



RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*



Por la cual se modifica la Resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009 “Por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga de dos ejes”, modificada por la Resolución 2498 del 28 de junio de 2018.

LA MINISTRA DE TRANSPORTE

En ejercicio de sus facultades legales, en especial las que le confieren el numeral 6 del artículo 6 de la Ley 105 de 1993, el artículo 29 de la Ley 769 de 2002 y el numeral 6.3 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011,
y

CONSIDERANDO

Que los literales b) y e) del artículo 2 de la Ley 105 de 1993 establecen, respectivamente que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas y que la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

Que el numeral 6 del artículo 3 de la mencionada Ley 105 de 1993 dispone que el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio de transporte.

Que el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 define el Peso Bruto Vehicular (PBV) como el peso de un vehículo provisto de combustible, equipo auxiliar habitual y el máximo de carga.

Que el artículo 29 de la citada Ley 769 de 2002 establece que los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte, para lo cual debe tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional.

Que el artículo 1 de la Resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009 “*Por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a Vehículos de Transporte de Carga de dos ejes*”, modificada por el artículo 1 de la Resolución 2498 de 2018 del Ministerio de Transporte establece que los vehículos rígidos de dos (2) ejes destinados al transporte de carga registrados antes del 1 de enero de 2013, se someterán al control de peso en báscula, de acuerdo al peso bruto vehicular máximo establecido en la tabla allí dispuesta.

Que a través del artículo 1 de la Resolución 2308 del 12 de agosto de 2014, el Ministerio de Transporte dispuso que aquellos vehículos registrados a partir del 1 de enero de 2013 deberán someterse al control del peso bruto vehicular en báscula, el cual se hará tomando como límite máximo, el establecido por el fabricante en la Ficha Técnica de Homologación.

Que, el artículo 2 de la citada resolución señaló que, para aquellos vehículos registrados antes del 1 de enero de 2013, se tendría en cuenta para el control de peso bruto vehicular lo establecido en la citada Resolución 6427 del 17 de diciembre 2009 modificada por el artículo 1 de la Resolución 2498 de 2018.

Que, la Resolución 2498 de 2018, incluyó un párrafo transitorio en el artículo 1, que determinó que el peso máximo consagrado en la tabla de este artículo tendrá vigencia por un plazo máximo de cinco (5) años contados a partir de la fecha de publicación de esta resolución, esto es, hasta el 28 de junio de 2023.

Que, finalmente, a través del párrafo 4 del citado artículo, estableció una responsabilidad exclusiva del propietario del vehículo de carga cuando se exceda la capacidad de carga de los vehículos determinada en la ficha técnica de homologación del fabricante.

Que mediante memorando 20211010057723 del 13 de mayo de 2021, la Viceministra de Transporte solicitó a la Ministra de Transporte, la expedición del presente acto administrativo, con fundamento en lo siguiente:



RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F RAD_S*



Por la cual se modifica la Resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009 “Por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga de dos ejes”, modificada por la Resolución 2498 del 28 de junio de 2018.

“Conforme a las mesas realizadas y a las peticiones recibidas por los gremios de transporte de carga liviana, se solicitó la modificación del artículo 1 de la Resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009 “Por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga de dos ejes”, modificada por la Resolución 2498 del 28 de junio de 2018, en el sentido de igualar las condiciones de control en báscula del peso bruto vehicular de vehículos de carga rígidos de dos (2) ejes, entre los vehículos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013 y aquellos registrados después de la fecha, pues es claro que actualmente existe una diferenciación entre los vehículos con base en su fecha de matrícula, en la medida en que los primeros no pueden exceder en el control en báscula el peso bruto vehicular consagrado en la Ficha Técnica de Homologación, mientras que los segundos tienen un máximo permitido de acuerdo con lo dispuesto en la mencionada tabla que, puntualmente, les permite llevar un peso adicional al registrado.

Así las cosas y conforme al concepto de abogacía de la competencia emitido por la Superintendencia de Industria y Comercio mediante oficio con radicación 17-116087-5-0 del 17 de julio de 2017, se considera conveniente proceder a realizar dicha modificación, toda vez que la diferenciación en materia de control de peso bruto vehicular para los mencionados vehículos de carga, esto es, el relacionado con la fecha de registro de los mismos, es insuficiente para justificar ese trato desigual y a su vez afecta la libre competencia.

Por lo anterior, la Superintendencia recomendó al Ministerio de Transporte, los siguiente:

‘4. RECOMENDACIONES

De acuerdo con lo expuesto, la Superintendencia de Industria Comercio recomienda al Ministerio de Transporte:

- **Eliminar la diferenciación en materia de peso bruto vehicular máximo entre los Vehículos registrados antes después de la entrada en vigencia del Proyecto.**
- *Emplear como criterio para el control del peso bruto vehicular máximo para todos los Vehículos, el valor límite establecido por el fabricante en la ficha técnica de homologación otro criterio técnico basado en reglamentos técnicos su vez debidamente soportados en normas técnicas nacionales internacionales en los términos del Subsistema Nacional de la Calidad.*
- **Establecer en el Proyecto un plazo razonable las medidas correspondientes, que permitan los potencialmente afectados por la medida de que sea la ficha técnica de homologación acreditada por el fabricante, adaptarse los cambios regulatorios de forma tal que se dé prevalencia al interés general sobre el particular y, especialmente, en lo que interesa esta Entidad, se proteja el derecho constitucional colectivo la libre competencia económica. (...).’**

También, el artículo 333 de la Constitución Política describe la “libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades”, siendo necesario generar regulaciones propicias a garantizar la libre competencia entre los propietarios de transporte de carga en vehículos rígidos de dos (2) ejes sin importar su fecha de matrícula o registro inicial, pues este no es un criterio determinante para limitar la oferta del servicio de transporte terrestre de carga en los dichos equipos.

De acuerdo con lo anterior, resulta necesario establecer un marco regulatorio igualitario y apropiado en materia de control de peso bruto vehicular a los mencionados vehículos de carga que garantice la libertad de concurrencia en el mercado, sin imponer barreras de acceso injustificadas.

En todo caso, es preciso controlar los límites de peso bruto vehicular a los vehículos rígidos de dos (2) ejes destinados al transporte de carga hasta llegar al establecido en la Ficha Técnica de



RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*



Por la cual se modifica la Resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009 “Por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga de dos ejes”, modificada por la Resolución 2498 del 28 de junio de 2018.

Homologación como criterio razonable y definitivo que atiende a las especificaciones técnicas, de peso y de seguridad reales con las que cuenta el respectivo equipo.

Por otra parte, los gremios de transporte de carga solicitaron la modificación del término fijado en el artículo 1 de la Resolución 6427 de 2009 del Ministerio de Transporte, en relación con la vigencia del plazo de la aplicación del peso bruto vehicular máximo (P.B.V.) establecido en la tabla contenida en la citada disposición, teniendo en cuenta los efectos económicos negativos causados con ocasión de la pandemia del Coronavirus COVID-19.

En esa medida, mediante la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, el Ministerio de Salud y Protección Social, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 1753 de 2015, declaró el estado de emergencia sanitaria en todo el territorio nacional y adoptó medidas con el objeto de prevenir, mitigar los efectos y controlar la propagación de la pandemia del Coronavirus COVID-19 con vigencia inicial hasta el 30 de mayo de 2020, la cual fue prorrogada, por primera vez, hasta el 31 de agosto de 2020 mediante Resolución 844 de ese mismo año; por segunda vez, hasta el 30 de noviembre de la misma anualidad a través de la Resolución 1462 de 2020; por tercera vez, hasta el 28 de febrero de 2021 por medio de la Resolución 2230 del 27 de noviembre de 2020 y, por cuarta vez, hasta el 31 de mayo de 2021 a través de la Resolución 222 del 25 de febrero del mismo año.

Así las cosas, el vertiginoso escalamiento del brote del Coronavirus COVID-19 representa actualmente una amenaza global a la salud pública, con afectaciones al sistema económico de magnitudes impredecibles e incalculables.

Según el Boletín Técnico del Producto Interno Bruto (PIB) del cuarto trimestre del 2020 preliminar publicado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística -DANE-, el PIB decreció un 6.8% en el año 2020 respecto del año 2019, teniéndose que el transporte y almacenamiento, una de las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado, decreció en un 15.1%.

En ese sentido, se considera procedente la ampliación del plazo que permita a los transportadores tener un Peso Bruto Vehicular según la tabla contenida en la Resolución 6427 de 2009 durante los cinco (5) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente modificación, toda vez que este plazo permitirá la reactivación económica las empresas de transporte de carga y propietarios de vehículos de transporte de carga rígidos de dos (2) ejes y a su vez, se garantiza el abastecimiento de la población, de bienes como alimentos, medicamentos y todos los insumos necesarios para atender la actual emergencia.

Por otra parte, es necesario proceder a modificar la responsabilidad exclusiva del propietario del vehículo de carga por transportar peso en exceso de lo indicado en la Ficha Técnica de Homologación (F.T.H) toda vez que el numeral 4 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993 prescribe que son sujetos sancionables aquellos que faciliten la violación de normas de transporte y, para el presente caso, el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 – Estatuto Nacional de Transporte, dispone la posibilidad de sancionar con multa cuando se compruebe que un equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga, por lo que se hace necesario, de igual forma, incluir la responsabilidad del generador de la carga y de la empresa de transporte, ante la responsabilidad in vigilando e in contrahendo.

De igual forma, conforme lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley 105 de 1993, las autoridades de vigilancia y control tienen la facultad de imponer sanciones por la violación a las normas reguladoras del transporte a los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales, las personas que conduzcan vehículos, las personas que utilicen la infraestructura de transporte, las personas que violen o faciliten la violación de las normas, las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte y las empresas de servicio público. Lo anterior, como ha sido precisado por el Tribunal Administrativo de Cundinamarca en providencia del 12 de febrero de 2021, lo que implica que podrán ser investigadas y sancionadas aquellas personas que violen o que



RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*



Por la cual se modifica la Resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009 “Por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga de dos ejes”, modificada por la Resolución 2498 del 28 de junio de 2018.

faciliten la violación de las normas, sin que necesariamente sean sujetos de vigilancia, inspección y control de Superintendencia de Transporte.”

Que, el director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV, manifestó mediante oficio con radicado 20211000015561 de 13 de mayo de 2021, lo siguiente:

“El 53% del total de causas probables de los siniestros viales en vehículos C2, corresponde a las siguientes 7 principales causas, en donde no se registra ninguna asociada al exceso de peso y carga.

Esta poca representatividad puede estar determinada por la ausencia de elementos técnicos al momento del registro del IPAT, que permitan establecer este tipo de causa probable.

(...)

Teniendo en cuenta las causas probables asociadas a un exceso de carga o peso en los vehículos C2, no se cuenta con diferencias estadísticamente significativas para aquellos registrados antes del 1º de enero de 2013 y los registrados a partir de esta fecha.

(...)

De acuerdo con lo manifestado, se concluye que no existen datos representativos relacionados con el exceso de carga o peso en los vehículos C2, como causa probable dentro de las cifras de siniestralidad vial para el periodo analizado.”

Qué, por lo anterior, se procede a modificar el artículo 1 de la Resolución 6427 de 2009 del Ministerio de Transporte, determinando un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular (P.B.V.) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos (2) ejes sin importar la fecha de su matrícula ante el peso permitido en la tabla contenida en la citada disposición, así como la ampliación en el término por cinco (5) años desde la entrada en vigencia del presente acto administrativo y la modificación a la responsabilidad derivada del exceso de peso del vehículo para su propietario, la empresa de transporte y el generador de la 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, el artículo 2.1.2.1.14. del Decreto 1081 de 2015, modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017, y la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias, comentarios o propuestas alternativas por parte de ciudadanos y grupos de interés.

Que el Viceministerio de Transporte conservará los documentos asociados a la publicación del presente acto administrativo. Todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1. Modifíquese el artículo 1 de la Resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009, modificado por el artículo 1 de la Resolución 2498 del 28 de junio de 2018, el cual quedará así:

“Artículo 1. Todos los vehículos rígidos de dos (2) ejes destinados al transporte de carga, sin importar su fecha de registro inicial o matrícula, se someterán al control de peso en báscula, de acuerdo con el peso bruto vehicular máximo establecido en la siguiente tabla:

Rango Peso Bruto Vehicular (PBV) registrado	Máximo peso bruto vehicular permitido
---	---------------------------------------

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*



Por la cual se modifica la Resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009 “Por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga de dos ejes”, modificada por la Resolución 2498 del 28 de junio de 2018.

en el RUNT	en control de básculas (kilogramos)
Menor o igual a 5.000 kilogramos	5.500
Mayor a 5.000 kilogramos y menor o igual a 6.000 kilogramos	7.000
Mayor a 6.000 kilogramos y menor o igual a 7.000 kilogramos	9.000
Mayor a 7.000 kilogramos y menor o igual a 8.000 kilogramos	10.500
Mayor a 8.000 kilogramos y menor o igual a 9.000 kilogramos	11.500
Mayor a 9.000 kilogramos y menor o igual a 10.500 kilogramos	13.500
Mayor a 10.500 kilogramos y menor o igual a 13.000 kilogramos	15.500
Mayor a 13.000 kilogramos y menor o igual a 17.500 kilogramos	17.500

Parágrafo 1: El peso máximo establecido en la tabla del presente artículo tendrá vigencia durante a los cinco (5) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente modificación. A partir del vencimiento de este plazo los vehículos rígidos de dos (2) ejes destinados al transporte de carga que transiten por el territorio nacional se someterán al control de peso bruto vehicular en báscula de conformidad con el Peso Bruto Vehicular (PBV) estipulado por el fabricante en la Ficha Técnica de Homologación (FTH) y para aquellos vehículos que no cuenten con Ficha Técnica de Homologación como límite máximo el asignado en el Registro Nacional Automotor según se establece en el inciso dos del parágrafo 2 del artículo 1 de la presente resolución.

Parágrafo 2. El procedimiento de estandarización será el siguiente: La concesión del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) o quien haga sus veces, deberá asignar el Peso Bruto Vehicular estándar para los vehículos rígidos de dos (2) ejes con base en la información que contiene la Ficha Técnica de Homologación (FTH), y actualizar el Registro Nacional Automotor.

Para aquellos vehículos que no cuenten con Ficha Técnica de Homologación (FTH) o tengan inconsistencias en el peso bruto vehicular reportado en la plataforma HQ RUNT, el Viceministerio de Transporte a través de la Subdirección de Transporte en coordinación con el Grupo Coordinación RUNT del Ministerio de Transporte, deberá designar un equivalente de peso bruto vehicular para que sea cargado en el Registro Nacional Automotor, teniendo en cuenta las características de vehículos similares en cuanto a marca, modelo, línea, cilindraje y carrocería.

Los vehículos que no cuenten con la información de las anteriores características en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y aquellos que soliciten ajuste de los datos consignados en el mismo, deberán atender el procedimiento que para el efecto reglamente el Ministerio de Transporte.

Una vez vencido el plazo que se determine en el reglamento para efectuar este procedimiento y el de migración de la información en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), se entenderá finalizado el proceso de estandarización de la totalidad de los vehículos rígidos de dos (2) ejes.

Parágrafo 3. Una vez culminado el proceso de estandarización descrito en el parágrafo 2 del presente artículo, las autoridades de tránsito de que tratan el artículo 3 de la Ley 769 de 2002,

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*

de *F_RAD_S*



Por la cual se modifica la Resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009 “Por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga de dos ejes”, modificada por la Resolución 2498 del 28 de junio de 2018.

modificada por la Ley 1383 de 2010, deberán verificar la información del peso bruto vehicular registrada en el RUNT para determinar el cumplimiento del rango máximo de peso permitido, de que trata el artículo 1 de la presente resolución.

En los casos en los cuales los vehículos efectúen el transporte de carga con peso superior al máximo autorizado en el artículo primero de la presente resolución procederá la imposición de las sanciones de que trata el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010.

Parágrafo 4. Conforme lo dispone el artículo 36 de la Ley 336 de 1996 y el artículo 93-1 de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 18 de la Ley 1383 de 2010, serán solidariamente responsables por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa de transporte a la cual esté vinculado el vehículo automotor, cuando el mismo exceda los límites de peso establecidos en el artículo 1 de la presente resolución.

Parágrafo 5. De conformidad con lo establecido en el numeral 4 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993, cuando se exceda la capacidad de carga de los vehículos determinada en la tabla consagrada en el presente artículo o en la ficha técnica de homologación del fabricante según corresponda, la responsabilidad derivada de dicho exceso en materia de transporte será del generador de la carga, la empresa de transporte y cualquier persona que viole o facilite su violación.

El generador de la carga y la empresa de transporte no podrán trasladar o recobrar el valor de las sanciones a los propietarios del vehículo, así como tampoco podrán exigir garantías o cauciones a los propietarios del vehículo por dicho concepto.

La sanción deberá ser pagada y asumida sólo por quien sea sancionado por la Superintendencia de Transporte.”

Artículo 2. Vigencia y derogatorias. La presente resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y deroga las Resoluciones 2308 del 12 de agosto de 2014 y 4918 de 25 de octubre de 2018.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

{firma}

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ

Revisó:

Proyectó:

Carmen Ligia Valderrama Rojas - Viceministra de Transporte

María Angélica Cruz Cuevas – Asesora Ministra de Transporte

Beatriz Helena García Guzmán - Jefe Oficina de Asesora Jurídica

Aura Nancy Pedraza Piragauta – Abogada Oficina Asesora de Jurídica

María del Pilar Uribe Pontón – Coordinadora Grupo de Regulación

Angie Marcela Rincón Jiménez – Abogada Viceministerio de Transporte

Camilo Ernesto Ojeda Amaya – Abogado Viceministerio de Transporte