

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



"Por la cual se establecen de manera transitoria capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación en la red vial en el territorio nacional"

EL MINISTRO DE TRANSPORTE

En ejercicio de sus facultades legales y reglamentarias, en especial, las conferidas por el numeral 6 del artículo 3 y el artículo 5 de la Ley 105 de 1993, el artículo 56 de la Ley 336 de 1996, el artículo 29 de la Ley 769 de 2002 y los numerales 2.2. y 2.4 del artículo 2 y 6.2. y 6.3 del artículo 6 del Decreto 087 de 2011, y:

CONSIDERANDO

Que el literal b) del artículo 2 de la Ley 105 de 1993 *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"* estableció que, le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que el literal e) *ibidem*, determinó dentro los principios fundamentales del transporte, que la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

Que el artículo 3 de la citada Ley 105 de 1993 señaló que, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica.

Que, por otra parte, el numeral 2 del mencionado artículo dispuso 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 4 de la Ley 336 de 1996 *"Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte"*, determinó que el transporte gozará de especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia y, como servicio público, continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Que el artículo 5 de la citada ley, le otorgó la calidad de servicio público esencial al transporte, lo cual implica que se encuentra sometido a la regulación del Estado para garantizar la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Que el artículo 23 *ibidem* prescribió que, las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte, solo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente matriculados o registrados, homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

Que el artículo 31 de la mencionada Ley 336 de 1996 señaló que, los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier modo deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y, otras especificaciones técnicas, de acuerdo con lo que se señale en el reglamento respectivo para efectos de la homologación correspondiente.

Que el artículo 56 de la referida ley, dispuso que el modo de transporte terrestre automotor, además de ser un servicio público esencial, se regula por las normas estipuladas en dicha ley y las normas especiales sobre la materia.

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



"Por la cual se establecen de manera transitoria capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación en la red vial en el territorio nacional"

Que el artículo 2 de la Ley 769 2002 *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"*, definió la homologación como la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación.

Que el artículo 27 de la mencionada ley, prescribió que todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones.

Que el artículo 29 *ibidem* determinó que, las dimensiones y los pesos de los vehículos deberán someterse a la regulación que establezca el Ministerio de Transporte en la materia, teniendo en cuenta la normativa técnica nacional e internacional.

Que el artículo 37 de la citada ley señaló que, el registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier Organismo de Tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.

Que el artículo 2 de la Ley 1972 de 2019 *"Por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones"*, definió que: *"Euro VI: La norma Euro 6 está recogida en el reglamento 715/2007 adoptado por la UE (cuyo objeto establece requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor). Se establecen las disposiciones sobre las emisiones de los vehículos de las categorías M1, M2, M3, N1, N2 y N3. El Euro 6 es una normativa de protección medioambiental que entró en vigor en septiembre de 2015. Su propósito es limitar las emisiones de ciertos gases contaminantes que emiten los vehículos"*.

Que, por otra parte, el artículo 4 de la mencionada Ley estableció que, los vehículos nuevos con motor ciclo diésel que se fabriquen, ensamblen o importen al país, con rango de operación nacional, tendrán que cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondientes a tecnologías Euro VI, a partir del 1 de enero de 2020. Que el artículo 2.2.1.2. del Decreto 1079 de 2015 *"Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte"* estableció que el Ministerio de Transporte hará la homologación para los vehículos importados, ensamblados o producidos en el país, que estén destinados al servicio público de transporte de pasajeros, de carga y/o mixto, igualmente para los destinados al servicio particular o privado de carga.

Que mediante la Resolución 7126 de 1995 *"Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros"*, el Ministerio de Transporte estableció las características y especificaciones técnicas y de seguridad que deben cumplir los vehículos automotores de transporte público colectivo de pasajeros.

Que el artículo 2 de la resolución citada dispuso que, para los mencionados vehículos, el peso bruto vehicular y los pesos por eje máximos que se autorizan para circular por calles y carreteras del país serán los mismos a los establecidos para vehículos destinados al transporte de carga.

Que el artículo 2 de la Resolución 7171 de 2002 *"Por la cual se establecen las características y especificaciones técnicas y de seguridad para los vehículos con capacidad inferior a veinte (20) pasajeros, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial"*, señaló que el peso bruto vehicular no podrá sobrepasar los límites fijados por el fabricante, ni los máximos autorizados por el Ministerio de Transporte.

Que, de acuerdo con lo anterior, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 4100 de 2004 *"Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte"*

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



"Por la cual se establecen de manera transitoria capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación en la red vial en el territorio nacional"

terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional", a través de la cual se reglamentó la tipología de los vehículos automotores de carga para transporte terrestre, así como los requisitos relacionados con dimensiones, máximos pesos brutos vehiculares y máximos pesos por eje, para su operación normal en la red vial en todo el territorio nacional.

Que mediante la Resolución 1782 de 2009 "Por la cual se modifica el artículo 8º de la Resolución 4100 del 28 de diciembre de 2004",- dispuso el peso bruto vehicular para los vehículos de transporte de carga a nivel nacional de acuerdo con la tabla allí relacionada.

Que mediante Resolución 3753 de 2015 "Por la cual se expide el Reglamento Técnico para vehículos de servicio público de pasajeros y se dictan otras disposiciones" se expidió el reglamento técnico aplicable a los vehículos que se ensamblen, fabriquen, importen o se comercialicen en el territorio nacional destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor.

Que el artículo 5 de la Resolución 3753 de 2015, modificado por el artículo 3 de la Resolución 4200 de 2016 "Por la cual se modifica y adiciona la Resolución 3753 de 2015 y se dictan otras disposiciones", establece que las prescripciones establecidas en las Normas Técnicas Colombianas NTC-5206:2009, NTC-4901-1:2009, NTC-4901-2:2009, NTC-4901-3:2007 y NTC-5701:2009 son de obligatorio cumplimiento en Colombia para los vehículos de ensamble, fabricación nacional y los importados que se comercialicen en el territorio nacional para la prestación del servicio de transporte de pasajeros. De igual forma, en este artículo se describen cada uno de los requisitos de las normas técnicas que serán obligatorio cumplimiento, en consideración a la modalidad de servicio público de transporte a la que serán destinados los equipos.

Que mediante la Resolución 4200 de 2016, se reglamentó el proceso de homologación de los vehículos que cumplen los requisitos establecidos en la Resolución 3753 de 2015 y de aquellos homologados antes de la entrada en vigencia de la citada resolución.

Que el artículo 8 de la mencionada Resolución, adicionó el artículo 20 a la Resolución 3753 de 2015, mediante el cual se adoptan las definiciones y criterios que deberán cumplir los vehículos de servicio público de pasajeros para la certificación de los componentes del vehículo como un nuevo modelo o como una extensión del certificado inicial.

Que el artículo 9 de la Resolución 4200 de 2016 adicionó el artículo 21 a la Resolución 3753 de 2015, a través del cual estableció el procedimiento y la validación de las homologaciones para los fabricantes, ensambladores e importadores interesados en comercializar en el país los chasis, carrocerías y vehículos carrozados que se encontraban homologados antes de la entrada en vigencia de la citada resolución y, específicamente, en su párrafo 1 prescribió que a partir del 6 de octubre de 2016, no se podía efectuar el registro inicial de los vehículos de servicio público de pasajeros, cuya homologación no cumpliera con los requisitos contemplados en este artículo.

Que el anexo técnico del mencionado reglamento, estableció la aplicación parcial de las Normas Técnicas Colombianas NTC-5206:2009, NTC-4901-1:2009, NTC-4901-2:2009, NTC-4901-3:2007, en las cuales se definieron en el ítem 2 del anexo 2, tabla 1 del numeral 5.3 de la NTC 5206 del 2009, los pesos máximos por eje y masa técnicamente admisible para vehículos clase microbús, buseta y bus con radio de acción municipal o nacional, como se plasma a continuación:

Tipo eje	Peso máximo por eje (kg)
Eje sencillo	
2 llantas	6000
4 llantas	11000

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



"Por la cual se establecen de manera transitoria capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación en la red vial en el territorio nacional"

Que para los vehículos de transporte masivo clase articulado y biarticulado se cumplirá con el ítem 53 del anexo 3 numeral 4.3.1 de la NTC 4901-1 del 2009, definido a continuación:

Configuración autobús	MT, kg
Dos ejes	20000
Tres ejes	30000
Cuatro ejes	40000

Tipo eje	Masa técnicamente admisible de un eje kg
Eje sencillo, direccional	75000
Eje sencillo doble llanta	12500

Que, adicionalmente, en el precitado numeral se hace la siguiente anotación: *"Nota: las vías vehiculares dedicadas deben estar habilitadas para soportar los máximos pesos vehiculares de los autobuses de transporte masivo, en caso contrario los máximos pesos deben ser los establecidos por la autoridad competente"*.

Que a su vez, la Resolución número 20213040009145 de 2021 modificó el párrafo del artículo 7 de la Resolución número 3753 de 2015, modificado por el artículo 4 de la Resolución número 4200 de 2016 del Ministerio de Transporte, indicando que: *"Las disposiciones contenidas en el presente artículo, continuarán vigentes hasta el treinta (30) de junio de 2022. A partir de entonces, deberá obtener el certificado de conformidad de producto otorgado por el respectivo ente certificador acreditado"*.

Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución número 20223040036995 de 2022 *"Por la cual se modifica el párrafo del artículo 7° de la Resolución número 3753 de 2015 del Ministerio de Transporte, modificado por el artículo 4° de la Resolución número 4200 de 2016 y por el artículo 1° de la Resolución número 20213040009145 de 2021"* respecto a la vigencia del Reglamento Técnico para vehículos de servicio público de pasajeros, estableciendo:

"Artículo 1°. Modificar el párrafo del artículo 7° de la Resolución número 3753 de 2015 modificado por el artículo 4° de la Resolución número 4200 de 2016 y por el artículo 1° de la Resolución número 20213040009145 de 2021 del Ministerio de Transporte, el cual quedará así:

Parágrafo. Las disposiciones contenidas en el presente artículo continuarán vigentes hasta el quince (15) de enero de 2023. A partir de entonces, deberá obtener el certificado de conformidad de producto otorgado por el respectivo ente certificador acreditado".

Que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expidió la Resolución 762 de 2022: *"Por la cual se reglamentan los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamentan los artículos 2.2.5.1.6.1, 2.2.5.1.8.2 y 2.2.5.1.8.3 del Decreto 1076 de 2015 y se adoptan otras disposiciones"* la cual tiene por objeto establecer los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deben cumplir las fuentes móviles terrestres, reglamentar los requisitos y certificaciones a las que están sujetas, sean estas importadas, ensambladas o de fabricación nacional y adoptar otras disposiciones, con el objeto de proteger el ambiente, la salud, el derecho a un ambiente sano y la vida humana de los riesgos generados por los contaminantes provenientes de las fuentes móviles terrestres.

Que la Resolución 20233040000985 de 2023 *"Por la cual se modifica el párrafo del artículo 7° de la Resolución número 3753 de 2015 del Ministerio de Transporte, modificado por el artículo 4° de la Resolución número 4200 de 2016, el artículo 1° de la Resolución número 20213040009145 de 2021 y el artículo 1° de la Resolución número 20223040036995 de 2022"*, establece que las disposiciones contenidas en el artículo 7 de la Resolución 3753 de 2015, continuarán vigentes hasta tanto entre en vigencia el reglamento técnico de vehículos de servicio público de pasajeros que expida el Ministerio de Transporte con apoyo de la Agencia

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



"Por la cual se establecen de manera transitoria capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación en la red vial en el territorio nacional"

Nacional de Seguridad Vial donde se establezca el procedimiento para la evaluación de conformidad.

Que mediante memorando 20241130069893 del 7 de junio de 2024, el Viceministro de Transporte solicitó la expedición de la presente resolución con fundamento en lo siguiente:

"En primer lugar, el Ministerio de Transporte tiene en cuenta lo establecido en la Ley 2294 del 19 de mayo de 2023, por medio de la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida", que estipuló como uno de sus objetivos bases el cambio de nuestro relacionamiento con el ambiente y una transformación productiva sustentada en el conocimiento y en armonía con la naturaleza, plasmándose como eje número cuatro (4) la transformación productiva, internacionalización y acción climática.

Al respecto, se reconoce que en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, el transporte tiene un rol fundamental y se integra a diferentes Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) relacionados con las ciudades y comunidades sostenibles, la producción y el consumo responsables, y la acción por el clima considerando la importante contribución de esta actividad económica en la contaminación. En ese orden, la ley del plan se ocupa de incluir algunas disposiciones que promueven la consolidación de la agenda ambiental, la consecución de los ODS citados y una movilidad sostenible que apunte al fortalecimiento de sistemas, formas de movilización y medios de transporte accesibles, eficientes y ambientalmente amigables que impacten de manera positiva en la generación de bienestar social y en el crecimiento económico sustentable del país.

En línea con lo anterior, es preciso señalar que en las bases del Plan Nacional de Desarrollo, las cuales hacen parte integral de este en los términos de su artículo 2, dentro de los catalizadores para la materialización de la mencionada transformación se encuentra el referente a la "Transición energética justa, segura, confiable y eficiente", el cual comprende dentro de sus estrategias el "Ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa" con el fin de promover la eficiencia energética y la descarbonización del sector, avanzando de manera progresiva hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos.

Particularmente, dentro de las acciones contempladas para la materialización de la estrategia mencionada se encuentra la referente al "Fortalecimiento del marco normativo e incentivos para la descarbonización del sector transporte", con fundamento en la cual, se deben fortalecer y crear incentivos, fuentes de pago y mecanismos de financiación, entre otros, para los vehículos de cero y bajas emisiones, priorizando tecnologías eléctricas y de hidrógeno en todos los servicios, modos y medios de transporte.

Hasta este punto, se estima necesario y pertinente puntualizar que el Gobierno del Cambio ha marcado la ruta de la transición energética del país, esto se puede evidenciar a través de la destinación progresiva de cada vez más recursos que promuevan y faciliten la reposición vehicular que permita la masificación del uso de vehículos de bajas y cero emisiones en el transporte, buscando, de esta forma, que en este sector clave para la economía y desarrollo del país se reduzca la dependencia de combustibles líquidos fósiles.

En ese orden, con la presente resolución se genera un mecanismo que contribuye a la consecución de las metas para una transición energética justa, segura, confiable y eficiente y, de forma puntual, impacta en uno de los indicadores de primer nivel que dispone esta transformación contemplada en el Plan Nacional de Desarrollo, esto es, la reducción de las emisiones de toneladas de CO2 por el sector transporte que tiene como línea base 149.630 (millones) de toneladas mitigadas en 2021 y se apunta a que, para la finalización del cuatrienio, esta mitigación sea de 2.149.630 (millones) de toneladas.

De acuerdo con lo señalado, para la consolidación del ascenso tecnológico en el sector transporte terrestre automotor, se estima que una de las acciones esenciales es la

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



"Por la cual se establecen de manera transitoria capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación en la red vial en el territorio nacional"

promoción del ingreso gradual de vehículos eléctricos y de energías más limpias, eliminando progresivamente las barreras regulatorias existentes, de tal manera que estos puedan llegar a sustituir en el tiempo a los vehículos con fuentes energéticas convencionales, como los combustibles fósiles, con el objetivo de aportar en la reducción de emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI) y de contaminantes que afectan la salud de la población y deterioran la calidad del aire; lo anterior, en línea con los compromisos internacionales y metas para la mitigación del cambio climático adoptadas por Colombia.

Así las cosas, la presente resolución adopta una normativa transitoria que se adecúa a la realidad de las dinámicas del mercado de vehículos con fuentes energéticas más limpias, de tal manera que se genere seguridad jurídica para los diferentes interesados en el ingreso y operación gradual de estos vehículos y, en ese orden, aportar a la consecución de los objetivos en materia ambiental definidos en el citado Plan Nacional de Desarrollo.

Adicionalmente, la Subdirección de Transporte, a partir del análisis efectuado por el Grupo de Homologaciones, mediante memorando 20244100069783 del 7 de junio de 2024, argumentó desde el punto de vista técnico las razones que justifican la expedición del presente acto administrativo, así:

"La Subdirección de Transporte con base en las reuniones realizadas con importadores y fabricantes, encontraron relevante las siguientes:

- 1. La evolución técnica que se ha venido presentando en los últimos años sobre los diseños de los vehículos para el transporte público de pasajeros muestra como característica la inclusión de nuevos sistemas de confort, seguridad activa y pasiva, lo cual ha generado incrementos sobre los pesos de los vehículos a lo largo de la historia, con el fin de garantizar la condiciones de seguridad y exigencias planteadas en el reglamento técnico para la fabricación y homologación de vehículos para el transporte de pasajeros, basados en criterios de rigidez o deformabilidad, equipamientos adicionales para comodidad de los ocupantes, uso de sistemas adicionales de comunicaciones, suspensiones neumáticas para alivianar la distribución de cargas en la infraestructura y uso de sistemas de control de emisiones, todas esas condiciones se hacen más evidentes al buscar la aplicación de las reglas del estándar Euro VI definidos en la ley 1972 del 2019, vigente en Colombia para vehículos diésel desde el 1 de enero de 2023. Esa situación es común además para los motores eléctricos, a hidrógeno y gas (GLP-GNV).*
- 2. El mercado de buses de motorización eléctrica disponible a la fecha para uso en sistemas estratégicos y masivos urbanos, muestra también un incremento en el peso, derivado de la necesidad de equiparse con dispositivos y mecanismos de almacenamiento, conducción, alimentación y refrigeración dedicados como baterías, celdas de carga, cableados y canales de conducción y aislamiento, sarcófagos de alojamiento, y otros dispositivos de detección y accionamiento de tales sistemas, los cuales suponen arreglos adicionales en la estructura y aumentan el peso de la unidad aún antes de ser carrozada.*
- 3. Este acto administrativo se desarrolla en atención a las diferentes solicitudes adelantadas por las agremiaciones, fabricantes e importadores de vehículos eléctricos, híbridos, Diésel EURO VI, GNVC y GLP que deseen homologar esta clase de vehículos, con capacidad mayor a 9 pasajeros, para el servicio público de transporte de pasajeros.*

Por su parte, los fabricantes de chasis han demostrado con fichas técnicas, catálogos y test report de pruebas realizadas que sus diseños puede soportar mayores capacidades a las establecidas por la regulación nacional, lo anterior debido a la evolución técnica, poniendo de manifiesto que las limitaciones derivadas de la acumulación de peso total se adoptaron en un período en que las tipologías

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



"Por la cual se establecen de manera transitoria capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación en la red vial en el territorio nacional"

vehiculares, no requerían los mismos tratamientos de emisiones ambientales, ni los usuarios requerían los mismos servicios que se presentan en la actualidad, los cuales solo pueden ser satisfechos actualmente por vehículos de mayor peso que ya producen las casas fabricantes.

Con base en lo anterior, es necesario implementar una regulación que permita que estas nuevas tecnologías puedan ingresar al país y no se vean afectados por la restricción en las capacidades y pesos máximos establecidos por la regulación vigente".

Adicionalmente, este Viceministerio, mediante oficio con radicado 20231130599091 del 5 de junio de 2023, solicitó al Instituto Nacional de Vías – INVIAS, concepto técnico de viabilidad e incidencia de la infraestructura vial respecto del ingreso de nuevas tecnologías vehiculares, a lo cual, el Director Técnico y de Estructuración de la precitada entidad mediante oficio DTE 45361 radicado 20233031288842 del 10 de agosto de 2023, remitió los respectivos conceptos y manifestó que:

"En el caso del Instituto Nacional de Vías que, bajo su jurisdicción, debe construir, rehabilitar y mantener las carreteras de la Red Nacional, se puede señalar que los buses propuestos con un peso de 19.5 ton, (12,5 en el eje trasero y 7 en el eje delantero) tendrían, en principio, un relativo bajo efecto en la infraestructura a su cargo, siempre y cuando el ingreso de estos vehículos al país, en el corto plazo, sea de forma progresiva o gradual. Es el caso que, al comparar el porcentaje de autos, buses y camiones en la red vial nacional, los buses son la tipología de vehículos con menor porcentaje en las carreteras nacionales (5 a 8%), y de ellos, solo una fracción serían los buses con ejes más pesados que los actualmente reglamentados. El daño que ellos ocasionarían a los pavimentos, mientras estén circulando a velocidades normales, sería similar al que causa un tractocamión.

La configuración de mayores pesos en el eje delantero y el eje trasero, por la circulación de estos buses, en la práctica no modificaría los algoritmos empleados en las metodologías tradicionales para diseño de pavimentos, pues sólo se modificarían los resultados de los cálculos, obteniéndose un mayor número de ejes equivalentes de 8,2 ton, los cuales, a su vez, dependen de unos factores daño que serían mayores debido al incremento en las cargas.

Como ya se indicó, en las vías nacionales el efecto de estos buses de mayor peso podría ser inicialmente no muy relevante con el incremento del daño o el aumento de ejes equivalentes debido a la baja participación de los buses en la composición del tránsito si esta se mantiene vigente como a la fecha se presenta; sin embargo, no se debe perder de vista que, para escenarios con tráfico lento, altas temperaturas y con alta concentración de los buses propuestos, el daño sobre las estructuras de pavimento flexibles empezaría a cobrar importancia, especialmente en el deterioro de la carpetas asfálticas debidas a deformaciones permanentes y/o ahuellamiento por la cargas elevadas y consecuentemente se aumentarían los mantenimientos de manera importante.

Aunque las metodologías de diseño no sufrirían modificación, es importante señalar que, en los actuales manuales de diseño de pavimentos, se incluyen tablas con las cargas vigentes máximas autorizadas, lo cual debe tenerse en cuenta para realizar la actualización respectiva del punto en particular en los manuales y para que los diseñadores adopten las nuevas cargas para el diseño de pavimentos nuevos y/o rehabilitaciones, teniendo presente las nuevas disposiciones para los ejes de buses en cuestión.

Por lo tanto, se sugiere que en el acto administrativo donde se autorice este incremento de carga en los buses de tecnologías alternativas se expongan estas precisiones y especialmente que los nuevos pesos del eje delantero y trasero de estos

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



"Por la cual se establecen de manera transitoria capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación en la red vial en el territorio nacional"

vehículos quede estrictamente autorizado únicamente para esta clase de buses con tecnologías de combustión alternativas. (...)

Así las cosas, la modificación de pesos mencionadas a nivel normativo no tendría efecto y/o incidencia en las metodologías de diseño de pavimentos y consecuentemente en los manuales que actualmente se contemplan al respecto; ya que, dichas metodologías se basan en el cálculo de ejes equivalentes donde se determinan los factores daño de acuerdo al peso que efectivamente llevará cargado cada tipología de eje de la composición vehicular, por lo que la dinámica de cálculo de la variable tránsito dentro de la metodología de diseño se mantiene; únicamente se verá reflejado en un mayor número de ejes equivalentes y probablemente habrá mayores espesores de las estructuras, dependiendo del porcentaje de buses con las características de mayores pesos, incidiendo en el cálculo de las proyecciones del tránsito de diseño.

Teniendo en cuenta lo anterior, la modificación solicitada es específica para los nuevos vehículos clase II y III y la afectación a los pavimentos tiene una incidencia en el dimensionamiento de espesores en las zonas urbanas en donde sean empleados y su análisis deberá ser particular para el aumento de espesores en las zonas en donde circulen este tipo de vehículos, dado que su factor de equivalencia de carga tendrá un incremento como es de esperarse del 70%, dado que pasaría de 3.92 a 6.67.

No se puede realizar un análisis general de la incidencia, dado que se debe tener la frecuencia de vehículos por zona, el porcentaje de los mismos sobre el tránsito total, sin embargo, lo anterior debe ser tenido en cuenta en cada caso particular, así como el análisis de ruedas de carga ancha.

No permitir esta modificación, afectaría la competitividad de transporte de pasajeros de carga por carretera, generando una inviabilidad comercial, por lo anterior, se establece la aceptación específica de modificación de carga para este tipo de vehículos."

De conformidad con lo señalado, resulta necesario adoptar una normativa transitoria que permita la homologación de vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, que funcionen a partir de fuentes energéticas limpias y eléctricas y se encuentren destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación normal en la red vial en el territorio nacional.

En todo caso, se destaca que, las medidas adoptadas mediante la presente resolución son transitorias, en tanto el Grupo de Regulación del Viceministerio de Transporte, junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se encuentran adelantando el proceso de actualización del reglamento técnico contemplado en las Resoluciones 3753 del 2015 y 4200 del 2016, en el cual se establecen las condiciones de construcción y homologación aplicable a los citados vehículos.

En línea con lo anterior, de acuerdo con la agenda regulatoria del Ministerio de Transporte, dicha actualización tendrá su primera publicación en el mes de diciembre del 2024, de tal forma que se cumpla con el procedimiento establecido en el Decreto 1074 de 2015, Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo que permita la adopción de una normativa definitiva en la materia.

Para finalizar, es claro que, en el marco del procedimiento precitado que se adelantará para la adopción de las medidas definitivas que se tomen frente a las capacidades y pesos brutos vehiculares de los vehículos de la referencia, se realizará la revisión con las autoridades e interesados relevantes lo referente al impacto en la infraestructura vial a largo plazo".

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



"Por la cual se establecen de manera transitoria capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación en la red vial en el territorio nacional"

Que en cumplimiento de lo determinado en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.23 del Decreto 1081 de 2015 adicionado por el Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, la presente resolución fue publicada en la página web del Ministerio de Transporte, durante el período comprendido entre el xx y xx del mes de xxx del año 2024, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias, comentarios o propuestas alternativas.

Que, en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1. Objeto. La presente resolución tiene por objeto establecer, de manera transitoria, capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación normal en la red vial en el territorio nacional, de acuerdo con las definiciones, designación y clasificación establecidas en las Normas Técnicas Colombianas NTC-5206:2009, NTC-4901-1:2009, NTC-4901-2:2009, NTC-4901-3:2007 y NTC-5701:2009.

Artículo 2. Ámbito de Aplicación. Las medidas establecidas en la presente resolución aplican, exclusivamente, para los chasis, carrocería y vehículos carrozados clase microbús, buseta y bus, que funcionen con combustible Diésel EURO VI, GNVC, GLP, híbrido y eléctricos y para los buses articulados y biarticulados que funcionen con propulsión eléctrica que sean homologados con posterioridad a la entrada en vigor de esta resolución.

Artículo 3. Pesos brutos vehiculares para transporte masivo. En el caso de los vehículos de transporte masivo eléctricos, será la autoridad de transporte competente quien autorice el ingreso para su operación, con un peso bruto vehicular de 45000 Kg para biarticulados y 32500 Kg para articulados.

Esta aprobación estará sujeta a que el importador o fabricante dentro de la solicitud de homologación certifique por medio de declaraciones de primera parte, catálogo y test report que el vehículo cuenta con los sistemas para soportar, transportar y detener dicha carga, lo anterior se realiza en cumplimiento de la nota indicada en el numeral 4.3.1 de la NTC 4901-3 del 2009.

Artículo 4. Capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos clase microbús, buseta y bus. Para los vehículos de clase microbús, buseta y bus con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante que funcionen con combustible o propulsión eléctrica, híbridos, Diésel EURO VI, GNVC y GLP, se tendrá en cuenta el máximo peso por eje y peso bruto vehicular de la siguiente forma:

Tipo eje	Peso máximo por eje kg
Eje sencillo 2 llantas	7000
Eje sencillo 4 llantas	12500

Configuración	Peso Bruto Vehicular Máximo
2 ejes	19500 kg

La aprobación para el ingreso de operación de estos vehículos está sujeta a que el importador o fabricante dentro de la solicitud de homologación certifique por medio de declaraciones de primera parte, estudio de pesos, estudio de potencia, catálogo y test report que el vehículo cuenta con los sistemas para soportar, transportar y detener dicha carga.

Artículo 5. Transitoriedad. Las disposiciones contenidas en la presente resolución estarán vigentes hasta tanto entre en vigor el reglamento técnico que establece las condiciones de construcción y homologación aplicable a los vehículos que se ensamblen, fabriquen, importen

RESOLUCIÓN NÚMERO *RAD_S*
de *F_RAD_S*



"Por la cual se establecen de manera transitoria capacidades y pesos brutos vehiculares para vehículos nuevos con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante, más el conductor, destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial que se fabriquen, ensamblen o importen al país, que se comercialicen para su operación en la red vial en el territorio nacional"

o se comercialicen en el territorio nacional destinados a la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial con capacidad de nueve (9) pasajeros en adelante de vehículos de servicio público de pasajeros que expida el Ministerio de Transporte con apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial donde se establezca el procedimiento para la evaluación de conformidad.

Artículo 6. Vigencia. La presente resolución rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación en el Diario Oficial.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dada en Bogotá, D.C., a los

{{firma}}

WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA

V.B.	Eduardo Enríquez Caicedo	Viceministro de Transporte	
Revisó	Flavio Mauricio Mariño Molina	Jefe Oficina Asesora Jurídica	
	Claudia Helena Álvarez Sanmiguel	Asesora Despacho del Ministro	
	Luis Alejandro Zambrano Ruiz	Director de Transporte y Tránsito	
	Lina María Margarita Huari Mateus	Coordinadora Grupo de Regulación	
	Jhon Alexander Herrera Benavides	Subdirector de Transporte	
	Mauricio Alejandro Camacho	Abogado Dirección de Transporte y Tránsito	
	Victoria Vargas Rincón	Abogado Oficina Asesora Jurídica	
	Angie Rincón Jiménez	Abogada Grupo de Regulación	
	Óscar David Valverde Reyes	Abogado Grupo de Regulación	
Elaboró:	Eduardo Almonacid Pedraza	Ingeniero Grupo de Homologaciones	