

3. Que se asuma el compromiso de restituir las locaciones o elementos por parte del productor, como mínimo en idéntico estado al momento en que fueron recibidos. Podrán exigirse las garantías que procedan.

Parágrafo 1°. Lo establecido en este artículo no elimina o reemplaza en modo alguno el permiso unificado previsto en el artículo 17 de la Ley 1556 de 2012 a cargo de las entidades territoriales, para filmación en espacios públicos.

Parágrafo 2°. Si lo estima necesario, la entidad a la que se dirija la solicitud puede requerir el concepto del Ministerio de Cultura en lo pertinente a las obras cinematográficas o de la Comisión Filmica Nacional instituida en el Fondo Mixto de Promoción Cinematográfica "Proimágenes Colombia", cuando se trate de otro género de obras extranjeras que vengan a hacer esta clase de trabajos al país.

El concepto se referirá exclusivamente a la pertinencia del proyecto respecto de objetivos de desarrollo audiovisual en el país, y no tiene ningún carácter vinculante".

Artículo 3°. *Vigencia.* El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y adiciona el Decreto número 1080 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Cultura.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 28 de junio de 2018.

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

La Ministra de Cultura,

*Mariana Garcés Córdoba.*

## MINISTERIO DE TRANSPORTE

### RESOLUCIONES

#### RESOLUCIÓN NÚMERO 0002498 DE 2018

(junio 28)

*por la cual se modifica el artículo 1 de la Resolución 6427 de 17 de diciembre de 2009 del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga rígidos de dos (2) ejes.*

El Ministro de Transporte, en uso de sus facultades legales y en especial las conferidas por los artículos 2° y 3° de la Ley 105 de 1993, artículo 29 de la Ley 769 de 2002, numeral 6.3 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011, y

#### CONSIDERANDO:

Que el artículo 24 de la Constitución Política, desarrollado por el artículo 1° y sus incisos 2° y 3° de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, consagra que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad de los habitantes y preservación de un ambiente sano, para lo cual le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Que los artículos 2° y 3° de la Ley 105 de 1993, establecen como principios rectores del transporte, entre otros, el de la intervención del Estado en condiciones de libertad de acceso, calidad, oportunidad y seguridad de los mismos y el de la libertad de empresa, el cual se desarrolla mediante la reglamentación de las condiciones de carácter técnico u operativo, para la prestación del servicio que expide el Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte.

Que el artículo 2° de la Ley 336 de 1996 -Estatuto Nacional del Transporte- señala: "*La seguridad especialmente relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de Transporte*".

Que de conformidad con lo establecido en los artículos 36 de la Ley 336 de 1996 y 93-1 de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 18 de la Ley 1383 de 2010, el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor serán responsables solidariamente por el pago de multas por infracciones de tránsito.

Que transportar carga con peso superior al autorizado está contemplado como un tipo de infracción de tránsito, que será sancionado conforme lo establece el literal D.13 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010.

Que el artículo 29 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito - establece: "*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 desde el año 2009, con fundamento en condiciones especiales en la prestación del servicio de transporte de carga rígidos de configuración 2 que se presentaron y afectaron la normal circulación, se han venido expidiendo reglamentaciones hasta la fecha, que entre otros, suspenden el control de los límites de peso a dichos vehículos o establecen parámetros de control de peso bruto vehicular para transitar con un peso superior a la ficha técnica de homologación.

Que entre estas, mediante la Resolución 6427 de 2009 el Ministerio de Transporte dicta disposiciones para el control de peso a Vehículos de Transporte de Carga de dos ejes, estableciendo en el artículo 1 que los vehículos de transporte de carga de configuración

2, incluidos los vehículos HI-R 190, deben ser sometidos a control de peso bruto vehicular aplicando como parámetro de control un peso bruto vehicular máximo de 17000 kilogramos, con una tolerancia positiva de medición de 425 kilogramos.

Que posteriormente el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 2308 de 2014, por la cual establece medidas para el control de peso a vehículos de transporte de carga, de la siguiente forma: i) Los vehículos de transporte de carga registrados a partir del 1° de enero de 2013, deberán someterse al control del peso bruto vehicular en báscula, tomando como límite máximo el establecido por el fabricante en la Ficha Técnica de Homologación y ii) Aquellos vehículos registrados antes del 1° de enero de 2013, se tendrá en cuenta para el control de peso bruto vehicular lo establecido en la Resolución número 6427 de 2009.

Que conforme a lo contenido en la citada Resolución 2308 de 2014, en el artículo 2° se estableció una excepción a los vehículos registrados antes del 1° de enero de 2013 permitiendo un peso bruto vehicular máximo de 17000 kilogramos, con una tolerancia positiva de medición de 425 kilogramos, lo que equivale aproximadamente a transitar con un peso superior a la ficha técnica de homologación por encima del 300%.

Que mediante memorando 20184000093363 del 20 de junio de 2018, el Director de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, solicita la emisión del acto administrativo respectivo a fin de reglamentar las condiciones bajo las cuales se debe prestar la actividad en los vehículos rígidos de dos (2) ejes destinados al transporte de carga. En dicho escrito, refiere que la Universidad Nacional a través de Convenio Interadministrativo con el Ministerio de Transporte, celebrado el 21 de agosto del 2015, adelantó un estudio con el objeto de analizar la operatividad de los requisitos técnicos de homologación de vehículos de carga y pasajeros, donde uno de sus componentes se centró en el control de peso en vehículos de carga tipo C2.

Que igualmente refiere que, con base en el citado estudio se evidenció la necesidad de reglamentar las condiciones bajo las cuales se debe prestar el servicio de transporte de carga, siendo importante considerar la economía nacional, la infraestructura, la seguridad vial y el desempeño técnico y mecánico de los vehículos, por lo que, teniendo en cuenta que todos los vehículos rígidos de dos ejes actualmente pueden transportar hasta 17,5 toneladas, esto es, transitar con un peso superior a la ficha técnica de homologación por encima del 300% para los vehículos livianos, es imperioso establecer condiciones respecto al peso bruto vehicular buscando mitigar las afectaciones a la seguridad vial en las operaciones de transporte de mercancías.

Así mismo, en el citado oficio señala el referido Director que se busca que las autoridades de tránsito verifiquen el peso bruto vehicular que se mide a través de básculas en carretera, verificándolo con base en la tabla donde se establecen los rangos y los máximos pesos permitidos sin superar el 50%.

Que el Viceministerio de Transporte a través de la Dirección de Transporte y Tránsito según lo manifiesta en el referido memorando "...ha evaluado varias alternativas y ha sostenido varias reuniones con el gremio de livianos, el gremio de los vehículos más grandes, los fabricantes, ensambladores e importadores de vehículos. Como resultado de dichas reuniones y con el propósito de tomar la mejor decisión se estableció que las consideraciones técnicas deben ser complementadas por aspectos jurídicos" en este sentido, coligen que para el control deseado de peso máximo en báscula, es necesario considerar aspectos económicos y jurídicos que pueden afectar a particulares que de buena fe tomaron decisiones y adquirieron condiciones para operar en el mercado, y en consecuencia, se requiere un periodo de transición de cinco (5) años con fundamento en el principio de confianza legítima, para que se otorgue el tiempo y los medios a los propietarios de vehículos rígidos de dos (2) ejes, para ajustarse gradualmente al peso máximo para control en báscula establecido en la ficha técnica de homologación como medida definitiva.

Que respecto a los aspectos jurídicos mencionados por el Director de Transporte y Tránsito, se tiene que la Corte Constitucional en Sentencia C-981 de 2010 estableció sobre la confianza legítima que:

*"... Finalmente, cabe anotar que cualquier acto que pretenda modificar la expectativa creada en los administrados, debe tener en cuenta los siguientes criterios con el fin de garantizar el principio de confianza legítima: (i) la medida de protección no equivale a indemnización ni a reparación y (h) debe brindarse el tiempo y medio necesarios para que pueda reequilibrar su posición o se adapte a la nueva situación. (...).*

*Política Pública- Condiciones básicas a la luz de la Constitución Política.*

*Debe existir (i) un plan específico para garantizar de manera progresiva el goce efectivo del derecho constitucional en su faceta prestacional; (ii) un cronograma de actividades para su ejecución. El plan (iii) debe responder a las necesidades de la población hacia la cual fue estructurado; (iv) debe ser ejecutado en un tiempo determinado, sin que este lapso se torne en irrazonable ni indefinido y; (v) debe permitir una verdadera participación democrática en todas las etapas de su elaboración".*

Así mismo, la Corte Constitucional en Sentencia C-131/04 manifestó lo siguiente:

*"En esencia, la confianza legítima consiste en que el ciudadano debe poder evolucionar en un medio jurídico estable y previsible, en cual pueda confiar. Para Müller, este vocablo significa, en términos muy generales, que ciertas expectativas, que son suscitadas por un sujeto de derecho en razón de un determinado comportamiento en relación con otro, o ante la comunidad jurídica en su conjunto, y que producen determinados efectos jurídicos; y si se trata de autoridades públicas, consiste en que la obligación para las mismas de preservar un comportamiento consecuente, no contradictorio frente a los particulares,*

surgido en un acto o acciones anteriores, incluso ilegales, salvo interés público imperioso contrario. Se trata, por tanto, que el particular debe ser protegido frente a cambios bruscos e inesperados efectuados por las autoridades públicas. En tal sentido, no se trata de amparar situaciones en las cuales el administrado sea titular de un derecho adquirido, ya que su posición jurídica es susceptible de ser modificada por la Administración, es decir, se trata de una mera expectativa en que una determinada situación de hecho o regulación jurídica no serán modificadas intempestivamente. De allí que el Estado se encuentre, en estos casos, ante la obligación de proporcionarle al afectado un plazo razonable, así como los medios, para adaptarse a la nueva situación”.

Que el servicio de transporte de carga por carretera se está prestando normalmente y la totalidad de los vehículos de transporte de carga están circulando libremente por toda infraestructura vial nacional, conforme lo expuesto, teniendo en cuenta que todos los vehículos rígidos de dos ejes actualmente pueden transportar hasta 17,5 toneladas, esto es, transitar con un peso superior a la ficha técnica de homologación por encima del 300%, es necesario ir disminuyendo los límites máximos de peso bruto vehicular que se han venido estableciendo y que actualmente están permitidos para los vehículos de transporte de carga, controlando los mismos.

Que conforme lo solicitado y expuesto por el Viceministerio de Transporte, es preciso controlar los límites de peso a los vehículos de transporte de carga hasta llegar al máximo establecido en la ficha técnica de homologación, pero fundado en el principio de protección de la confianza legítima y el proceso de concertación con los gremios amparados por la medida, por lo que, refiere que es preciso que se haga mediante una gradualidad que permita: (i) Determinar un avance gradual en la disminución de los pesos brutos vehiculares que minimicen o eliminen riesgos que atenten contra la seguridad vial de todas las personas y en especial de las que se transportan en estos vehículos y (ii) Garantizar una transición que facilite el paso hacia el límite establecido por el fabricante en la Ficha Técnica de Homologación.

Que así mismo el Director de Transporte y Tránsito manifiesta que se hace necesario adelantar acciones de estandarización en los datos que reposan en la base de datos del RUNT, con el objetivo de mejorar las consistencias de la información, principalmente en aquellos datos relacionados con el peso bruto vehicular de los registros que hayan sido afectados en el proceso de migración de la información.

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte, en cumplimiento a lo determinado 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, comentarios y propuestas alternativas y mediante memorando 20184000093553 de 2018 la Dirección de Transporte y Tránsito informó que fueron atendidas las observaciones según correspondía.

Que la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio de Transporte conservará los documentos asociados al proceso de divulgación y participación ciudadana incluidos los cronogramas, actas, comentarios, grabaciones e informes que evidencien la publicidad del proyecto y la participación de los ciudadanos y grupos de interés, así como los estudios, las observaciones presentadas frente al presente acto administrativo y las respuestas dadas. Todo ello en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. Modificar el artículo 1 de la Resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009 del Ministerio de Transporte, el cual queda así:

“Artículo 1°. 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 siguiente tabla:

Rango Peso Bruto Vehicular (PBV) registrado en el RUNT	Máximo peso bruto vehicular permitido 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 transitorio: El peso máximo establecido en la tabla del presente artículo tendrá vigencia por un plazo máximo de cinco (5) años contados a partir de la fecha de publicación de la presente resolución.

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 1° del artículo 1 de la presente resolución.

Parágrafo 1°. 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 en un plazo no mayor a sesenta (60) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente resolución.

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.

Parágrafo 2°. Una vez culminado el proceso de estandarización descrito en el parágrafo 1° del presente artículo, las autoridades de tránsito de que trata el artículo 3° de la Ley 769 de 2002 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 3°. 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 4°. Responsabilidad de propietarios. Cuando se exceda la capacidad de carga de los vehículos determinada en la ficha técnica de homologación del fabricante, cualquier responsabilidad derivada de dicho exceso será exclusiva de su propietario”.

Artículo 2°. Los demás términos no modificados de la Resolución 6427 de 2009, continúan vigentes.

Artículo 3°. Vigencia. La presente resolución rige a partir de su publicación.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 28 de junio de 2018.

Germán Cardona Gutiérrez.  
(C. F.).

## RESOLUCIÓN NÚMERO 0002499 DE 2018

(junio 28)

por la cual se suspende el horario de atención al público y los términos administrativos en algunas Direcciones Territoriales e Inspecciones Fluviales del Ministerio de Transporte.

El Ministro de Transporte, en ejercicio de las facultades legales, en especial las conferidas por los artículos 33 del Decreto 1042 de 1978 y 61 literal g) de la Ley 489 de 1998, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 20 del Decreto-ley 1567 de 1998, “por el cual se crean (sic) el sistema nacional de capacitación y el sistema de estímulos para los empleados del Estado”, establece:

“Artículo 20. Bienestar social. Los programas de bienestar social deben organizarse a partir de las iniciativas de los servidores públicos como procesos permanentes orientados a crear, mantener y mejorar las condiciones que favorezcan el desarrollo integral del empleado, el mejoramiento de su nivel de vida y el de su familia; así mismo deben permitir elevar los niveles de satisfacción, eficacia, eficiencia, efectividad e identificación del empleado con el servicio de la entidad en la cual labora...”

Que de igual forma, el literal b del artículo 7° del referido Decreto-ley, establece:

“Programas de Reinducción. Está dirigido a reorientar la integración del empleado a la cultura organizacional en virtud de los cambios producidos en cualquiera de los asuntos a los cuales se refieren sus objetivos, que más adelanten se señalan. Los programas de reinducción se impartirán a todos los empleados por lo menos cada dos años, o antes, en el momento en que se produzcan dichos cambios...”

Que el numeral 1 del artículo 36 de la Ley 909 de 2004, Objetivos de la Capacitación: señala:

“Artículo 36. Objetivos de la capacitación.

1. La capacitación y formación de los empleados públicos está orientada al desarrollo de sus capacidades, destrezas, habilidades, valores y competencias fundamentales, con miras a propiciar su eficacia personal, grupal y organizacional, de manera que se posibilite el desarrollo profesional de los empleados y el mejoramiento en la prestación de los servicios...”