



Ministerio de Transporte
República de Colombia

MT-1300-2 **026223**

Bogotá D. C. **22 AGO. 2003**

Señora
ELIZABETH LUNA ARBOLEDA
Calle 14ª No. 5 – 92 este, Bq. C 14 Apt. 403
SOACHA - CUNDINAMARCA

Asunto: Consulta sobre tarifas de peajes

Procedente de la Superintendencia de Puertos y Transporte para que se respondan los puntos 2, 3, 4 y 5 se recibió en este Despacho copia del oficio dirigido a esa entidad en el cual formula usted algunos interrogantes sobre los peajes. Al respecto, debo manifestarle lo siguiente:

Dado que el texto que sigue, tomado del manual "Generalidades de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor en Colombia", producido por el Grupo de Transporte de la Oficina Jurídica del Ministerio de Transporte en febrero de 2002, responde sus inquietudes, me he permitido transcribirlo con algunas pequeñas actualizaciones:

"El Ministerio de Transporte esta facultado para determinar la política general en materia de peajes; así mismo, el señor Ministro es el encargado de fijar los sitios de peaje y las tarifas de los mismos según se estableció en el Decreto 101 de 2000, "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones"¹ y posteriormente por el ordinal 15.5 del Decreto 2053 del 23 de julio de 2003, "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones."

¹ Artículos 3 y 6

El artículo 21 de la Ley 105 de 1993 definió algunos criterios para la fijación de tarifas de peaje así:

“(...)

- c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;
- d) Las tasas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, y
- e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valorización, en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal”.

Para la aplicación de estos criterios a la determinación de las tarifas es necesario conocer cuales son los principales elementos constitutivos de los costos que deben recuperarse a través de la tasa de peaje.

El valor que se cobra por el uso de la vía tiene en cuenta además del uso, el daño que cada vehículo causa a la estructura del pavimento y la distancia que recorre sobre la vía.

Para aplicar equidad fiscal y teniendo en cuenta que la tasa de peaje es la retribución de los usuarios por el servicio recibido y una compensación por el daño causado al pavimento, en aras de la equidad, la ley buscó una manera de fijar unas tarifas en proporción al servicio recibido y al daño causado, es decir quien más servicio recibe y/o más daño causa, mayor peaje paga y viceversa.

Estos criterios hacen que sea una obligación la aplicación de tarifas diferenciales. Considerando que las carreteras reciben mayor o menor daño según sean los pesos por eje² de los vehículos y las distan-

² Para calcular el daño causado al pavimento se determina lo que se llama Factor daño que es proporcional al peso transmitido al pavimento por los ejes del vehículo.

cias que sobre ella transiten, se determinan varias maneras de establecer las tarifas, dependiendo de la composición del tránsito promedio diario de un tramo de la vía y de los recorridos promedios de los automotores sobre ella. Para los volúmenes de tránsito totales medidos en las carreteras nacionales a cargo del Instituto Nacional de Vías, se han definido 5 categorías según la clase de vehículos que son:

- Categoría I, Automóviles, camperos y camionetas
- Categoría II, Buses, busetas y camiones de dos ejes
- Categoría III, Camiones de tres y cuatro ejes
- Categoría IV, Camiones de cinco ejes
- Categoría V, Camiones de seis ejes

Para las concesiones, las tarifas de peajes se fijan para seis o siete categorías, según la composición vehicular del tránsito que utilice la carretera. En algunos casos se consideran las categorías Camiones pequeños de dos ejes, camiones grandes de dos ejes y camiones de más de seis ejes

Se calcula, además, la cobertura de cada estación de peaje, correspondiente al recorrido promedio de los vehículos sobre cada tramo de vía, cuyas tarifas quedan clasificadas así:

- Tarifa Tipo A, Verde, para recorridos hasta de 40 kilómetros
- Tarifa Tipo B, Azul, para recorridos entre 40 y 80 kilómetros
- Tarifa Tipo C, Rojo, para recorridos de más de 80 kilómetros

El Verde, Azul y Rojo se refieren a los colores con los cuales se identifican las casetas de las respectivas estaciones de recaudo.

Además, se fijan tarifas diferenciales en consideración a las condiciones socio-económicas de algunas poblaciones o estratos de la misma, generalmente con tarifas que son el 50% o menos de los cobrados a la generalidad de los usuarios.

La aplicación de los criterios definidos por la Ley 105 de 1993 hace que exista una variedad de tasas correspondiendo cada una a estructura tarifaria distinta."

En relación con la pregunta 5 y para mayor claridad me permito hacerle la siguiente precisión:

La tarifa de los camiones consultan el esfuerzo que los ejes, a través de las llantas, transmiten a los pavimentos. No siempre el vehículo que pesa menos (de menor peso bruto vehicular), es el que hace menor daño. Algunas volquetas, por ejemplo, que tienen una gran capacidad de carga sólo disponen de dos ejes, por lo que el esfuerzo transmitido puede llegar a ser mayor que el transmitido por algunos tractocamiones con cinco o más ejes.

Atentamente,

Original Firmado por:
LEONARDO ÁLVAREZ CASALLAS

LEONARDO ÁLVAREZ CASALLAS
Jefe de Oficina Asesora de Jurídica

Proyectó:


Enrique Carbonell Salas

Revisó:


Jaime Ramirez Bonilla

Fecha de elaboración:

11 de agosto de 2003

Fecha de impresión: 12 de agosto de 2003

Número de radicado que responde: R. I. 5983

R. M. 46353

Archivo: 5983TarifasPeajes.doc