Observatorio	Observatorio	Observatorio
Periodicidad	Mensual	Mensual	Mensual

1.1.7. FILTROS

Las variables que influyen en el gasto de filtros por viaje son las mismas que en el caso de los lubricantes.

Ítems: filtro de aceite, filtro de aire, filtro de agua, filtro by-pass, filtro de combustible.

Tabla 8: Filtros 

"Por la cual se modifica el anexo 1 de la Resolución 2502 del 24 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones"

	Configuración		
	2 ejes	3 ejes	CS
Fuente	Observatorio	Observatorio	Observatorio
Periodicidad	Mensual	Mensual	Mensual

1.2 Costos Fijos

Los costos fijos en el SICE TAC son todos aquellos que no están en función del número de kilómetros recorridos por el vehículo, es decir, son aquellos que se deben efectuar independientemente de si el vehículo opera o no. Estos se dividen en 5 grupos.

Así mismo, tienen diversas fuentes de información según su naturaleza e idoneidad de la misma. El Ministerio de Transporte se encarga de recopilar esta información y actualiza los datos según corresponda a cada costo. A diferencia de los costos variables, los costos fijos se actualizan anualmente.

A continuación se mencionan los detalles de cada costo fijo, según la fuente y periodicidad de actualización.

1.2.1. Salarios

El valor del salario es tomado del Decreto anual de ajuste al Salario Mínimo Legal Vigente.

Tabla 9: Salarios

	Configuración		
	2 ejes	3 ejes	CS
Fuente	Ministerio de Trabajo	Ministerio de Trabajo	Ministerio de Trabajo
Periodicidad	Anual	Anual	Anual

1.2.2. Capital

En este concepto se determina cuánto le cuesta mensualmente al propietario lograr recuperar el capital invertido en el vehículo al cabo de 10 años. La fórmula que se utiliza para ello es la misma que se usa para determinar las cuotas mensuales fijas de un crédito a 10 años.

Se tienen en cuenta los siguientes parámetros para el cálculo:

i: Interés Bancario Corriente de los créditos de consumo y ordinarios que define la SFC. Se toma el interés del cierre de cada año.

N: Número de periodos anuales.

Valor del vehículo: Se establece anualmente consultando en el mercado el valor de los vehículos de las marcas representativas. Este proceso es realizado por el Grupo de Investigación y Desarrollo del Ministerio de Transporte.

O, P: Proporción del valor del vehículo que se debe recuperar al cabo de 10 años.

Tabla 10: Costo de capital

	Configuración		
	2 ejes	3 ejes	CS
Fuente	Ministerio de Transporte y Banco de la República	Ministerio de Transporte y Banco de la República	Ministerio de Transporte y Banco de la República
Periodicidad	Anual	Anual	Anual

1.2.3. Seguros



"Por la cual se modifica el anexo 1 de la Resolución 2502 del 24 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones"

Es el gasto anual en el seguro obligatorio (SOAT) más el seguro extracontractual. El valor total de estos seguros se divide en 12 para trabajar con valores mensuales. La fuente de información en cuanto al precio de los seguros proviene de Fasecolda y se actualiza anualmente.

1.2.3.1. Seguro Extracontractual

El valor del seguro extracontractual depende de las marcas más representativas aseguradas en el mercado, la edad promedio, la capacidad y el valor base del vehículo.

1.2.3.2. Seguro Obligatorio SOAT

El valor del seguro obligatorio depende de la capacidad del vehículo y es reglamentado por un acto administrativo.

Tabla 11: Seguros

	Configuración		
	2 ejes	3 ejes	CS
Fuente	Fasecolda	Fasecolda	Fasecolda
Periodicidad	Anual	Anual	Anual

1.2.4. Parqueaderos

El valor de parqueaderos se obtiene de la toma de información en campo en ciudades principales (y municipios aledaños) por parte del Ministerio de Transporte anualmente. Se utiliza la media aritmética para el cálculo del costo total.

Tabla 12: Parqueaderos

	Configuración		
	2 ejes	3 ejes	CS
Fuente	Observatorio	Observatorio	Observatorio
Periodicidad	Anual	Anual	Anual

1.2.5. Impuestos

Se trata del impuesto al rodamiento que equivale al 0.2% del valor del vehículo. Esta resolución es expedida por Ministerio de Transporte y Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Tabla 13: Impuestos

	Configuración		
	2 ejes	3 ejes	CS
Fuente	Ministerio de Transporte y Ministerio de Hacienda	Ministerio de Transporte y Ministerio de Hacienda	Ministerio de Transporte y Ministerio de Hacienda
Periodicidad	Anual	Anual	Anual

En relación al SICE - TAC 2.0, los criterios de discriminación por configuración son los contenidos en el artículo 5 de la presente resolución, considerando también los demás criterios de desagregación, contemplando las mismas fuentes de información.