| PROYECTO DE RESOLUCIÓN "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"" | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| FECHA | PERSONA | ENTIDAD | CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN | ACOGIDA | NO ACOGIDA | ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN |
| 11/05/2021 | Alfonso Medrano | Presidente Ejecutivo - ACC | Como es de su conocimiento la ASOCIACIACION COLOMBAINA DE CAMIONEROS ACC radico en su ministerio desde el inicio de la gestión la solicitud de solución para los vehículos livianos donde se incluye la ampliación de los programas de modernización y la corrección de normas como la resolución 2498 por ello en la reunión publica realizada el 10 de mayo de 2021 confirmamos nuestra postura en cuanto a: 1. CONTROL EN BASCULA CAMIIONES LIVIANOS (camiones PBV menor a 10.501): Abolir división de pesos y discriminación de modelo para que todos trabajen por tabla favorable de anteriores a 2013. (resolución 2498) | | x | En relación con esta observación, es preciso señalar que, acogiendo las solicitudes de los gremios de transportadores de carga en el marco de las mesas técnicas de trabajo desarrolladas durante el mes de mayo de 2021, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende generar un trato igualitario para el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir si fueron registrados con anterioridad o con posterioridad al 1 de enero de 2013.<br><br>Así, la tabla para el control en báscula de los citados equipos que contempla actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, será aplicada de manera equitativa a los automotores matriculados con anterioridad a la entrada en vigencia de la resolución en examen, lo que generará un marco de libre competencia y concurrencia al mercado. |
| | | | 2. Norma nueva debe ser permanente, sin temporalidad, para generar estabilidad jurídica y socioeconómica. | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere que el término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula sea indefinido, se resalta que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que, si bien no se puede acceder a la solicitud de extender indefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con en el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente, a aquellos vehículos matriculados con anterioridad a su entrada en vigencia.<br><br>Así mismo, se destaca que dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Con todo, el término de ampliación mencionado se considera razonable, proporcional y permite generar estabilidad jurídica y socioeconómica, pues facilitará a los diferentes transportadores beneficiados adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula. |
| | | | 3. CAMIONES LIGTH: Que estos vehículos puedan cargar como sencillos osea 17.000 kg, toda ves q su herraje y elementos mecánicos en la realidad son para mayor de 10.500 kg y que ficticiamente por manejos no transparente los habilitaron con FTH menor a 10.501 con el fin único de evadir la obligación de reposición para su matrícula , por esto solicitamos que se genere un mecanismo donde voluntariamente los propietarios de estos vehículos se acojan realizando solicitud para cambiar a la realidad el PBV de sus vehículos (mayores a 10.501 kg) y que cumpliendo las normas vigentes para este segmento realicen, pago de caución o desintegración física permitiendo igualdad para quienes cumplieron las normas de reposición y regulación del parque automotor | | x | Referente a esta observación, en primer lugar, es oportuno precisar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado dispone los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera el principal objetivo de la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así, se destaca que no es posible señalar por parte del Ministerio de Transporte aumentos a los Pesos Brutos Vehiculares de los vehículos de forma unilateral y automática, pues el procedimiento para esos efectos atiende a las características señaladas en la Declaración de Importación y en la Ficha Técnica de Homologación de cada automotor, documentos que en aplicación del principio de buena fe constitucional se presumen ajustados al ordenamiento jurídico, de tal manera que su eventual modificación podría, de un lado, implicar para esta cartera las consecuencias jurídicas del caso por desvirtuar tal presunción y, de otro, para los concesionarios, aquellas derivadas de la presunta diferencia en la información del vehículo importado en caso de que ello se compruebe.<br><br>En igual sentido, respecto al peso bruto vehicular de camiones tipo C2 y demás datos técnicos con los cuales se registra un vehículo en el HQ-RUNT se destaca que estos deben coincidir con lo que se indica en la ficha técnica de homologación con base en la cual se realizó la importación del mismo y por ningún motivo es posible modificar estas condiciones ya definidas por el fabricante del automotor.<br><br>Con todo, adicionalmente, lo indicado en la observación atañe al objeto y ámbito de aplicación del proyecto |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 4. CONTROL EN BASCULA PARA VEHICULOS MAYORES A 10501 KG: Todos los camiones Sencillos pasen por báscula con 17.000 kg más tolerancia. | | X | En relación con esta observación, como ya fue señalado, se precisa que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando los pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados a la fecha, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>Igualmente, es necesario señalar que no es posible que a los vehículos con un rango de peso bruto vehicular registrado en el RUNT mayor a 10,5 toneladas y menor o igual a 13 toneladas, se les permita como máximo peso bruto vehicular en báscula 17,5 toneladas y, adicionalmente, una tolerancia, hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| | | | 5. DERECHO DE IGUALDAD: Tolerancia para todas las configuraciones, toda vez que el problema es externo y lo genera la des calibración de basculas además de ajustarse a los acuerdos firmados en el marco del pacto Andino | | X | Como ya ha sido manifestado, se precisa que el propósito de la resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido a partir de la Resolución 2498 de 2018, para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes supera entre un 30% y un 50% el peso bruto vehicular registrado e, igualmente, para esos efectos, esta cartera debe contar con los insumos técnicos que sean del caso que permitan determinar los criterios definitivos para efectuar el control del peso bruto vehicular de los citados vehículos y la necesidad de establecer tolerancias con base en las dinámicas y realidad de la operación de esta actividad económica. |
| 13/05/2021 | Elisedir López Suárez, Johan Navas Perilla, Santiago Eraso. | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado. | | X | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 13/05/2021 | Hetor Fabian Bogotá Bogotá, Oscar Fernandez, Ricardo Sánchez, Geyi Wilberth Munera, Duvan Páez, Oscar Fernández, Edwin Báez, Alexander Chocontá Castañeda, Pedro Jesús Barón Puentes, Aldair Andrade, Patricia Rivera Pinzón, Víctor Julio Rivera Rojas, Alveiro Rodriguez Torres, Jorge Medicis, Pedro Corredor, Willian Álvarez, Edison Pinzón Gómez, Mauricio Robayo, Julio Cesar Vélez Ramírez, Edwin Alexis Chiquillo, Robinson Díaz, Elkin Sabogal, Jaider Pabón Criado, Sergio González, Miguel Murcia, Alexander Acevedo Castaño, Wilson Humberto Garzón, Jose Ismael Santana, nacho4710@gmail.com, myrcasa1027@hotmail.com, Myriam Yaneth Casaniva Carrillo, Oscar Casanova, Marlene Casanova Carrillo, Yohana Carrillo, Nidia Yaneth Camargo Carrillo, Ignacio Cantor, Jovanny Orozco Gómez, Jorge Jaime Prieto, Wilson Cuaran, Elmer Rey, John Jairo Pulgarin, Daniel Roncancio, Orlando Calderon López, Eduardo González Arevalo, Wilbert Salamanca, Miguel Oliva, Albeiro Burgos, Fabio Mendoza, Deiner José Alarcón, Sergio Gonzalez, Hair Molina Dominguez, Jorge Parra | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con el proyecto de resolución, pero que la tabla aplique de manera indefinida | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere que el término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula sea indefinido), se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender indefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país. |
| 13/05/2021 | Javier Alberto Castro Pinto, Hcetor Fabián Bogotá Bogotá, Miguel Ángel Moncada, Miguel Ángel Oliva, William Galvis, Alberto Camacho Montaño, Luis Alfonso Mora Vanegas, Isban Mora, Alexander Chocontá Castañeda, Wilson Andrés Sánchez Melo, Johan Sebastian Martínez Sánchez, Euclides Cardona, Katherin Andrade Burgos, Albeiro Burgos, Rodrigo Ramírez Castro, Javier Zamora, Aldair Andrade, Patricia Rivera Pinzón, Víctor Julio Rivera Rojas, Yulieth Calvo, Adolfo Aranda, Jose Olaya, Jheyson Alexander Salamanca, Diego Salamanca García, Nestor Eladio Rojas, Fabrimontajes JC, Fredy Pérez, Edgar Omar Pérez Ascanio, Edwin Montaña, Arnoldo Téllez Lozano, Darwin Hernández, Daniel Fernando González, Miguel Murcia, Luis Torres, Adriana Calderón, Luis Antonio Martínez Tavera, Andres Guzman, Cleider Yamid Tarazona Jaimes, Enrique Bonilla Cortes, Nelson Enrique Reyes, Jose Noe Muñoz Mora, Jose Ismael Santana, Mauricio Ayala, Johan Navas Perilla, Marlon Gómez Alarcon, Jovanny Orozco Gómez, Daniel Roncancio, Ingrid Johana Alarcón, Uriel Pérez, Jennyfer Pérez, Milena Alarcón Aguirre, Daniel Alejandro Alarcón, Oveida Garcia, Diego Alarcón, Edwin Montaña, Luis Torres, Rito Andres Montaña, Miguel Oliva, Albeiro Burgos, Luis Alfonso Mora, John Nozide Acosta, Luis Olaya | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con el proyecto de resolución, pero que la tabla aplique al menos hasta el 2030 | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender hasta el 2030 la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país |
| 13/05/2021 | Rodrigo Garzón Ortiz | Ciudadano | Fue claro lo pactado con la Viceministra en la reunión con las agremiaciones de transporte con respecto a la vigencia de la nueva resolución. Se pacto con ella que la vigencia era de 5 años a partir del momento en que finalizara la resolución 2495 vigente más no a partir de la modificación de la misma. Es decir que a partir del 2.023 iniciarían los 5 años de la nueva vigencia.<br><br>Adicional debe quedar plasmado que se deben reunir las partes con el gobierno de turno un año antes de que finalice esta resolución con el animo de analizar los resultados de la misma y de llegar a la conclusión de que esta resolución es positiva para el sector y de que no incremento indices de accidentalidad DEBE ser postergada de manera indefinida. | x | | En línea con esta observación, se resalta que la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos), con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Con todo, se destaca que los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 13/05/2021 | Edwin Alexis Chiquillo Alfonso | Ciudadano | La resolución 2498 sobre el peso de los camiones livianos NO sea por 5 años, está resolución deben quedar fija e inamovible para más de 20 años | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender hasta por 20 años la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país |
| 13/05/2021 | Ecceomo Fajardo | Ciudadano | leyendo el acta de modificación de la resolución 2498. Concluyo lo siguiente que me encuentro de acuerdo con la modificación de la citada resolución y con salvedad de que no estoy de acuerdo que la responsabilidad no deba ser solo del conductor si no compartida con los actores de la logística del viaje. | x | | En línea con esta observación, es oportuno resaltar que con el propósito de generar mayor responsabilidad en relación con el cumplimiento del Peso Bruto Vehicular (PBV) máximo de los equipos de carga rígidos de dos ejes, se decidió precisar en el proyecto de resolución bajo análisis que la responsabilidad derivada del exceso de PBV de los citados vehículos, en materia de transporte, será del generador de carga, la empresa de transporte y/o de cualquier persona que viole o facilite su violación, de tal manera que le compete al eventual sancionado de manera individual asumir las sanciones que le sean impuestas por este concepto por la Superintendencia de Transporte o la entidad que haga sus veces, sin que le sea permitido realizar el traslado o recobro de las mismas a los propietarios o, inclusive, exigir garantías o cauciones por dicho motivo.<br><br>Naturalmente, como se indicó, la posibilidad de que ya no solo el propietario del vehículo de carga sea quien responda administrativamente por el exceso del PBV se constituye en una medida disuasoria y efectiva que pretende generar mayor consciencia en cada uno de los eslabones de la cadena operativa del transporte de carga frente a la importancia de cumplir y respetar los límites máximos de peso prescritos, lo cual, a su vez, genera un ambiente de transparencia en el mercado. |
| 13/05/2021 | Alex Díaz | Ciudadano | la vicemisnistra propuso 5 años a partir del 2023 sería bueno aclarar ese tiempo fuerza camionera propone que sea tiempo indefinido estaría de acuerdo mínimo 10 años mientras llegan otros gobiernos a hacer estudios y análisis de lo que no saben mejor una fecha para trabajar tranquilos 10 años | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender hasta por 10 años la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 13/05/2021 | Luis Armando Duarte Castillo | Ciudadano | Por favor tener en cuenta que los fsr tienen un peso bruto vehicular inferior a los 10500kilos ósea que no podría acojerse Alós 15500kilos de la tabla de peso de la resolución 2498 | | **X** | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a la expedición de la Resolución propuesta.<br><br>De igual manera, se destaca que en materia de Peso Bruto Vehicular los vehículos para el transporte de carga son homologados por el Ministerio de Transporte con base en un valor específico establecido por el fabricante del chasis teniendo en cuenta varias condiciones técnicas. De igual manera, resulta imposible en la práctica establecer una tabla de PBV permitido a los vehículos por cada marca, referencia, línea, dimensiones de llanta o tipo de carrocería que exista en el sector. |
| 13/05/2021 | wiherfor@hotmail.com | Ciudadano | no me parece que una turbo pase con 8500 kilos y un sencillo con más o menos 9000 kilos | | **X** | En esta observación se realiza una apreciación desfavorable frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna propuesta o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia, el mejoramiento de su competitividad y, por ende, el beneficio de todos sus actores. |
| 13/05/2021 | Geyi Wilberth Munera, Andres Rojas Herrera, Duvan Delahoz, Robinson Torres | Ciudadano | De igual manera, por el tema de los equipos especiales para los vehiculos refrigerados, sería justo darle un trato especial tal como colocarle una tolerancia adicional para compensar el peso de dichos equipos y no limitar su capacidad útil | | **X** | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 13/05/2021 | Jhonnatan Bohorquez, Leidy Buitrago, Jose Muñoz, Anderson Agruirre, Brenda Tatiana Leal, Daniel Hernández, camilin.0120@gmail.com, Oscar Fernandez, Weimar Pineda, Stella Martinez, Herman Vera, mauro7990@gmail.com, Miguel Guavita, Luis Guillermo Barrera, Edilson Humberto Velasquez, Alberto Camacho Montaño, miltontenjo0608@gmail.com, Felix Escobar y guerreroavilacarlos077@gmail.com, trans.pezjal@hotmail.com, linamar8176@hotmail.com, Wilfredy Leal, | Ciudadanos | La agremiacionde transporte liviano refrigeradoteniendo en cuenta que en el marco del paronacional camionero se puso en consideracionla modificacionde la resolución2498del 2018que afecta lacapacidad de cargaliviana del país, nosotros espectadores de las mesas de trabajo donde se discutieron cuatro puntos de modificacionde la resolucióny a mencionada, no fuimos invitados ni tenidos en cuenta por los demásrepresentantes deagremiaciones a nivel nacional, solicitamos de manera muy respetuosa y con carácterde urgencia que ustedes como ministeriode transporte y ente competente para este tema, además apelando a su compromiso y buena fe como gobierno de trabajar por un gremio máscompetitivo, equitativoy moderno seamos tenidos en cuenta en estas modificaciones como un transporte exclusivooespecial dadas las diferencias estructurales y técnicasde nuestros vehículos.<br><br>Nosotros como transporte refrigeradoconsideramos que somos una parte fundamentalpara el paísya que somos los que distribuimos alo largo y ancho de Colombiatodos los alimentos perecederos másimportantes para el consumotales como verduras, res, cerdo, pescado, pollo entre otros.<br><br>AFECTACIONES<br><br>1.Nosotros como transporte refrigerado para poder ejercernuestra labortenemos que cumplir con unas especificaciones impuestaspor la secretariade saludy asíser autorizados a transportar este tipo de carga,por lo cual talesespecificación nos afectade manera directa en la capacidad de carga ya que todolo exigido genera un peso adicional a los vehículos:<br><br>REQUISITOS EXIGIDOS DESCRIPCION PESO APROXIMADO Furgónisotérmico Entre 800–3.000kilos Unidad de refrigeracióno congelación Entre 300 –600 kilos Gancheras o tasajeras Entre 80 –150 kilos Riel logistico Entre 30 –70 kilos Talanqueras Entre 30 –70 kilos Mamparas Entre 150 –300 kilos Estibas Entre 400 –1000 kilos Kit de derrame Entre 20 –40 kilos.<br><br>Por todo lo anterior aquíya mencionadoy exigido por la secretaria de saludse evidenciaque hay una gran diferencia entre un vehículorefrigerado y uno de carga seca de un peso aproximado de dos toneladas o 2.000 kilos.<br><br>2.Por una tradicion de hace muchos añoslos fletes de los vehiculos refrigerados livianos se an regido,estipulado y pactado por un valor por kilo aproximado a transportar, al tener menos capacidad de carga logicamente se reduce elvalor del flete afectando nuestros ingresos.<br><br>3.Los costos de movilizacion de un viaje son mas altos debido al consumo de combustible de la unidad de refrigeracion, desgaste pronto del llantas, carroceria y se acorta la vidautil del motor del vehiculo. | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 13/05/2021 | Wilman Fabian Hernandez Avila | Ciudadano | Favor tener en cuenta los vehículos que prestan el servicio de transporte refrigerado; deben tener como mínimo 1 tonelada demás para poder tener igualdad y ser competitivos | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 13/05/2021 | Dora Alba Rodriguez Silva | Ciudadano | Quedo sin nombrar que va a pasar con los refrigerados, que por el termo y furgón ahislado tienen mayor peso, que las demás turbos ya sean estacas o furgonadas de carga seca.<br><br>Se solicita un parágrafo haciendo una excepción en el peso bruto que compense el sobrepeso del vehículo refrigerado. | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 13/05/2021 | Jorge Ariza | Ciudadano | darle más tolerancia de peso bruto Vehicular a los furgones refrigerados ya q por el thermo dejamos de cargar el peso q los camiones de estancas pueden cargar | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 13/05/2021 | Adriana Calderon | Ciudadana | me permito dirigirme a ustedes como transportador dar a conocer que no se ha tenido en cuenta los vehículos pesados sencillos que están matrículados como turbos (peso liviano 10.490kg) por las conceccionarias engañando a los propietarios de dichos vehículos por qué en realidad son vehículos de carga pesada tipo camión que deberían peso vehicular de más de 10.500 kg | | x | Frente a esta observación, se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis se limita a generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar se basaron en el establecimiento de un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Por otra parte, las relaciones entre compradores y vendedores de vehículos se encuentran sometidas al derecho privado, no pudiendo modificarse según la voluntad de los agentes reguladores y autoridades, como el Ministerio de Transporte.<br><br>Adicionalmente, se señala que no es posible modificar, de forma generalizada, unilateral y automática, aumentos a los pesos brutos vehiculares señalados en las Fichas Técnicas de Homologación y en la Declaración de Importación de vehículos en el país, documentos que en aplicación del principio de buena fe constitucional se presumen ajustados al ordenamiento jurídico, de tal manera que su eventual modificación podría, de un lado, implicar para esta cartera las consecuencias jurídicas del caso por desvirtuar tal presunción y, de otro, para los concesionarios, aquellas derivadas de la diferencia en la información del vehículo importado en caso de que ello se compruebe.<br><br>Con todo, se concluye que lo indicado en la observación escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, no siendo este el escenario para dar solución a la problemática particular planteada |
| 13/05/2021 | Nicolas Ramirez Castaño | Ciudadano | con respecto ala modificación de la resolución 2498 es una de las decisiones más incoherente que solo beneficia al sinco porsiento del sector de los libianos por lo tanto nos negamos rotundamente a esa desicion inconsulta con el resto<br><br>no estoy de acuerdo con la modificación dela 2498 por qué en ves de solusionar lo que hace es perjudicar alos sensillos que si tienen un cupo y son carros que pesan entre 7800 y 8300 kilos vasios esa carga sela llevaría el Frr y los hino 500 las hd120 y otros que no tienen un cupo y además son carros que no vienen omogados para ese peso traen rin 17.5 la mayoría de esos carros traen motores muy pequeños para ese peso y de paso quisiera que uviera un control con las carroserias son muy sobredimensionadas ese control debería de hacerlo cuando seaga la tecnomecanica | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 13/05/2021 | Omar Ricardo Muñoz | Ciudadano | Para hacer una observación sobre la resolución 2498 de 2018 y es 1 no estoy de acuerdo q se le suba el pbv a las turbos mientras al sencillo lo dejan igual creo q se debe dejar tal cual como aparecen cada uno con su peso bruto vehicular como aparecen | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 13/05/2021 | Rodrigo Arevalo Morales | Ciudadano | En mi parecer la resolución le da mas capacidad de carga a las turbos y menos capacidad de carga a los sencillos. Estoy en contra debería ser según la ficha de homologacion de cada vehículo. Ya q al momento de comprar un vehículo de carga uno sabe q capacidad de carga tiene y para q lo requiere. Por otro lado con tanta tolerancia en las turbos se presta para q haya menos carga para toda la demanda de vehículos q existe. Sin contar con los riesgos de seguridad y accidentes q se pueden generar ya q cada vehículo viene diseñado xa una capacidad de carga muy bien estipulado en la ficha de homologacion emitida por el fabricante. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 13/05/2021 | Henry Fernández | Ciudadano | es inadmisible que un vehículo llamado FRR , se le asigne casi 8.500 kls de capacidad de carga, teniendo en cuenta que es un vehículo tipo turbo, con llanta 17.5 motor de 4 cilindros de motor y con freno tipo combinado osea liquido y aire lo cual hace ineficaz el frenado. sin cupo de chatarrización. según la resolución ( 13.500 en control de basculas).<br>este vehículo viene por ficha tecnica del fabricante 6300kls capacidad de carga<br><br>de acuerdo a lo anterior hago enfasis y comparacion con un camión HINO GH con llantas 22.5. motor de6 cilindros de y con freno de aire y con cupo de chatarrización. segun este proyecto quedaría cargando 9.000 kls .. (17500 en control de basculas).<br><br>ósea la diferencia de control de bascula seria 500 kilos teniendo en cuenta que el camión hino es más pesado por sus caractericas aptas e idóneas para una mayor capacidad de carga carga. | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a la expedición de la Resolución propuesta.<br><br>De igual manera, se destaca que en materia de Peso Bruto Vehicular los vehículos para el transporte de carga son homologados por el Ministerio de Transporte con base en un valor específico establecido por el fabricante del chasis teniendo en cuenta varias condiciones técnicas. De igual manera, resulta imposible en la práctica establecer una tabla de PBV permitido a los vehículos por cada marca, referencia, línea, dimensiones de llanta o tipo de carrocería que exista en el sector. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 13/05/2021 | Jose Cuellar | Ciudadano | Con un poco de desacuerdo doy un punto de vista u opinión ya que me siento perjudicado porque una turbo y carros menores o igual 13.000 Kilos PBV, les dan 2.000 Kilos más a favor de ellos, porque con el sencillo mayor a 13.000 Kilos y menor igual a 17.500 Kilos PBV no les dan esos mismos 2.000 Kilos y quedarán pasando 19.500 Kilos, si estamos hablando de igualdad. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula que no superan el 50% del registrado.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, el 76,7% del |
| 14/05/2021 | Javier Alberto Castro Pinto, Maria Isbelia Tarazona, Jazmin Katherinne Benavides Guerrero, Miguel Oliva, Edgardo Coral, Jsae Sanchez, Andres Martinez, Bayron Posso, Angie Esthefany Coral Benavides, Diego Ibarra, Gabriel Yama Vallejo, Oscar Ceron, Javier Chaves, Alberto Coral, Alberto Ceballos, Fernando Tarapuez T, German Robles, Sneider Chaves, Celso Leal, Danilo Evelyn, Hernán Ibarra, Jairo Chamorro, Euler Lara, Jheider Arroyo Quiroz, Luis Coral, Willy Enriquez, Jaison Guevara, Javier Revelo, Edwar Lens Espinosa Chaves, Omar Yesid Moreno, Luis Orlando Nova Mosquera, Daniel Mafla, Richard Estrada, Javier Chaves, Juan Carlos Romero Galvis, Carlos Arteaga, Juaco Prada, Duver Escobar, Orlando Martínez, Maria Chaves, Yumar Rueda Campos, Alexander Leiva, Hugo Ramos, Victor Franco, Alejandro Piscall, Diego Rivera, Dannya Elizabeth Vallejo Alvarez, Manuel Coral, Alexander Pinchao, Wilson Paez, Mario Andres Espinosa, Edgar Ricardo Hernadez Narvaez, Jesús Armando Portilla Díaz, Alexander Jimenez, Paola Atis, Orlando Paez, Gabriel Yama Vallejo, Fredy Erazo, Giovanny Coral, Fabián Guerra, Jose Perez, Fabio Nelson Hortua Salcedo, Nolberto Ariza, Luis Carlos Ramos Cabrera, Daniel Cepeda, Yomara Liceht Jaramillo Casanova, Chela Moran, Antonio Andrade, Robinson Niño Galvan, Liliana Ruiz, Gladiador Verdugo, German Arteaga, Orlando Castro, Sebastian Perdomo, Jesus Martin Vallejo Lara, Luis Carlos Castañeda Palmar, Liliana Ruiz, Oscar Geovany Cuasquer, Alberto Pava, Laureano Pico Ardila, Orlando Paez, Diego Sandoval, Javier Peña, Miguel Fuentes, Victor Muñoz, Samuel Enriquez, Nestor Aya, Jesus Ruales, John Andres Luna Benavides, Marcos Roso, Amirto Pico Ardila, Jesús Ardila, 98vicente98@gmail.com, Jose Humberto Montenegro Gordillo, Ituriel Amezquita, Dayana Solano, John Andres Luna Benavides, Flor Mejia, Martin Solano, Uriel Tabarez, Javier Morales, Claudia Cabrales, Gustavo Pinchao, Flor Mejia, Alexander Rodriguez, Gloria Chaves, Andres Quiroz, Julian Rodriguez, Luis Guzman, Carlos Sanchez, Wilmer Alexander, Ovidio Teran, Andres Guancha, Tulio Rey, Jose Luis Soche Alfonso, Daniel Espitia, Jose German Rodriguez Acosta, John Cadena, lauravalentinafa01@gmail.com, Diego Alexander Lopez Mora, Oscar Velez, Eduard Carreño, Jorge Mauricio Chalapud Mejia, Camilo Andres Cárdenas Bejarano, Janeys Villalobos Noriega, Jaime Cardona, Andres Piraneque Sosa, Jose Quiroga, Jhon Alexander Rodriguez Bahamon, Jorge William Alvarez Acevedo, Gerardo Alvarez, Wilfredo Rativa, Wilmar Sanabria, Omar Samuel Vasquez Ortiz, Edison Vasquez, Wilmar Sanabria, Fernando Guzman, atahortuapolio@gmail.com, Jairo Figueroa, Freddy Sepulveda, Yoycon Andres Bejar | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |
| 14/05/2021 | LTC Cargo Logística, Supermudanzas Bogota, New Productions, Arquiplopind Ltda., tpctransportesnacionales@gmail.com, Trans Golden Point, Via Libre Logística S.A.S., Coercializadora del Sur S.A.S. | Empresas de transporte de carga | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | William García | Ciudadano | Estoy de acuerdo con esta modificación, un aspecto a tener en cuenta es que la aplicabilidad sólo se dará a aquellos vehículos matriculados antes de la expedición de la nueva modificación, y los vehículos nuevos matriculados después de la expedición de la nueva resolución deben hacerlo de acuerdo a la ficha tecnica del fabricante | x | | En línea con lo señalado en esta observación, se considera que la tabla para el control en báscula del Peso Bruto Vehicular (PBV) de los vehículos rígidos de dos ejes dispuesta en el proyecto de resolución bajo estudio solo resultará aplicable a aquellos vehículos matriculados con anterioridad a su entrada en vigencia; lo anterior, resulta una medida adecuada, proporcional y razonable, pues respeta el principio de confianza legítima en favor de los vehículos registrados en el lapso mencionado quienes tienen expectativas frente al control del PBV de los mismos.<br><br>De esta manera, se parte de la fijación de una regla a futuro que otorgará claridad al propietario de vehículo que desee ingresar al mercado del transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes y que propenderá por una adaptación hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva |
| 14/05/2021 | Emerson Sánchez Mora | Cudadano | tengo junto con mi esposa 2 camiones tipo turbo con pbv. De 10500 en el runt era de saber que los señores de los sencillos no iban a ver con buenos ojos la nueva resolución dónde los vh. Que más ganamos capacidad eran los de 10500 me da pena ajena ver ustedes este espectáculo de tire y hale ...pero escuche un sr de una agremiacion de sencillos que muy seguramente ya se opuso a esta resolución dónde dice que máximo deberían quedar la última casilla de los 10500 ...que pasarían con 13 500 pero si en 13.000 o 12.500 y que sea a termino indefinido y a los sencillos subirle esos mismos 500 kilos para ampliar esa diferencia entre estas dos tipologias si n ser más mi sugerencia para evitar posibles conflictos estoy de acuerdo con la propuesta actual | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte con esta tabla es [illegible] |
| 14/05/2021 | Jair González Gómez, Daysi Molina, Hernando Rojas, Héctor Alonso Murcia Bermudez, Diego Castellanos, David Jerez Ortega, marzeliita26@hotmail.com, Jorge Luis Pintor, Jairo Avila, Camilo Andrea Avila Pargra, Nicolás Pintor, Deivid Pérez, Steiner Gonzalo Marin, Julieth Tatiana Murcia, Jhon Ortega, Lelio Acosta, Diana Marcela Olano, Paula Alejandra Murcia, Transportes Dimart S.A.S., Nora López, Diego Florez, Miguel Ángel Moncada, Wilmer Ruiz, Dahyana Diaz, Delfin González, Sebastián Parra, Lexicol Publicidad, yuli_m_a@hotmail.com, Octavio Salazar Valencia, Luz Dey Villada, Daniela Valencia, Carlos Eduardo Sarmiento, Sebastian Diaz, Juan Diego Martínez, Raúl Enrique López Moreno, Edwin Marin, Julieth Marcela Gómez Pinilla, Luis Miguel Cáceres Duarte, Jorge Armando Rangel, Carlos Alfredo Lopez Moreno, Oswaldo Velásquez, Nelson Bejarano, Yimmy Bogotá, Alexander Álvarez, Ana Rosa Galviz, Luis Edilson Villate, Carolina Avila Parra | Ciudadanos | 1. Que la vigencia no sea por 5 años más sino por tiempo indefinido o mínimo hasta el 2030 ya que tuvimos un año de pandemia y aún continúa.<br>2. Que eliminen la casilla de los 15,500 kilos PBV porque afecta la competitividad de los vehículos sencillos con capacidad de más de 10,500 kilos PBV. | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes o que inclusive sea indefinido, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender hasta 2030 o indefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Alejandro Gamboa, Edison Bohorquez, Sandra Sánchez, Hector Fabian Bogotá | Ciudadano | 1. Que la vigencia no sea por 5 años más sino por tiempo indefinido, ya que tuvimos un año de pandemia y aún continúa.<br><br>2. Que eliminen la casilla de los 15,500 kg PBV por qué afecta la competitividad de los vehículos sencillos con capacidad de más de 10,500 kg PBV.<br><br>3. Que las turbo queden en igualdad de condiciones sin importar el modelo del vehículo. | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere que el término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sea indefinido, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender indefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país. |
| 14/05/2021 | Jorge Enrique Alba Forero | Ciudadano | Queremos que la resolución no sea a 5 años, la queremos que sea indefinida en el tiempo.<br><br>Eliminar la casilla de 15500, que sean a 17500 la capacidad de un sencillo<br><br>Que nos den a los refrigerados más capacidad de carga ya que en el furgón y termo, pesan más de 25000 kilos<br><br>Todos los vehículos de carga entren a bascula<br><br>Que no sean por medio de partes o comparendos, cómo medio de sancionar a los vehículos que vallan con sobrepeso, hay sitios de cargue que no tienen las condiciones de saber la cantidad de peso cargado, se haga un aporte consiente a la nación dependiendo de los kilos de más, eso lo pagaría el propietario del vehículo puede ser mensualmente, no sanción | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere que el término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sea indefinido, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender indefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país. |
| 14/05/2021 | William Camargo Romero | Ciudadano | No estoy de acuerdo que los camiones livianos con el acuerdo por una presión de protesta logren con sus camiones de tipología menor a la de un camión sencillo queden pasando igual o superior de carga a la de un camión sencillo. Si les van a dar una capacidad de carga superior a la de la ficha técnica con la cual fueran construidos por los fabricantes. También podría decir que los camiones con capacidad de 17 toneladas les sean concedidas extender su capacidad ya que su gasto de operación es mayor a un liviano y este cuenta con más potencia y torque para cargar más peso . Ejemplo un camión FVR pesa con furgón en vacío 7.800 kilos y según está tabla solo pasa 17.500 pbv si ustedes realizan el comparativo. Estos camiones son más costosos, deben comprar póliza o un cupo de chatarrizacion para ser matriculado, Osea que desde hoy con está resolución dan muerte a los camioneros sencillos, ya no son rentables pagan más en peajes, etc. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Evelio Pulido Rincón | Transportadores Occidente de Cundinamarca | OBJECION A LA MODIFICACIÓN DEL ART.1 DE LA RESOLUCIÓN 6427 DEL 17 DE DICIEMBRE DE 2009 POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTANUNAS DISPOSCIONES PARA EL CONTROL DE PESO A VEHÍCULOS DE TRASNPORTE DE CARGA DE DOS EJES, MODIFICADA POR LA RESOLUCIÓN 2498 DEL 28 DE JUNIO DE 2018. La tabla que se pretende aprobar en el proyecto de resolución, con el objeto de modificar la norma arriba señalada, carece de estudio técnico, pues el peso de los vehículos con respecto a la carga es desproporcionado, lo que conllevaría a mas accidentalidad en las carreteras colombianas. El peso de la carga debe ser conforme al peso del vehículo y la tabla que se pretende aprobar no corresponde a los estándaresinternacionales, ya que los vehículos, en especial los de carga, traen unas descripciones tecnológicas, en especial sobre sus dimensiones y peso máximo que puede transportar cada automotor.Gran parte los propietarios del parque automotriz, (pequeños y medianos) han modificado las dimensiones de sus carros para darle mayor capacidad de carga,sin tener en cuenta las especificaciones técnicas del vehículo como resistencia del chasis, tamaño de las llantas, cilindraje del motor entre otros, lo que puede ocasionar mayor accidentalidad en nuestras carreteras. Por lo anterior nos conduce a concluir que no se puede aprobar una norma que va en contravía de la ciencia de la física y del manual de operación de los fabricantes de vehículos, pues no es lógico que a un carro con un peso bruto de 10.500 kilogramos se le aprueba una carga superior a su peso, que para este caso sería de tres toneladas por arriba y así es el caso de los otros carros registrados en la tabla. Con este escrito, los trasportadores de carga del Occidente de Cundinamarca, sentamos nuestra objeción a la tabla señalada en el proyecto de resolución, por no cumplir con los estándaresinternacionales y que va en contravía al derecho a la igualdad, pues existen otros vehículos en su mayoría nuevos, que no salen favorecidos con esta decisión. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Oscar Suarez | Ciudadano | opinar hacerca de la resolución 2498 para que quiten la casilla de 15.500 ya que esta atenta contra los sencillos que pagan cupo, también para que den la tolerancia del transporte refrigerado ya que es carga especial por ende el vehículo pesa más y por ultimo que la resolución pudiera estar hasta el 2030 ya que no se puede indefinido | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Alberto Camacho Montaño, Jonathan Vargas, Jhon Alvaro Dulcey Leon, Erney Castaño Abelarde, Wilmar de Jesús Bedoya, Rubialba Gutierrez Ramirez, Valentina Lozaiza Tabares, Diana Camila Castaño, ohsanabria.74@gmail.com, Thiago Sinisterra, Luis Miguel Arias, Paula Sanabria, Juan Pablo Estupiñan, Gonzalo Cucali Cantor, Carlos Eduardo Arenas. | Ciudadanos | Que la tabla se aplique hasta 2030 y se otorge 10% de peso adicional o un peso especial a los refirgerados | | x | En relación con la solicitud de ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender hasta el 2030 la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Igualmente, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Carlos Andrés Cupitra | Ciudadano | si toy d acuerdo q keden los pesos como c acordo el dia 12 d mayo con la s.ra ministra d transporte q los camiones d 10500 klg keden pasando con 13500klg en las basculas. | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad |
| 14/05/2021 | Ramiro López | Ciudadano | Q las turbos pasen con el peso q vienen para 5 toneladas8500 peso bruto igual q los sencillos con 10 toneladas peso bruto 17500 así sea el modelo q sean q tenga la misma igualdad todos llámese turbo o sencillo sin importar el modelo y fecha de matrícul. | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula que no superan el 50% del registrado.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>Igualmente, es necesario señalar que no es posible que a los vehículos con un rango de peso bruto vehicular registrado en el RUNT mayor a 10,5 toneladas y menor o igual a 13 toneladas, se les permita como máximo peso bruto vehicular en báscula 17,5 toneladas, hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 14/05/2021 | Miguel Suarez, Robinson Leon, Manuel Ernesto Paredes | Ciudadano | Quitar la casilla de los 15500 | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula que no superan el 50% del registrado.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>Igualmente, es necesario señalar que no es posible que a los vehículos con un rango de peso bruto vehicular registrado en el RUNT mayor a 10,5 toneladas y menor o igual a 13 toneladas, se les permita como máximo peso bruto vehicular en báscula 17,5 toneladas, hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Natalia Tovar | Ciudadana | Subir los carrosq tienen en el RUT 10465 a 10501 para pasar con más peso en las basculas | | x | Frente a esta observación, se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis se limita a generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar se basaron en el establecimiento de un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Por otra parte, las relaciones entre compradores y vendedores de vehículos se encuentran sometidas al derecho privado, no pudiendo modificarse según la voluntad de los agentes reguladores y autoridades, como el Ministerio de Transporte.<br><br>Adicionalmente, se señala que no es posible modificar, de forma generalizada, unilateral y automática, aumentos a los pesos brutos vehiculares señalados en las Fichas Técnicas de Homologación y en la Declaración de Importación de vehículos en el país, documentos que en aplicación del principio de buena fe constitucional se presumen ajustados al ordenamiento jurídico, de tal manera que su eventual modificación podría, de un lado, implicar para esta cartera las consecuencias jurídicas del caso por desvirtuar tal presunción y, de otro, para los concesionarios, aquellas derivadas de la diferencia en la información del vehículo importado en caso de que ello se compruebe.<br><br>Con todo, se concluye que lo indicado en la observación escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, no siendo este el escenario para dar solución a la problemática particular planteada. |
| 14/05/2021 | Yesid Arbey Páez Cuevas | Ciudadano | Estoy de acuerdo con la propuesta de modificación a la resolución 2498, considero que con ello se brinda la posibilidad de una justa competencia, de promover la renovación de las flotas y del desarrollo del sector en la medida en que se promueven nuevas políticas de servicio y eficiencia en la labor transportadora.<br><br>Si fuese posible al tiempo original de vigencia (Año 2023) agregarle una extensión en el tiempo de 5 años, hasta el (Año 2028) de tal manera que se compense un poco por el tiempo en que la tabla generó mayores beneficios para una parte del sector | x | | En línea con esta observación, se resalta que la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos), con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Con todo, se destaca que los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 14/05/2021 | Luis Eduardo Garcia Avendaño | Ciudadano | Estoy de acuerdo con la igualdad del pesó pero no estoy de acuerdo con el aumento del mismo. Una turbo es muy pequeña para tanto pesó. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Alejandro González | Ciudadano | una observación seria que nos ayudarán a que no sean 5 años sino que nos puedan dar un poco más de tiempo ya que la pandemia nos tienen afectados | X | | En línea con esta observación, se resalta que la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos), con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Con todo, se destaca que los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 14/05/2021 | Michael Andres Chaves Lozada | Ciudadano | quisiera opinar acerca del resolución 2498 para que quiten la casilla de 15500.ya que esta atenta contra los sencillos que pagan cupo,también para que den la tolerancia del transporte refrigerado ya que es carga especial por ende el vehículo pesa mas y por último que la resolución pudiera estar hasta el 2030 ya que no se puede a termino indefinido | | X | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula que no superan el 50% del registrado.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>Igualmente, es necesario señalar que no es posible que a los vehículos con un rango de peso bruto vehicular registrado en el RUNT mayor a 10,5 toneladas y menor o igual a 13 toneladas, se les permita como máximo peso bruto vehicular en báscula 17,5 toneladas, hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva.<br><br>Igualmente, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado. |
| 14/05/2021 | José Wilson Medina | Ciudadano | las cosas deben de ser equitativas no podemos comparar una turbo o una turbo grande con un camión por primero al camión le toca pagan más en todo es un vehículo que vale el doble, y está capacitado para cargar más que una turbo<br>Entonces le pido el favor que sea equitativos para que las turbos cargue como turbo y el camión como camión yo sugiero que sea con antes<br>Turbos 10500<br>Camiones 17500 | | X | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula que no superan el 50% del registrado.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>De igual manera, se destaca que en materia de Peso Bruto Vehicular los vehículos para el transporte de carga son homologados por el Ministerio de Transporte con base en un valor específico establecido por el fabricante del chasis teniendo en cuenta varias condiciones técnicas. De igual manera, resulta imposible en la práctica establecer una tabla de PBV permitido a los vehículos por cada marca, referencia, línea, dimensiones de llanta o tipo de carrocería que exista en el sector. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Fredy Suarez | Ciudadano | Por favor unificar el peso vehicular para turbo llanta sencilla. Todas con 6500 kilos. Como es posible que unos con 7000kilos y otros con 5500kilos siendo el mismo carro. Por favor igualdad | | X | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula que no superan el 50% del registrado.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>De igual manera, se destaca que en materia de Peso Bruto Vehicular los vehículos para el transporte de carga son homologados por el Ministerio de Transporte con base en un valor específico establecido por el fabricante del chasis teniendo en cuenta varias condiciones técnicas. De igual manera, resulta imposible en la práctica establecer una tabla de PBV permitido a los vehículos por cada marca, referencia, línea, dimensiones de llanta o tipo de carrocería que exista en el sector. |
| 14/05/2021 | Servio Arango | Ciudadano | Porfavor subir el peso vehicular de las turbos | | X | En esta observación se realiza una apreciación personal y general frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna observación o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad |
| 14/05/2021 | Aberto Camacho Montaño | Ciudadano | en cuanto a la resolución 2498 sería muy bueno para todo el gremio dejarla hasta el 2030 y la tolerancia para los carros Refrigerados del 10% | | X | En relación con la solicitud de ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender hasta el 2030 la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Igualmente, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Martha Sirley Sarmiento | Ciudadana | Estoy de acuerdo que el peso de las turbos quede de manera indefinida e igual como las que fueron matriculadas antes del 2012. Y adicional que sea inuidas en el Sice- tac. Y que les paguen un precio justo y que las empresas no les hagan tantos descuentos porque en ocasiones en un viaje les descuentan hasta más de 100mil. | | x | En relación con la solicitud para que la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sea indefinida, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender hasta el 2030 la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto |
| 14/05/2021 | Alberto Camacho Montaño, Jonathan Vargas, Jhon Alvaro Dulcey Leon, Erney Castaño Abelarde, Wilmar de Jesús Bedoya, Rubialba Gutierrez Ramirez, Valentina Lozaiza Tabares, Diana Camila Castaño, ohsanabria.74@gmail.com, Thiago Sinisterra, Luis Miguel Arias, Paula Sanabria, Juan Pablo Estupiñan, Gonzalo Cucali Cantor, Carlos Eduardo Arenas. | Ciudadano | me permito realizar los siguientes comentarios para ser tenidos en cuenta en la reglamentación del peso en bascula para vehículos de 2 ejes:<br><br>Solicito de manera formal se tenga en cuenta que los vehiculos tipo NIÑERA O NODRIZA (adjunto imagen de la topología del vehículo) cuentan con una carrocería especial para el transporte de vehículos por lo cual es diferente a las carrocerías de carga seca.<br>La carga para los vehículos tipo niñera se realiza desde los diferentes puertos y ensambladores del país hacia las principales ciudades, es importante tener en cuenta que esto genera un desplazamiento vació hacia los sitios de cargue.<br>Actualmente en los concesionarios del país no existe un chasis especial para la montura de una carrocería tipo niñera.<br>Teniendo en cuenta que la idea de que los vehículos tipo tractocamión no ingresen a las ciudades los vehículos de dos (2) ejes son una solución para el desplazamiento de la carga dentro de las ciudades.<br>Los vehículos tipo niñera no se les cancela el flete por tonelada sino por unidad transportada es decir por carro, y hay que tener en cuenta la cantidad de tipos de vehículos y sus respectivos pesos es decir no pesa lo mismo un automóvil a una camioneta, por lo tanto si sobrepasamos el peso bruto vehicular hay que dejar de trasportar unidades lo que resta rentabilidad al trabajo.<br><br>En mi caso particular tengo una niñera Crevrolet FRR modelo 2012 avalada por el ministerio como consta en la tarjeta de propiedad carrocería tipo NIÑERA y la cual fue vendida por el concesionario para pasar en bascula con un peso de 17.000 Kgs conforme a la normatividad existente en ese momento, después el ministerio generó la resolución 2308 donde me limitó a pasar en bascula con 13.500 kgs; con la entrada en vigencia de esta nueva resolución tampoco fuimos tenidos en cuenta.<br><br>Me uno a la solicitud de mis compañeros de ATDNC para que sea reconocido como un transporte especial y cuyo peso en bascula no sea sometido de acuerdo a la tabla de pesos del proyecto en asunto. | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 14/05/2021 | Cleider Yamid Tarazona Jaimes | Ciudadano | favor tener en cuenta la tolerancia para los refrigerados, y que esta resolución se a termino indefinido. | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Jhon Barbosa | Ciudadano | Tengo una turbo refrigerada y el solo termo independiente me pesa 700 kilos y el furgón pesa 1.380 kilo muy madre de su parte si nos colobaran a nos otros por q transportamos productos refrigerados en el país | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 14/05/2021 | Alvaro Jeronimo Cardenas | Ciudadano | Los carro de transporte refrigeración son más pesados por el Furgo y el termo king el salo termo pesa 500 a 700 kg<br>Nos deben dar una tonelada más de peso que los carro de estaca | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 14/05/2021 | Juan Sanabria | Ciudadano | Más peso para los refrigerados | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Edgar Espinosa | Ciudadano | estoy d acuerdo q la sra ministra nos apoye con el10 porciento d sobre peso ya q el termo pesa un promedio d 700 kilos ya q nos quita peso d cargue al pasar por la báscula | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 14/05/2021 | Erick Daniel Sanchez Correa | Cuidadano | Mi apoyo incondicional y sentir es a favor de q el peso bruto de las turbos y carros refrigerados debe ser re evaluado detenidamente por las personas idóneas y de profundo conocimiento en vehículos turbos rígidas de carga y en el mismo tipo de carro pero refrigerado para tener una tolerancia justa y competitiva e igualitaria para todo el sector liviano en general. Aumentar los pesos es lo sensatamente correcto. | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 14/05/2021 | Jose Hernández, Gustavo Molina | Ciudadano | Estoy de acuerdo que en todas las básculas se les de una tolerancia de pesaje a todos los vehículos refigerados | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Martin Diego, Juan David Acosta | Ciudadano | mi comentario es para aser factible el 10%más para los carros de carga refrigerada ya que por su furgon y equipo de termoking y sus otros elementos que ase que el carro pese más que un carro de carga seca | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 14/05/2021 | Sandra Yohana Gamez | Ciudadana | Apoyo el sector de los refrigerados, para tolerancia del aumento del 10% de peso | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 14/05/2021 | Cesar Lopez | Ciudadana | Si estoy de acuerdo que suban el peso de las turbos y a las de refrigeración una tolerancia, teniendo en cuenta que estos por su adecuación para poder conservar la cadena de frio son más pesados. | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Jovany Alzate | Ciudadano | Estoy muy de acuerdo con el 10 porciento de mas del pbv. Porq el refrigerado tiene una carrocería muy diferente al de estacas y encima de eso sumele el equipo de frío. Y la 2498 ojalá fuera por tiempo indefinido o minimo al 2030 | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 14/05/2021 | Pepe Arnulfo Soracipa | Ciudadano | Totalmente en desacuerdo con la exagerada subida de peso de las turbos deben eliminar al menos la casilla que les da 15500 kilos por q los camiones sencillo o de PBV 17500 van. A desaparecer, quien va a comprar un carro nuevo sabiendo q con una turbo de 15500 va a poder cargar el mismo peso | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula que no superan el 50% del registrado.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>Igualmente, es necesario señalar que no es posible que a los vehículos con un rango de peso bruto vehicular registrado en el RUNT mayor a 10,5 toneladas y menor o igual a 13 toneladas, se les permita como máximo peso bruto vehicular en báscula 17,5 toneladas, hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva |
| 14/05/2021 | Jaime Andrés Hernández | Ciudadano | propietaria de un vehículo de la línea Chevrolet ftr el cual pague un cupo de 45.000.000 para su matrícula pero la verdad teniendo en cuánta como piensan dejar esta resolución no se ve ningún benefio de haber pagador de dinero para q otros vehículos queden teniendo más capacidad de carga sin pagar cupo me siento inconforme ya q esto debería darle más capacidad a un vehículo que paga un cupo o póliza | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Edwin Barbosa | Ciudadano | como es posible que una turbo x unos poquitos casi nos van a poner a cargar lo mismo que a una turbo x que tanta viaviliadad para las turbos cuando no tienen un cupo a darles tanta peso miren x que uno con un sencillo tiene mucho mas gastos no estoy de acuerdo yo tengo un sencillo y no estoy de acuerdo como a muchos compañeros entonces nos vemos obligados a trabajar como turbo para competirles degen las turbos como estaban arreglenos mas bn lo que es acpm y peajes todo muy caro. No mas casetas las crreteras malas | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los limites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Wilson Pinzon | Ciudadano | Por favor que todos los carros sin excepción de modelo queden pasando con el P.B.V estipulado en la ficha técnica del fabricante, ese es la verdadera capacidad de carga de los carros, y habrá trabajo para todos, porqué las turbos no se llevan los viajes de los sencillos.<br>Me parece que Se debe derogar la resolución 2498, que todos los vehículos queden pasando con el P.B.V estipulado en la ficha técnica del fabricante, esa es la real y verdadera capacidad de carga de los carros, y no afectamos los camiones sencillos sencillos.<br><br>Un ejemplo es cuando a un carro particular dice que es para 5 personas y pretenden subirle 8, es algo ilógico, | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los limites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Jose Alberto Camacho | Ciudadano | Este borrador de resolución 2498 q tienen colgado en la página del ministerio de transporte es De los hechos más incoherentes y falto de visión de la realidad. De cuando a ca se toman desiciones personales y perjudicando al 90% del gremio. Me opongo Por ser incoherente inapropiado lleno de vicios en su contenido. De cuando a ca los "líderes" tonan desiciones inconsulta pensando más con la emoción q con la razón lógica. Vamos a colocar las tutelas q sean necesarias ya q la única entidad q puede manejar las fichas técnicas es el ministerio del transporte y si no apague y vámonos. | | x | En esta observación se realiza una apreciación desfavorable frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna propuesta o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia, el mejoramiento de su competitividad y, por ende, el beneficio de todos sus actores. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Alfredo Parra Muñoz | Ciudadano | Esta resolución no debe ser modificada pues al permitir q los vehículos nuevos pasen báscula con mas peso q el permitido por ficha técnica traerá una sobre oferta de vehículos de carga q el sector de carga liviana no podrá cubrir y nos llevará a la quiebra a todos. Lo correcto para todo el gremio es que se nos aplique ficha técnica u homologación según Runt a todos los modelos por Igual y así salvar este sector de transporte | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 14/05/2021 | Esneider Vargas Ahumada | Ciudadano | Si bien es cierto que la nueva resolución aplica para todo vehículo de carga de dos ejes sin importar el modelo; con esta nueva resolución se va a sobreofertar más de lo que ya está el parque Automotor de esta clase de vehículos.<br><br>Mi propuesta es que la dejen tal cual, a excepción de que le aumenten el tiempo a los camiones matriculados hasta el 31 de diciembre de 2012. | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 14/05/2021 | Gabriel Rosero | Ciudadano | No estoy de acuerdo con modificación de la resolución cada vehículo debe cargar según sus capacidades | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Guerlin Realpe | Ciudadano | No estoy de acuerdo con esa Resolución | | x | En esta observación se realiza una apreciación desfavorable frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna propuesta o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia, el mejoramiento de su competitividad y, por ende, el beneficio de todos sus actores. |
| 14/05/2021 | Jesus David Quintana | Ciudadano | No estoy de acuerdo con esos pesos para las turbos hay que bajarles como es que las turbos queden cargando mas toneladas que un sencillo que tiene que pagar un cupo y tiene mucho más gastos | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Jonh Burgos, Rodolfo Delgado, Carlos Rodriguez, Mauros Puentes, Moises Barajas, Deicy Yurany Castiblanco, Carlos Andres Rodriguez, Felix Antonio Páez, Edward Gemay Ospina, Kincho Mejia, Juan Carlos Diaz Velez, Luis Alfonso Linares, Jorge Ayala, Nestor Gallo Hernandez, Vicente Ortiz, Gabriel Collazos, John Ibarra, Ramiro Lopez, German Gomez, Pacho Valderrama, Javier Garcia, Sandro Ordoñez Rincón, Edwin Gallego, Felix Antonio Paez Cuervo, Gabriel Rosero Zambrano, Giovanny Rodríguez, Jose Guio, Carlos Enrique Correa, Stiven Lozano, Luis Alberto Pérez Castro, Juliana Tabarquino, Uriel Ramirez, Brayan Rico, Oscar Leon Acevedo, transporteahc@gmail.com, Andres Rios, Luiz Ibañez, Mario Antonio Pulido, Cristian Alberto Lopez, Santiago Muñoz, Camilo Andres García López, Javier Pantoja, Juan Carlos Ortiz Perez, Moises Enrique Villazón, Alejandro Guerrero, Carlos Fernando Martinez, Nelson Javier Vizcayno, Mario Antonio Pulido, Cesar Urpiano Patiño, wiherfor@hotmail.com, John Jairo Muñoz, Jesus Hurtado, Juan Fernando Molano, Miguel Angel Lozano, Juan Pablo Pantoja, Jesús Pérez, Nestor Fabian Montaño Espitia, Nixon Buitrago, | Ciudadanos | Manifiestan no estar de acuerdo con el proyecto de resolución | | x | En esta observación se realiza una apreciación desfavorable frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna propuesta o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia, el mejoramiento de su competitividad y, por ende, el beneficio de todos sus actores. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Andres Salazar | Ciudadano | No estoy de acuerdo con la resolución por qué unsencillo solo pasará con 17500kilos y una turbó de 10500 kilos pase con 13500kilos deberían dé subirle lo mismo que los sencillos sólo 500kilos no al derecho de desigualdad | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Lizeth Suarez | Ciudadano | No estoy de acuerdo con la resolución las turbos con esos sobrepesos causan muchos accidentes | | x | Frente a esta observación, la Agencia Nacional de Seguridad Vial manifiesta que la información relacionada por el Ministerio de Transporte en el borrador de resolución analizado, corresponde al informe de la siniestralidad vial cuya información primaria consultada para su elaboración es el Registro Único Nacional de Tránsito, en donde específicamente se realizaron consultas al Registro Nacional de Accidentes de Tránsito -RNAT-, el cual se alimenta de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito -IPAT-, diligenciados por la Policía Nacional.<br><br>En el mencionado informe de siniestralidad si se tuvieron en cuenta otras causas asociadas al exceso de peso y carga. En efecto, aunque por si sola esta causa representa el 0,01% de los siniestros en vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y el 0,02% para aquellos con año de fabricación superior a 2012, se sumaron otros tipos de causa probable en donde el exceso de carga pudo influir como determinante indirecto (frenar bruscamente, girar bruscamente, fallas en los frenos, exceso de velocidad, carga sobresaliente sin señales y carga sobresaliente sin autorización), con ello aunque la representatividad aumenta al 5,3% del total de siniestros para vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y 4,7% para vehículos con año de fabricación superior a 2012, sigue siendo un nivel bajo de participación de este tipo de causas.<br><br>Se debe indicar que aun cuando se reconoce que el exceso de carga puede eventualmente ser un factor de riesgo para la ocurrencia de siniestros viales en vehículos pesados tipo C2, al procesar y analizar los datos del RUNT se observa que su participación como causa probable es muy baja frente a otros tipos de causa para el periodo de tiempo analizado (2015-2019).<br><br>Adicionalmente y teniendo en cuenta que los siniestros de tránsito son multicausales y que con la información disponible no es posible determinar que el exceso de peso sea la causa directa, en efecto, se deberá contar con los insumos técnicos que permitan analizar la incidencia de la variación de los límites de peso establecidos por el fabricante en la circulación segura de los vehículos, así como determinar si existe relación de causalidad o no entre el exceso de carga, la generación de fallas mecánicas y los impactos en la seguridad vial. |
| 14/05/2021 | Cristian Torres | Ciudadano | No estoy de acuerdo con la nueva resolución nos deja en la calle a los sencillos | | x | En esta observación se realiza una apreciación desfavorable frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna propuesta o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia, el mejoramiento de su competitividad y, por ende, el beneficio de todos sus actores. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Hernando Gómez | Ciudadano | Si estoy de acuerdo para que los vehículos de carga liviano todos quedemos pasando con el peso original que manda y ordena el fabricante osea el run .lo q diga el run porque las empresas de transporte se Enriquecen con la nueva resolución que el gobierno quiere emitir de echarle sobre peso a los vehículos y así pagar x 8 toneladas que es para un sencillo simplemente el valor para una turbo y ellos se Enriquecen a costillas del transformador. | | **X** | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | William Reyes | Ciudadano | tengo un sencillo Rin22,5 y considero que los carros deben de pasar con su peso bruto vehicular NO estoy de acuerdo con la nueva tabla de pesos en la báscula | | **X** | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Edwin Barbosa | Ciudadano | No estoy deacuerdo con las peticiones que ofrecen los de las turbos ya que el gremio de camioneres sencillos vamos a vernos afectos con esto<br>Entonces le pido que nos colaboren y llegar a un acuerdo conveniente para todos los geemios | | **X** | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Diego Alexander Rueda | Ciudadano | No queremos el incremento de peso alas turbos, y la eliminación de los vehículos que estén con modificaciones ala ficha técnica | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Guillermo Unigarro | Ciudadano | Como propietario de un sencillo hino gh me siento en competencia desleal con esta modificación ya que vehículos que no pagan cupo pueden cargar hasta 8 toneladas, teniendo en cuenta que el gasto de manutención y movilidad de mi vehículo y de todos los vehículos de este segmento son mayores que a los gastos de los vehículos de hasta 13500 kilos de peso bruto, en donde estos van a quedar con mayor capacidad de carga y mi vehículo va a quedar con la misma capacidad de 10 toneladas netas, por lo tanto no hay igualdad ya que estoy pagando un cupo solo por cargar 2 toneladas más que los vehículos de la categoría de 13.500 PBV,<br>Sugiero que le suban el peso bruto a los vehículos que en el runt aparecen con 17.000 PBV a 19.000 PBV para que estos vehículos puedan cargar tranquilamente 11 toneladas.. Asi habrá mayor ingreso en el flete pagado y ya no habrá desigualdad entre el segmento de livianos. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Jhon Willian Gomez Niño | Ciudadano | No estoy de acuerdo con la tolerancia que le dieron a las turbos ya que se acercan mucho al sencillo y no les toca comprar poliza o cupo creo que deben quedar con peso bruto vehicular de 12000 para darles 1500 kilos de tolerancia y que todos los modelo | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Jorge Pacanchique | Ciudadano | Para pedir que alas turbos no se les suba el peso carros que vienen homologados y ellos van empezar a transformar estos vehículos para cargar mas | | X | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 14/05/2021 | Juan Camilo Zapata | Ciudadano | ESTOY EN DESACUERO CON LA MODIFICACIÓN A LA TABLA ACTUAL de control de pesos vehículos de carga .<br><br>Se debe continuar con la tabla actual y postergar de forma INDEFINIDA .<br><br>Se debe tener en cuenta y formalizar de manera RADICAL , esta tabla control de pesos , para que por ningún motivo se pueda modificar en el futuro . | | X | En relación con esta observación, en la que se requiere que el término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula sea indefinido, se resalta que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que, si bien no se puede acceder a la solicitud de extender indefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con en el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente, a aquellos vehículos matriculados con anterioridad a su entrada en vigencia.<br><br>Así mismo, se destaca que dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Con todo, el término de ampliación mencionado se considera razonable, proporcional y permite generar estabilidad jurídica y socioeconómica, pues facilitará a los diferentes transportadores beneficiados adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula. |
| 14/05/2021 | Johan Navas Perilla | Ciudadano | Es bueno pero se debería poner una cláusula que de los modelos 2020 en adelante pasarán con el peso que dise el fabricante | | X | De manera similar a lo señalado en esta observación, se considera que la tabla para el control en báscula del Peso Bruto Vehicular (PBV) de los vehículos rígidos de dos ejes dispuesta en el proyecto de resolución bajo estudio solo resultará aplicable a aquellos vehículos matriculados con anterioridad a su entrada en vigencia; lo anterior, resulta una medida adecuada, proporcional y razonable, pues respeta el principio de confianza legítima en favor de los vehículos registrados en el lapso mencionado quienes tienen expectativas frente al control del PBV de los mismos.<br><br>De esta manera, se parte de la fijación de una regla a futuro que otorgará claridad al propietario de vehículo que desee ingresar al mercado del transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes y que propenderá por una adaptación hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Angela Garcia | Ciudadana | me dirijo a ustedes con el fin de hacerles caer en cuenta q con la tabla de pesos para pasar báscula los carros de referencia NQR Y FRR, quedarían pasando casi con el peso de un sencillo,siendo esto poco justo ya q son vehículos de carga livianos y los gastos de todo tipo comparado con un sencillo son Menores,además los q tienen sencillos han tenido q comprar su cupo o póliza. Por favor revisar y calcular el peso con el q van a quedar pasando los FRR Y NQR,pq van a quedar pasando con el peso de un sencillo.. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Hernancho Mesa Ayala | Ciudadano | NO ESTOY DE ACUERDO QUE LE SUBAN EL PESO A LAS TURBOS PUES NO ESTÁN CAPACITADAS SEGÚN FICHA TÉCNICA PARA MAS PESO | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Marysela Romero | Ciudadana | no estoy de acuerdo con que las turbos pasen con 8 toneladas en bascula. | | x | En esta observación se realiza una apreciación personal y general frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna observación o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Robinson Herrera Rodríguez | Ciudadano | Soy un pequeño transportador victima de los innumerables errores que históricamente viene cometiendo el ministerio, fabricando resoluciones sin criterio equitativo y mucho menos de interés general que puedan dar soluciones técnicas que puedan ser definitivas.<br><br>En mi concepto todos los vehículos tienen su ficha técnica expedida por los fabricantes y homologadas por el ministerio. Lo lógico, seguro, técnico y conveniente es que cada vehículo pase en bascula según su PBV mas la tolerancia de 500 kilos.<br><br>De quedar así como esta planteada quiere decir por ejemplo:- Un camión con ficha técnica para 17000 kilos quedaría con una capacidad útil de carga de 9 toneladas<br><br>-y un camión con ficha técnica para 15.000 kilos quedaría con una capacidad útil de carga de 10.5 y 11 toneladas.<br><br>Esto nos perjudica enormemente pues quiere decir que un camión mas robusto cargaría menos que uno con menos capacidad real.<br><br>No deberían permitir la venta de este tipo de camiones en este país, pues a pesar de brindar mejores condiciones por ser mas pesados ofrecen menos capacidad de carga.<br><br>Esto no puede ser lógico ni conveniente.<br><br>Ruego a este ministerio afrontar la problemática de manera técnica y real. Para evitar dejar vacíos que permitan en un corto tiempo afrontar demandas a normas que dejan vacíos favoreciendo a unos y perjudicando a otros.<br><br>La norma debe ser general y técnica para que pueda ser una solución que pueda ser definitiva sin favorecer a unos perjudicando a otros.<br><br>LA SOLUCION EQUITATIVA PARA TODOS ES PBV MAS TOLERANCIA. | | **X** | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto estemos los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Wilson Pinzon | Ciudadano | en mi concepto creo que todos los camiones de dos ejes deben pasar con el peso estipulado en La Ficha Técnica de Homologación del fabricante, esa es la capacidad real de carga para esos carros, o máximo una tolerancia del 10% sobre el P.B.V de cada carro. | | **X** | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 14/05/2021 | Saul Restrepo Ruiz | Ciudadano | Tengo "un Camión Chevrolet Fsr el cual aparece en el Rut con pbv de 10456 kilos y el carro pesa 6600 kilos.<br>Es un camion con Rin Original de fabrica 22.5 freno de aire total troqueado adelante y atrás...mi inconformidad es Que un carro con estas características no es posible que quede cargando,solo 6900 kilos..por favor no da margen me acabo de arruinar.<br>Pido el favor en nombre de Varios colegas que tienen este mismo problema con Camiones Chevrolet FSR, Que al menos nos dejen con 15500. | | **X** | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a la expedición de la Resolución propuesta.<br><br>De igual manera, se destaca que en materia de Peso Bruto Vehicular los vehículos para el transporte de carga son homologados por el Ministerio de Transporte con base en un valor específico establecido por el fabricante del chasis teniendo en cuenta varias condiciones técnicas. De igual manera, resulta imposible en la práctica establecer una tabla de PBV permitido a los vehículos por cada marca, referencia, línea, dimensiones de llanta o tipo de carrocería que exista en el sector. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Daniel Galeano | Ciudadano | ESTOY EN DESCUERDO EN CAMBIAR LA RESOLUCION 2498 YA QUE CADA PERSONA COMPRÓ UN VEHICULO SEGUN SUS NECESIDADES<br>NO PUEDE SER POSIBLE QUE UNA TURBO DONDE EL FABRICANTE DICE QUE EL PESO VEHICULAR ES DE 10.000 KILOGRAMOS QUIERE QUE LA MINISTRA APRUEBE PASAR CON MAS PESO.<br>REGULAR PESO IGUAL PARA TODOS LOS MODELOS SEGUN LO QUE AUTORIZA EL FABRICANTE CON PRUEBAS TECNICAS<br><br>LA 2498 NO DEBE CAMBIAR DEBE SER APLICADA DESDE YA A REGIR COMO SE ESTIPULO Y A CARGAR SEGUN SUS CARACTERISTICAS Y PESO BRUTO VEHICULAR PARA LO CUAL FUE DISEÑADO EL VEHICULO EM CUESTION.<br><br>LOS QUE INVERTIMOS EN UN CAMION Y COMPRAMOS UN CUPO ES PORQUE NUESTRA NECESIDAD DE TRABAJO ERA PARA CARGAR 10 TONELADAS MAXIMO.<br><br>LOS QUE COMPRARON TURBOS PODRAN CARGAR LO MAXIMO PERMITIDO POR SU FABRICANTE<br><br>MINISTRA NO SE DEJE ENREDAR DE UNOS POCOS QUE QUIEREN INVERTIR EN UN VEHICULO DE 5 TONELADAS Y CARGAR 10 TONELADAS<br><br>NECESITAMOS<br>MAS BASCULAS<br>LA OBLIGACION DEL SISETAC<br>SANCIONES A LAS EMPRESAS<br>BAJAR PRECIO A LOS CAMINEROS DEL COMBUSTIBLE<br>CONDUCTORES CON UN SALARIO DIGNO<br>MAS SEGURIDAD EN CARRETERAS<br>FIN DE LAS FOTOMULTAS<br>FIN DE RESTRICCIONES A LAS CIUDADES<br>SOMOS VEHÍCULOS DE PASO | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto no tenga los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Ricardo Medina | Ciudadano | para solicitar que los pesos establecidos por ustedes no son los adecuados ya que yo tengo un vehículo de carga cuyo valor comercial es de más de 300 millones de pesos rin 22.5 modelo 2015 y puedo cargar hasta 17500 toneladas donde solo mi vehículo vació pesa 8300 kilos donde solo puedo cargar 9200kilos comparado con un vehículo que su valor comercial es de 170 millones rin 17 o 19 modelo 2022 donde con esta norma quedarían pasando con 13500 donde este vehículo su peso vacío es de 4800 kilos donde quedarían pasando cargados con un peso 8700 kilos por lo cual no me parece justo que un vehículo más pequeño y de menos precio lleguen a cargar casi el mismo peso de un camión que pago una póliza o cupo y tengan los mismos fletes ya que estos vehículos de mayor valor todos sus insumos como aceites llantas y combustibles son el doble de gastos que uno más pequeño | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto no tenga los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Julio Cesar Guzman Rodriguez | Ciudadano | En virtud de la presente resolución en su Artículo 1: Todos los vehículos rígidos de dos (2) ejes destinados al transporte de carga, sin importar su fecha de registro inicial o matricula, se someterán al control de peso e n báscula, de acuerdo con e l peso bruto vehicular máximo establecido en la siguiente tabla:<br><br>Rango Peso Bruto Vehicular (PBV) registrado en RUNT — Máximo peso bruto vehicular permitido en control de básculas (kgs)<br><br>Menor o igual a 5.000 kilogramos — 5.500<br>Mayor a 5.000 kilogramos y menor o igual a 6.000 kilogramos — 7000<br>Mayor a 6.000 kilogramos y menor o igual a 7.000 kilogramos — 9000<br>Mayor a 7.000 kilogramos y menor o igual a 8.000 kilogramos — 10.500<br>Mayor a 8.000 kilogramos y menor o igual a 9.000 kilogramos — 11.500<br>Mayor a 9.000 kilogramos y menor o igual a 10.500 kilogramos — 13.500<br>Mayor a 10.500 kilogramos y menor o igual a 13.000 kilogramos — 15.500<br>Mayor a 13.000 kilogramos y menor o igual a 17.500 kilogramos — 17.500<br><br>Teniendo en cuenta lo anterior consideramos improcedente esta tabla ya que genera desventajas competitivas en el desarrollo de la operación para las diferentes líneas de camiones de dos ejes. Actualmente existen diversas líneas de este tipo de camiones en el mercado colombiano y asi mismo la variación que estos pueden tener en el peso del vehículo sin carga (Vacío) el cual se encuentra en la ficha técnica de homologación (peso del chasis). Teniendo en cuenta lo anterior un vehículo con PBV entre 8000 y 9000 kgs tiene un peso aprox de 3500 -4000kg vacío y sin carga, lo cual que quiere decir que el máximo peso bruto vehicular permitido en control de básculas (kgs) es de 11.500kg, de manera que este vehículo tendría una capacidad de carga útil de 7500-8000kg. Para el siguiente | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto no tenga los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Alvaro Esteban Suarez Rodriguez | Ciudadano | Si estoy de acuerdo siempre y cuando a todos se les de los quinientos kilos de tolerancia ejemplo que la nnr quedé con nueve mil quinientos como todos los otros | | X | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar, consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>En ese sentido, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado y, adicionalmente, resulta necesario contar con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva y el establecimiento de tolerancias, si es del caso. |
| 14/05/2021 | Robinson Herrera Rodríguez | Ciudadano | Revisando la tabla propuesta para control de pesos en bascula, veo con preocupación varias cosas, a las cuales me permito expresar mi humilde opinión así:<br><br>-Todos los vehículos tienen una ficha técnica según su fabricante y en ella contempla el peso vacío ( se refiere al peso del chasis sin la respectiva carrocería); peso bruto vehicular ( se refiere al peso total máximo permitido incluido peso chasis mas peso carrocería mas carga). y Carga útil( igual a peso bruto vehicular menos peso chasis menos peso carrocería)<br><br>- Los rangos planteados en el proyecto de resolución, otorga una mayor capacidad de carga útil a los vehículos cuyos chasis son mas livianos, en este orden de ideas y en mi caso del cual conozco pues tengo un sencillo Chevrolet FVR cuyo PBV es de 17000 kilos solo pasa en bascula con 9 toneladas de carga útil y entraría a competir con los Chevrolet FTR Y FRR los cuales por tener un chasis mas liviano tendrían una mayor capacidad de carga útil, este ultimo podría pasar con 12 toneladas de carga útil por ser el mas liviano.<br><br>- Hablamos de modernizar nuestro parque automotor y realmente no creo que incentivar la compra de turbos y convertirlas en sencillos con este tipo de actos administrativos nos ayude, tenemos muchos casos de este tipo de vehículos parados en la nalga subiendo la línea por llevar sobre peso según su ficha técnica y con la complicidad del ministerio.<br><br>- Con esta tabla autorizamos a las turbos una carga útil de aproximadamente 6500kilos una NQR con carga útil de aproximadamente 7200kilos un FRR carga útil de 12 toneladas un FTR carga útil de 10 toneladas y un FVR C ARGA UTIL DE 9 TONELADAS.<br><br>-Me pregunto si esto puede tener alguna presentación versus ficha técnica del fabricante, será que las compañías de seguro responden a un siniestro causado por uno de estos vehículos que va con sobrepeso según su ficha técnica.<br><br>- Una deuda histórica de decretos fabricados caprichosamente sin tener en cuenta los mas mínimos detalles técnicos éticos y morales no puede ser una solución. A todo un sector de la economía de este pais.<br><br>- Esta resolución solo puede traer competencia desleal, acompañada de un alto índice de accidentalidad y el incentivo a comprar vehículos livianos que ofrecen una mayor capacidad de carga útil.<br><br>- Con esta resolución el patrimonio de los propietarios de vehículos sencillo se vería seriamente comprometido pues no tendrían la razón de existir puesto que los mas livianos tendrían una mayor capacidad de carga. | | X | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tenga los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Carlos Rojas | Ciudadano | Q todas las turbos de 10490 de peso Bruto vehícular ( PBV ) queden pasando con 13500 sea Chevrolet. hino. foton .Jac y se acaba el problema | | X | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula que no superan el 50% del registrado.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Ignacio Ardila | Ciudadano | Cómo es posible que a un vehículo que es homologado para 10.500 kilos le autoricen llevar 3 toneladas de peso más. Es decir, que los dejarían para 13500 kilos. Y a un camión sencillo que viene homologado para 17.000 kilos con un diseño tecnomecanica superior a los vehículos 10.500 kilos aquí mencionados. le otorgan tan sólo 500 kilos.<br>En pocas palabras, no hay equidad.<br>Por favor tener en cuenta la inversión en cada flete que se hace con éstos vehículos. No son nada compensados en la decisiones que ustedes han tomado. Cómo tampoco, se ajustan a la inversión del carro y al cupo que se pagó.<br>En consecuencia, nuestros vehículos quedarán arrimados porque los contratistas optarán por los vehículos de 10.500 kilos. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Juan Alzate | Ciudadano | Tolerancia | | x | En esta observación se realiza una apreciación personal y general frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna observación o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |
| 14/05/2021 | Jhoan Sebastian Alvarado Ceron | Ciudadano | A partir de que fecha se retomaría admitida la igualdad en la tabla de báscula | | x | En esta observación se realiza un cuestionamiento en relación con el proyecto de resolución, en todo caso, en caso de ser expedido, el marco regulatorio igualitario para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes regiría a partir de la entrada en vigencia del proyecto normativo en cuestión. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 14/05/2021 | Gerardo Villamizar | Ciudadano | el sicetax en uno a uno bajar combustible | | X | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular. |
| 14/05/2021 | Victor Barrera | Ciudadano | me gustaría q las turbos queden con 10500 peso bruto y otra cosa como harían para q no se sobre oferte el parque automotor de las turbos. Y los peajes muy caros para villavicencio | | X | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 14/05/2021 | Rosofidel Lozano | Ciudadano | Envia un audio en el que se manifiesta estar de acuerdo con el proyecto de resolución. | | X | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15/05/2021 | Guillermo Ortega, Jorge Enrique Alba, Juan Carlos Castro, Lucho Caro, Rafael Jimenez, Juan Marulanda, Alexander Jimenez, Julian Escobar, Gera Prado, Yobana Vallejo, Cesar Martinez, Javier Orozco Fonseca, Victor Lopez, Andres Diaz, David Vanegas, Jhon Faber Cruz, Jorge Beltran, Numael Leiva, Cristian Pachon, Jose Mnauel Mojica, William Esguerra, Juan Moran, Luis Hernando Rincon, Fabio Bermudez, Carlos Mario Srenas, Heliberto Chavez, Alejandro Camacho, Liseth Tatiana Gutierrez, Cristian Diaz, Harvey Camilo Verjan, Walter Alexis Rios, Jaime Alberto Gonzalez, Alcibiades Vargas, Jonnathan Juez, John Freddy Gonzalez, Emilio Viteri, Jair Chacon, Sergio Alejandro Zapata, Orlando Oliveros, Sara Rios, Diego Morales, Alexander Herrera, Javier Rojas, Leonardo Cardenas, Arley Machado, Robin Dulcey, Fredy Suarez, Oscar Bonilla, Luciano Echeverry Buitrago, joseguama55@gmail.com, Jacobo Barajas, Roberto Carlos Posada, Weimar Toro, Carlos Julio Buitrago, Luis Alberto Quintero, Natali Lozano, Jose Futinico, Juan Gabriel Hernandez, Pedro Porras, Jesus Cuasquen, Carlos Noguera, Jose Fabio Garnica, Giovanny Andres Suarez, Harrison Toloza, Jesus Torres, Daniel Obed Rangel, Kennert Cortes, Humberto Orrego, Mary Delgado, Dana Sofia Lopez, Cristobal Oviedo, Lizardo Duque, Luis Eduardo Pascumal, Sindy Viviana Mora, Oscar Velandia, Cesar Colorado, Jhon Martinez, Rene Fernando Cruz, estebanforerovaron0@gmail.com, Victor Alfonso Peña Murcia, Edwin Gutierrez, Nelson Cadena, Alberto Garcia, Fernando Peña Saavedra, Santiago Sanchez, Gilberto Romero, Julian Giraldo, Eduard David Lagos Peña, Jim Rodriguez, Camilo Betancur, Julio Garcia, John Perez, Fer Mnedez, Carlos Humberto Nova, Carlos Ruds, David Rey, Aldemar Gonzalez, Arturo Reyes, Angelica Gutierrez, Efrain Cardozo, Fernando Realpe, Eliver Orlando Peña, Alex de Arenas, Carlos Lopez, Sebastian Reyes, Sandro Lopez, Claudia Patricia Avila, Sebastian Reyes, Carlos Bautista Baron, Alberto Mendosa Bustos, Lizeth Bermudez, Andres Palacio, eduardfeli9@gmail.com, Freddy Rivera Losada, Ulises Pulgarin, Edwin Gonzalez, Wilson Javier Capacho, Edwin Muñoz, Fernanda Castro, Andres Barrera, Danilo Montaña, Faver Hernandez, Nelson Enrique Babativa, Luceyder Solarte Castro, Danilo Montaña, Faber Triana, Jorge Ivan Quintero, Victor Muñoz, Henry Pineda, Claudia Patricia Mora, Fabiola Olivero, Alfonso Venegas, Comando Casas, Wilfredo Rodriguez, Ronald Steev Garcia, María Fernanda Garcia, Ramiro Flores, Oscar Galiano, Carmenza Restrepo, William Garcia, Pedro Diaz, Edward Luna, Nelson Brieva, Angie Leal Gallego, Robinson Pachecp, Ronald Andres Pineda, Jose Danilo Canyo, Gloria Amparo Correa, Juan Camilo Caro, Antonio | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |
| 15/05/2021 | ABC de Mudanzas Trasteos en Bogota y Nivel Nacional | Empresa de transporte de carga | Manifiesta estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |
| 15/05/2021 | Cristian Bonilla y Jefferson Gallego | Ciudadanos | Que se deje tiempo libre y le.quiten el límite de tiempo que se cree una carga especial para los vehículos refigerados | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere que el término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula sea indefinido, se resalta que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que, si bien no se puede acceder a la solicitud de extender indefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con en el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente, a aquellos vehículos matriculados con anterioridad a su entrada en vigencia.<br><br>Así mismo, se destaca que dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Con todo, el término de ampliación mencionado se considera razonable, proporcional y permite generar estabilidad jurídica y socioeconómica, pues facilitará a los diferentes transportadores beneficiados adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15/05/2021 | William Riaño | Ciudadano | Me gustaría que la prórroga fuera hasta el 2030 y que los vehículos refrigerados tuvieran una tolerancia adicional para compensar el peso de los equipamientos para tal fin.<br>Como son thermo, estibas, furgón, y mamparas...etc... | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula, se resalta que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que, si bien no se puede acceder a la solicitud de extender hasta el 2030 la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con en el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente, a aquellos vehículos matriculados con anterioridad a su entrada en vigencia.<br><br>Así mismo, se destaca que dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Con todo, el término de ampliación mencionado se considera razonable, proporcional y permite generar estabilidad jurídica y socioeconómica, pues facilitará a los diferentes transportadores beneficiados adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula. |
| 15/05/2021 | Gerardo Villamizar | Ciudadano | tenga en cuenta las medidas t las caderas de las turbo partes alas camionetas q asen trasbordo el sicetax los policías de vascula q se dejan comprar | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular. |
| 15/05/2021 | Linda Segura | Ciudadana | Con la expedición de la resolución *RAD_S* de *F_RAD_S* se elimina la "diferenciación en materia de peso bruto vehicular máximo entre los Vehículosregistrados antes después de la entrada en vigencia del Proyecto",sin embargo, esta medida afecta en desmedida a los propietarios de vehículos grandes, quienes deberán seguir trabajando con el peso que ya tenían permitido, lo que en últimas con lleva a una ventaja injustificada a los vehículos pequeños. Esta medida, en su vigencia, causará un perjuicio grave e injustificado a los propietarios de camiones grandes, cuyos vehículos, mejor equipados para el transporte de grandes cargas,sufrirán una devaluación a costa de la permisión para que vehículos de menor capacidad pueda, casi que igualar la carga de estos transportadores. Los propietarios de estos vehículos no tienen el deber jurídico de soportar este perjuicio, pues cuando adquirieron sus vehículos, lo hicieron con miras a poder abarcar tales cargas, por lo que pagaron por vehículos con mejor infraestructura y diseño, comprando cupos de chatarrización y pagando pólizas al Ministerio, con precios elevados, con tal de que se les permitiera el transporte de cargas,sin causarle riesgos a la comunidad. Así pues, resulta ilógico que a la luz de la medida los vehículos grandes terminen cargando igual peso que a uno de estos vehículos pequeños, cuando últimos estos no cumplen con los requisitos necesarios para transportar carga. El Ministerio debe tener en cuenta que en muchas ocasiones estos vehículos sufren distorsiones en su estructura original, pues son ampliados en su ancho y largo, porque originalmente no tienen la capacidad de carga para los volúmenes que con la nueva medida se les está permitiendo. Pero estas modificaciones son altamente riesgosas, poniendo en peligro al transportador y a las personas que se encuentran en la vía. Por tal razón, estas facultades adicionales para la carga terminarán incitando a los propietarios de estos vehículos a continuar con sus riesgosas modificaciones, con el fin de cargar un peso para el que no están preparados. Se hace necesario resaltar que si lo que el Ministerio busca es mantener el aumento de carga para estos vehículos pequeños hasta donde el fabricante lo permita, debería de hacerlo, de la misma forma, con los vehículos grandes, cuyo peso permitido según el fabricante es mucho mayor al establecido en la norma. Por otro lado, el Ministerio siempre tendrá la vía de la revocatoria directa de oficio, a la que le ruego que acuda, para evitar este grave agravio injustificado, producto del trato diferenciado que sin razón alguna se le ha dado a estos vehículos pequeños. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15/05/2021 | Leonardo Cadena | Ciudadano | 10.500 es bien para una turbo y también necesitamos que organicen los peajes bajen el acpm | | X | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular. |
| 15/05/2021 | Dimas Beltrán | Ciudadano | Total mente de acuerdo del peso .<br>Pero qué de los peajes y el combustible y de las empresas que le roban a uno los saldos y demorándose más de un mes para pagar ?<br>Otro paro de 20 días para una respuesta | | X | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular. |
| 15/05/2021 | Wilson Navas | Ciudadano | Estoy de acuerdo con la nueva resolución 2498 para que sea implementada con la nueva cantidad de peso en basculas con vigencia hasta el 2030 y adicional para que sea implementada una sisetab o tabla de precios para turbos y otros camiones para poder manejar esta resolucion y se cargue más por la mismos fletes | | X | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula, se resalta que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que, si bien no se puede acceder a la solicitud de extender hasta el 2030 la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con en el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente, a aquellos vehículos matriculados con anterioridad a su entrada en vigencia.<br><br>Así mismo, se destaca que dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Con todo, el término de ampliación mencionado se considera razonable, proporcional y permite generar estabilidad jurídica y socioeconómica, pues facilitará a los diferentes transportadores beneficiados adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15/05/2021 | Lenin Guzman Hernández | Ciudadano | Estoy de acuerdo con la nueba resolucion planteada y pido la solucion para el sicetap para todos los beiculos de carga y obliguen a las empresas para quenos paguen de acuerdo al mismo | | **X** | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, de tal manera que lo solicitado escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo que se estudia.<br><br>No obstante, es preciso destacar que el Ministerio de Transporte actualmente trabaja para la estructuración de un Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para vehículos livianos |
| 15/05/2021 | William Hoyos Cruz | Ciudadano | El siguiente es para colaborar con aumentar los pesos en basculas,.<br>Por favor coñaboren.<br>Npr 6ton.<br>Nqr 7ton.<br>Frr 9ton<br>Ftr 11ton<br>Fvr 13ton<br>Igual foton ,jac.y otros en sus referencias.<br>Asi la gente se anima a comprar carro nuevo.<br>Pero con esos pesos actules no da para el procesó.<br>La tecnologia a mejorado y esos carros pueden con esos pesos, y hasta mas .<br>Colaborenos con el peso.el iva.<br>Y incluyan las.vehiculos 300 o 350 para tambien reponer por vehiculos nuevos. | | **X** | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a la expedición de la Resolución propuesta.<br><br>De igual manera, se destaca que en materia de Peso Bruto Vehicular los vehículos para el transporte de carga son homologados por el Ministerio de Transporte con base en un valor específico establecido por el fabricante del chasis teniendo en cuenta varias condiciones técnicas. De igual manera, resulta imposible en la práctica establecer una tabla de PBV permitido a los vehículos por cada marca, referencia, línea, dimensiones de llanta o tipo de carrocería que exista en el sector. |
| 15/05/2021 | Carlos Orlando Figueroa | Ciudadano | Aumento del peso para las turbos no solo los camiones sensillos las turbos tan bien movemos el país nosotros también estamos en paro | | **X** | En esta observación se realiza una apreciación personal y general frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna observación o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15/05/2021 | Juan Felipe Chavarriaga Ruiz | Ciudadano | UNA BUENA PROPUESTAS A LA OBSERVACIONES PARA MODIFICAR LA RESOLUCIOIN MOD. 2498 DE 2018<br><br>1 NO PONER FECHA LIMITE DE CINCO AÑOS, DEBIDO A QUE ESTO NO SOLUCIONA EL PROBLEMA, SOLAMENTE ES UN APLAZAMIENTO PARA DAR PIE A NUEVAS QUEJAS RECLAMOS Y FUTUROS PAROS, POR LA MISMA RAZON A CUÁL SE ESTAN QUEJANDO EN ESTE MOMENTO.<br><br>2 AUMENTAR EN UNA PROPORCION EQUITATIVA KA CAPACIDAD DE LOS VEHICULOS SENCILLOS COMO TAL, CARROS COMO DODGE 600, INTERNACIONAL 4300, KENWORTH T300; TOMADOS COMO EJEMPLO PARA SACAR CARACTERITICAS DE VEHICULOS QUE SU PESO EN VASIO PUEDE SER DE 7 1/2 A 8 TONELADAS LOS CUALES NO TENDRIAN OPORTUNIDAD DE COMPETIR CON TURBOS QUE POSIBLEMENTE QUEDARIAN PASANDO HASTA CON 8 Y 9 TONELADAS, LOS CUALES TENDRIAN MEJOR VEMNTAJA EN TEMAS DE COMBSUTIBLE Y HASTA PEAJES. | | X | En relación con esta observación, en la que se requiere que el término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula sea indefinido, se resalta que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que, si bien no se puede acceder a la solicitud de extenderindefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con en el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente, a aquellos vehículos matriculados con anterioridad a su entrada en vigencia.<br><br>Así mismo, se destaca que dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Con todo, el término de ampliación mencionado se considera razonable, proporcional y permite generar estabilidad jurídica y socioeconómica, pues facilitará a los diferentes transportadores beneficiados adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula. |
| 15/05/2021 | Juan Pablo Luque Enriquez | Ciudadano | La tabla que pretende aprobar en el proyecto de resolución, con el objeto de modificar la norma arriba señalada, carece de estudio técnico pues la capacidad de carga la da el fabricante en la FTH y la que se piensa asignar es absolutamente desproporcionada ya que en algunos casos supera el 28% de la capacidad total indicada por el fabricante, incumpliendo los estándares internacionales ya que los vehículos en especial los de transporte terrestre de carga traen unas especificaciones técnicas sobre sus pesos y dimensiones indicando la carga máxima que puede transportar cada automotor.<br><br>Gran parte de los propietarios del parque automotor (Livianos) han modificado las dimensiones de sus vehículos para darle mayor capacidad de carga, sin tener en cuenta las especificaciones técnicas del vehículo como resistencia del chasis , tamaño de las llantas, cilindraje del motor entre otros, y menos acatar la resolución número 4100 del 2004.<br><br>También hay que tener en cuenta los efectos de las sobredimensiones y sobrepeso en los vehículos en las vías<br><br>-Obstaculiza el tránsito en la vía<br><br>-Daños en la infraestructura vial<br><br>-Aumento en la accidentalidad vial<br><br>ENTRE MUCHAS OTRAS CONCECUENCIAS<br><br>Por lo anterior nos conduce a concluir que no se puede aprobar una norma que va en contravía de la ciencia de la física y de las indicaciones del peso bruto vehicular máximo indicado por el fabricante desconociendo todos los estudios realizados .<br><br>Con este escrito los transportadores de carga que hemos venido haciendo el proceso de renovación y cambio de vehículos para dar cumplimiento a carta cabal de acuerdo con el runt y las disposiciones de pesos y medidas emanadas del ministerio de transporte sentamos nuestra objeción a la tabla señalada en el proyecto de resolución que se pretende cambiar, por no cumplir con los estándares internacionales y que van en contravía al derecho a la igualdad, pues existen vehículos que en su mayoría nuevos y para 17000 kgs pbv salen perjudicados por la competencia desleal ya que por su peso y tipología no pueden pasar sino con 9000kilos de carga útil en bascula y comprando cupo, y los vehículos beneficiados serian los de 10500kgs de pbv que sin comprar cupo quedarían pasando en bascula con 8500kgs . | | X | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 15/05/2021 | Richard Chávez Benavides | Ciudadano | en relación a la modificación de la resolución 2498 en beneficio de nosotros transportadores de carga liviana, agradezco haber escuchado a los compañeros todas las quejas e inquietudes sobre nuestro tema sobre los pesos permitidos para nuestros vehículos, pero creo q la tabla deberían hacerle unas modificaciones no son muchas, por qué, hay vehículos de carga como los sencillos en dónde ellos pagaron un cupo, en dónde el vehículo q adquieren es mucha pero mucho más costoso cargue casi q lo mismo q nosotros eso no es equitativo. En estos momentos como está la situación del país deberíamos ser equitativos y pensar en el bien común del sector de carga. No sé si este correo o está observación la vayan a leer pero si lo hacen créame q con los valores q doy se puede trabajar de una manera buena sin ser ventajosos entre nosotros mismos, sabe cuál sería un tema el cual nos ayudaría a todos es el tema de los fletes por q con el sisetac ya entendí q las empresas de transporte nos engañan con el valor de los fletes y además esos descuentos q hacen q sin ilegales, si revisaran eso en todas las empresa o atendiendo nuestras denuncias créame q eso sería un gran alivio para nosotros.<br><br>Menor o igual a 5000 kls pasa con 5500 Este rango está bien<br><br>Mayor a 5000 o igual o menor a 6000 pasa con 7000 este rango está bien<br><br>Mayor a 6000 o igual o menor a 7000 pasa con 9000 este rango es mucho ellos deberían pasar con 8500 es un rango q se puede trabajar<br><br>Mayor a ,7000 o igual o menor a 8000 pasa con 10500 es demasiado el rango puede quedar en 9500<br><br>Mayor a 8000 o igual o menor a 9000 pasa con 11500 es mucho quedaría bien 10500<br><br>Mayor a 9000 o igual o menor a 10500 pasa con 13500 este rango es en dónde mi carro se ubica y la verdad pasaría con 8500 de carga lo de un sencillo y no es justo a los carros q pagan cupo y además las empresas serían felices pagando un flete por debajo de la ley el rango en dónde lo sugiero seria con 12000 kilos es un buen peso y se puede trabajar bien.<br><br>Créame yo trabajo día a día y se de pesos y todo lo q pasa y se q tener conforme a la gente es duro pero el cambio lo debemos hacer nosotros mismos siendo equitativos y consientes de nuestro trabajo. | | X | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15/05/2021 | Ruben Darío Montoya | Ciudadano | Soy un propietario y conductor estuve en las mesas técnicas de la 2498 y no tuve la oportunidad de hablar.ojala mis palabras las escuchen por este medio..esa modificación le dará todos los beneficios alas turbos de pb vehicular 10400 por que podrán cargar un aproximado de 13500 osea que podrán cargar 8.5 toneladas que es lo mismo por lo que las empresas contratan un sencillo en pocas palabras las turbos modificaran sus carrocerías y ofrecerán sus servicios como sencillo y aun menor valor. es de aclarar que una turbo como la frr.o como hino 500..su valor máximo en el mercado es de 210 o 215 millones y sin necesidad de pagar el 15% de póliza o cupo de chatarrizacion..mientras que un sencillo el más varato sale en 330 millones pagando su 15 % o cupo de chatarrizacion.en pocas palabras habrá mucha desigualdad..es de aclarar que la mayoría de estos vehículos son freno de liquido y con llantas mucho más pequeñas que las de un sencillo..si pueden les ruego y me llamen y les aseguro que mis palabras salvarán muchas vidas y patrimonio de muchas personas. Además envía video del accidente de un camión. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 15/05/2021 | Gerardo Rodríguez | Ciudadano | mi comentario respecto ala resolucion 2498 es el siguiente.yo creo y estoy de acuerdo que los vehiculos sean pesados todos segun su ficha tecnica sin importar el modelo.y darles a todos su respectiva tolerancia. De 500 kilos | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 15/05/2021 | Victor Alfonso Ruiz Triana | Ciudadano | la nueva modificación me parece super bien pero mi único inconveniente es el siguiente yo tengo un ftr modelo 2012 matriculado en junio del 2013 en nobsa boyacá y me hicieron fraude procesal compro el cupo y me lo robaron y así el señor director de la época me lo matriculó como si fuera una turbo me quedo con un peso bruto de 10400 y el correcto son 15000 lo he intentado por todos los lados para que me arregle mi peso bruto pero la señora Andrea Alarcón la directora actual me envió un documento el cual es la respuesta que le da el runt dónde dice que debo Pedir concepto favorable al ministerio de transporte fui al ministerio y me dicen que la única que me pide arreglar el peso bruto es el tránsito dónde está registrado el carro entonces en este momento no se qué hacer por con la nueva modificación de la 2498 mi carro pasa con 13500 y lo aprobado para mi carro es 17500 por favor les pido me envíen un documento que haga constar que la secretaria de nobsa es la única que me puede arreglar mi carro o si es verdad es con ustedes que debo hacer | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15/05/2021 | Juan Perilla | Ciudadano | no estipula el nuevo periodo de duración de la resolución ya modificada lo demás me parece acorde y justo para con los transportadores | | x | Se resalta que con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país. |
| 15/05/2021 | Robinson Herrera Rodríguez | Ciudadano | No estoy de acuerdo con la tabla propuesta por ser antitecnica, inequitativa, inconveniente.<br>La deberían someter a consideración de un fabricante influyente en el país como lo es la CHEVROLET. Pará ver ellos qué opinan o a las compañías de seguros, a las aseguradoras, a la ani, a las facultades de ingeniería de las diferentes universidades del país etc.<br>Con una tabla caprichosa no se puede convertir una Turbo en un sencillo.<br>Sería más equitativo aumentar en un porcentaje racional todos los PBV de los diferentes vehículos en el mercado.<br>Al establecer los rangos planteados, también cambiarían los requisitos para matricular los camiones por la variación en las capacidades de carga y no me quiero imaginar como quedaría el SICE. TAC para estos rangos.<br>NO ACEPTO NO ESTOY DE ACUERDO CON ESA TABLA PROPUESTA. NO NO NO NO ROTUNDO | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 15/05/2021 | Robinson Herrera Rodríguez | Ciudadano | Si se trata de establecer esta tabla por las razones que quieran. Pará no perjudicar al último segmento de la tabla se le debería otorgar proporcionalmente la posibilidad de pasar por básculas con 22.500 kilos.<br>Creando un único rango al final de la tabla y aún así quedaríamos pasando con 1 tonelada menos de carga útil con respecto a los de peso bruto de 13000 kilos.<br>Repito, si se trata de aprobar dicho horror para no perjudicar enormemente a los verdaderos sencillos se debe crear este rango único el cual permitiría a los vehículos con ficha técnica de 17000 kilos pasar con 22500 como PBV. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15/05/2021 | Alexis Gamba | Ciudadano | Con relación ala tabla de pesos vemos diferencia entre los vehículos tipo nh llanta sencilla, tipo nkr, contra los vehículos tipo npr,nqr,frr<br>Pues bien se puede observar que los tipo nh viene para cargar 2.3,2.5 toneladas y solo pasan con 1.7 en báscula<br>Los tipo nkr vienen para 3.8 toneladas y solo pasan con 2.3 toneladas.<br>De hay en adelante los vehículos ya sobrepasan el peso que pueden cargar sean viejas o nuevas CON ESTA NUEVA RESOLUCIÓN QUE ESTA EN OBSERVACIÓN se debería hacer una nueva tabla donde la misma información la tiene el MT para que aya más equidad y equilibrio tanto para pesados como livianos<br>Menor 5000. 6000<br>>5000<6000. 8000<br>>6000<7000. 9500<br>>7000<8000. 10000<br>>8000<9000. 11000<br>>9000>10500. 12000<br>>10500<13000. 15000<br>>13000<17500. 17500<br><br>Por hay pueden tener idea sin desventajas en el gremio<br>Y más equidad | | **X** | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a la expedición de la Resolución propuesta.<br><br>De igual manera, se destaca que en materia de Peso Bruto Vehicular los vehículos para el transporte de carga son homologados por el Ministerio de Transporte con base en un valor específico establecido por el fabricante del chasis teniendo en cuenta varias condiciones técnicas. De igual manera, resulta imposible en la práctica establecer una tabla de PBV permitido a los vehículos por cada marca, referencia, línea, dimensiones de llanta o tipo de carrocería que exista en el sector. |
| 15/05/2021 | Juan Pablo Betancur | Ciudadano | Manifiestan no estar de acuerdo con el proyecto de resolución | | **X** | En esta observación se realiza una apreciación desfavorable frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna propuesta o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia, el mejoramiento de su competitividad y, por ende, el beneficio de todos sus actores. |
| 15/05/2021 | Wilson Alexander Perez | Ciudadano | el peso para las chevrolet frr,hinofc,jac1061y foton deberia quedar con 11500kg y todo tipo sencillo con los 17500 | | **X** | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a la expedición de la Resolución propuesta.<br><br>De igual manera, se destaca que en materia de Peso Bruto Vehicular los vehículos para el transporte de carga son homologados por el Ministerio de Transporte con base en un valor específico establecido por el fabricante del chasis teniendo en cuenta varias condiciones técnicas. De igual manera, resulta imposible en la práctica establecer una tabla de PBV permitido a los vehículos por cada marca, referencia, línea, dimensiones de llanta o tipo de carrocería que exista en el sector. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15/05/2021 | Jimmy Chaparro | Ciudadano | en cuanto a esa modificación de dar más más peso a un vehiculo fuera de sucapacidad es algo muy irresponsable se van a incrementar los accidentes demoras en las visa por vehiculos barados las aseguradoras se van a lavar las manos y quien responde el ministerio? Yo creo que si quiero cargar cierto peso debo buscar el carro correspondiente aprovar eso es alde desleal e irresponsable | | x | Frente a esta observación, la Agencia Nacional de Seguridad Vial manifiesta que la información relacionada por el Ministerio de Transporte en el borrador de resolución analizado, corresponde al informe de la siniestralidad vial cuya información primaria consultada para su elaboración es el Registro Único Nacional de Tránsito, en donde específicamente se realizaron consultas al Registro Nacional de Accidentes de Tránsito -RNAT-, el cual se alimenta de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito -IPAT-, diligenciados por la Policía Nacional.<br><br>En el mencionado informe de siniestralidad si se tuvieron en cuenta otras causas asociadas al exceso de peso y carga. En efecto, aunque por si sola esta causa representa el 0,01% de los siniestros en vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y el 0,02% para aquellos con año de fabricación superior a 2012, se sumaron otros tipos de causa probable en donde el exceso de carga pudo influir como determinante indirecto (frenar bruscamente, girar bruscamente, fallas en los frenos, exceso de velocidad, carga sobresaliente sin señales y carga sobresaliente sin autorización), con ello aunque la representatividad aumenta al 5,3% del total de siniestros para vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y 4,7% para vehículos con año de fabricación superior a 2012, sigue siendo un nivel bajo de participación de este tipo de causas.<br><br>Se debe indicar que aun cuando se reconoce que el exceso de carga puede eventualmente ser un factor de riesgo para la ocurrencia de siniestros viales en vehículos pesados tipo C2, al procesar y analizar los datos del RUNT se observa que su participación como causa probable es muy baja frente a otros tipos de causa para el periodo de tiempo analizado (2015-2019).<br><br>Adicionalmente y teniendo en cuenta que los siniestros de tránsito son multicausales y que con la información disponible no es posible determinar que el exceso de peso sea la causa directa, en efecto, se deberá contar con los insumos técnicos que permitan analizar la incidencia de la variación de los límites de peso establecidos por el fabricante en la circulación segura de los vehículos, así como determinar si existe relación de causalidad o no entre el exceso de carga, la generación de fallas mecánicas y los impactos en la seguridad vial. |
| 15/05/2021 | Nelson Guerrero | Ciudadano | No estoy de acuerdo que una turbo cargue lo mismo que un camión censillos si no siquiera a pagado por un cupo ,esa modificación sirve para que esos carros andén recargados cargando lo mismo que un censillos siendo un camion pequeño | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad a 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 15/05/2021 | Michael Yecid Rodriguez Bosiga | Ciudadano | Según he escuchado dentro de las exigencias del paro está la de subir el peso de carga a las turbos y el gremio de sencillos no estamos de acuerdo con esta decisión ya que si es así las empresas van a empezar a pagarnos menos y no es lógico que las turbos que no tienen la capacidad carguen tanto peso lo que va causar daños en los vehículos.<br>Nosotros los de los camiones sencillos contamos con los herrajes y adicional nos exigen un cupo para poder cargar, está decisión no la tomo todo el gremio sino solamente unos cuantos a los que les conviene este tema.<br>Pedimos que todos seamos escuchados o sino el paro no nos traeria beneficios sino más perdidas de las que hemos tenido estos 17 días. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad a 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15/05/2021 | Jhonny Martin | Ciudadano | La casilla del 15000 pbv deberian sacarlos de la tabla de peso porque de 13500 en pesos ya pasarian al 17400 como los sencillos | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula que no superan el 50% del registrado.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>Igualmente, es necesario señalar que no es posible que a los vehículos con un rango de peso bruto vehicular registrado en el RUNT mayor a 10,5 toneladas y menor o igual a 13 toneladas, se les permita como máximo peso bruto vehicular en báscula 17,5 toneladas, hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 15/05/2021 | Manuel Albarracin Perez | Ciudadano | No tenemos una tolerancia clara en el asunto de pesos en vehiculos refrigerados.<br><br>El ministerio de salud exige para los vehiculos refrigerados y de transporte de alimentos unos parametros y aliniamientos que para cumplirlos en las adaptaciones de los vehiculos se pierden entre 700 y 2.500 kilos por todo lo que tiene que poner y adaptar al carro para cumplir con los liniamientos del ministerio de salud.<br><br>No queremos ser mas tratados como simples vehiculos ya que hacemos parte de uno de los ejes mas valiosos de colombia como lo es el transporte de alimentos estamos ciendo cada vez mas concurridos por los parametros de higiene y refrigeracion que manejan los vehiculos.<br>Pedimos analizar bien nuestro tema ya que solo es que en un anexo nos den un 10 % mas de capacidad para nuestros vehiculos y seamos tratados como pesos especiales | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la |
| 15/05/2021 | Juan David Moreno | Ciudadano | Para la resolución 2498 necesitamos para los vehículos refrigerados tener un margen de tolerancia en básculas del 10% ya que nuestros equipos de enfriamiento son más pesados que una carrocería estacas y que la norma no sea por 5 años si no indefinida | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15/05/2021 | Jovany Alzate | Ciudadano | Estoy muy de acuerdo con la 2498 mínimo al 2030y también con el 10 porciento para los carros refrigerados por su tipo de carrocería q los ase muy diferentes al de estacas y sumele el equipo de frío. Quedando tonelada a tonelada y media más pesado en vacio | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula, se resalta que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que, si bien no se puede acceder a la solicitud de extender hasta el 2030 la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con en el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente, a aquellos vehículos matriculados con anterioridad a su entrada en vigencia.<br><br>Así mismo, se destaca que dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Con todo, el término de ampliación mencionado se considera razonable, proporcional y permite generar estabilidad jurídica y socioeconómica, pues facilitará a los diferentes transportadores beneficiados adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula. |
| 15/05/2021 | Eduardo Zuleta | Ciudadano | doy apoyo a los vehículos refrigerados los cuales tienen desventajas comparándolos con la carga seca somos transportadores de productos alimenticios perecederos de suma importancia para la economía para poder mantener la calidad de los alimentos en ALTA debemos usar equipos y furgones especiales de congelación y refrigeración el cual nos disminuye mucho la capacidad de carga. Por eso me diente este E-mail apoyo a la solicitud de tolerancia extra de un 10% sobre el bruto de peso báscula para vehículos de dos ejes | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 15/05/2021 | Wilfredy Leal | Ciudadano | sugiero tener en cuenta la regulación de peso para las turbo refrigerada tipo NHR llanta sencilla, ya que debido al equipamiento para el transporte de alimentos refrigerados minimiza el peso permitido en basculas, en mi humilde opinión les pido tener en cuenta esta problemática y nos permitan tener una tolerancia mayor a los vehículos de la misma serie de carga ceca. | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 15/05/2021 | Adolfo Cardozo Niño | Ciudadano | con el fin de agradecer se reforme esta resolución y se apruebe este proyecto, favoreciendo el principio de igualdad y a su vez la libre competencia.<br>En el caso mio era totalmente injusto que con una chevrolet frr 2015, apenas pudiese cargar 5 ton pues el carro pesa 5500 mientras que los 2012 pasaban con 8500 kilos... Siendo el capital más costoso el del 2015 que del 2012...al igual que quienes compran 2022 de casi 200 millones y no les daba la base en el transporte...<br>Solo pido tener en cuenta a futuro es un sistema sicetac para vehículos livianos, ya que el valor de tonelada de vehículo liviano puede ser más costoso que el de sencillos para arriba y no se puede estandarizar ya que el tiemponde viaje, uso de máquina y otras variables es igual al de un vehículo más pesado con la diferencia que se carga más poco<br>Agradezco se tenga en cuenta esta observación<br>Finalmente yo pienso y he dicho a los del Gremio de el transporte que el gobierno no es el enemigo pues ya nos creo el sistema sicetac... El Problema es que las empresas no lo cumplen y los conductores no saben como se calcula esto y están es cargando por oferta o demanda de camiones, es por esto que pido a uds sean más estrictos y vigilen más a las empresas pues son ellos los que dan flete por debajo de el Sistema sicetac... A su vez deben empezar uds a desarrollar una campaña de pedagogía donde se enseñe y se concientice a la cadena cliente- empresa generadora de carga - transportador - cliente todo lo que es el sistema sicetac pues si todos se concientizan muy seguramente se cobra lo justo y se paga lo justo y se elimina todas estas exigencias de el paro como lo son bajar acpm, quitar peajes y demás... Pues va a quedar más dinero a los transportadores quienes son los que desempeñan la función de transportar y en este momento estamos a pérdidas<br>Le voy a dar un ejemplo :<br><br>1 sencillo estacas Con 9 toneladas ya sea contenedor o carga sólida en el trayecto de bogota a cali o Bogotá a Buenaventura siendo una distancia promedio de 500 km, se le está pagando 1200.000 en promedio<br>Ahora de Cali a Bogotá están pagando ese mismo 1200.000...la pregunta es por qué desde Buenaventura a Bogotá siendo los mismos trayectos y con las mismas 9 toneladas SI se está pagando un flete de 2000.000 promedio?<br>Es una falta muy grave... Entonces lo que le quiero decir es que si pagaran igual desde Bogotá a Cali o Buenaventura se ganaría más y se amortiguaria más los gastos y bolsillo - ganancia de el transportador<br>Ahora otro ejemplo,<br>Si de Bogotá a cartagena hay 1100 km en promedio, siendo el doble de distancia de Bogotá a cali... Por que apenas pagan en promedio 2000.000 tanto de ida como de vuelta cuando un flte de estos debe ser superior a 3 millones...<br><br>Espero por favor analice estos temas y tengan en cuenta mis otras observaciones, acá como todo es cuestión de pedagogía más en un gremio tan terco y a su vez con personas que en su academia son la mayoría con 1 bachillerato | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, de tal manera que lo solicitado escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo que se estudia.<br><br>No obstante, es preciso destacar que el Ministerio de Transporte actualmente trabaja para la estructuración de un Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para vehículos livianos. |
| 16/05/2021 | Edna Mildreth Torres, Albeiro Ariza, Diana Cardozo, Ibaldo Rincón, Wilson Martin Mora, German Tapias, Jose Galan, Jairo Alonso Medina, Jose Sanchez, Jaider Parada, German Chiquillo, Oscar Mauricio Jimenez, Waldir Ramirez, Julio Hernan Palacio, Edduar Jose Gelvez Acevedo, Edilberto Otalora, Dennis Bocanegra, Libar Emilio Zambrano, Arturo Duarte, Edwin Montaña, Wilson Contreras, John Perez, Neider Garcia, Milena Alarcon, Jose Medina, Orlando Carrascal, Jose Giovanny Lopez, Geronimo Lopez Pamplona, Alejandro Lopez, Andres Fabian Perez, Wilmar Correa, Ferney Alvarez, Javier Cardona, pixelussuariouwu@gmail.com, Jorge Andres Bernal, Jose Cardona Giraldo, Hernan Andres Ruiz, Jhoan Fernando Torrado, Wilmer Chacon, Sergio Alexander Patiño, Alexander Jaramillo, Yamil Vega, Alvear Peña, Edgar Aguayo, Jose Cardona Giraldo, Andres Celis, Ronald Ruiz, Maricela Cortes, Jennyfer Perez, Carlos Enrique Cadavid, Jhon Fredy Santana, Adalver Molina Guio, David Forigua Sierra, Eduin Quintero, Hugo Osorio, Antonio Duran, Jhon Jairo Navarrete, Sebastian Oliveros, Leidy Mireya Martinez, Edicson Neira, franciscotb123@gmail.com, Olmar Yecid Florez, Jair Chacon, Mariana Candelo, Fresney Molina, Erick Coral, Juan Pablo Cristiano, Maria Alejandra Hernandez, Alfredo Sanchez Cuesta, Helmer Sanabria, Ereck Corzo, Isidro Fernando Ardila, Johan Jairo Poveda, Magda Zuleyma Niño, Luis Alejandro Forero, Andres Martinez, Alexander Olivero, Daniel Alejandro Alarcón, German Tapias Ramirez, Erika Paola Colmenares, Jose Alcides Millan | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |
| 16/05/2021 | Miguel Hernando Barajas Bautista | Ciudadano | Con respecto a la resolución 2498 considero que está bien que eliminen la separación que hay de vehículos nuevos y viejos , es favorable que todos los tipos de vehículos pasen con el mismo peso independiente del modelo.<br><br>Con respecto al peso que se les da si creo que debe ser analizado mas a fondo porque con la casilla delos 13.500 kilos esta afectando considerablemente a la casilla de los vehículos de las casillas superiores es decir a las de 15.500 y a la de 17.500. Se está afectando porque los vehículos de estas casillas son más pesados, estos vehículos en promedio pesan 2.000 kilos de más en comparación a los ubicados en la casilla de los 13.500. Con lo expuesto anteriormente, me atrevo a decir que si se llega a una empresa de carga los dos tipos de vehículos se va a presentar una competencia desleal porque el vehículo de la casilla de los 13.500 va a poder negociar el viaje muy por debajo del valor que debe cargarlo el vehículo de los 17.500 , esto por la relación de costos de cada vehículo para realizar dicho viaje, además la diferencia de tonelaje del uno al otro no va ser más de una tonelada , ya que el vehículo de 13.500 tiene los 2.000 kilos a favor que pesa menos el vehículo.<br><br>Adicional a esto se está frenando la desintegración de vehículos por el tema que una persona que tenga para invertir en un vehículo nuevo va a preferir comprar un vehículo de menos valor comercial el cual va a cargar prácticamente el mismo peso, más económico de combustible, mantenimiento, llantas y demás. Es un vehículo que necesariamente no necesita un cupo entonces es otra plata que se ahorra.<br><br>En general el ahorro en solo el valor comercial del vehículo se está ahorrando aproximadamente más de 100.000.000 millones de pesos. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 16/05/2021 | Germán Humberto Murcia | Ciudadano | se tenga en cuenta la tabla de pesos para los livianos como mínimo hasta 2028 o 2030 eliminando la casilla de los 15500 y pasándola a 17500 | X | | En línea con esta observación, se resalta que la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos), con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Con todo, se destaca que los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva.<br><br>Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 |
| 16/05/2021 | Héctor Moreno | Ciudadano | Estoy de acuerdo y la peticion debe ser a tiempo indefinido, o por un periordo no inferior a 5 años como dijo la viceministra hasta el 2028 | X | | En línea con esta observación, se resalta que la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos), con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Con todo, se destaca que los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 16/05/2021 | Aniceto Sabogal Mora | Ciudadano | Solicitud de tolerancia agradezco su comprensión | | X | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar, consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>En ese sentido, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado y, adicionalmente, resulta necesario contar con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva y el establecimiento de tolerancias, si es del caso. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 16/05/2021 | Daniel Andres Acuña, Guillermo Acuña | Ciudadanos | Yo estaría de acuerdo a que el peso de 13500 quede en 12000 o 12500 para una competencia limpia para los sencillos. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 16/05/2021 | cristianignaciog5@gmail.com | Ciudadano | Mi pregunta es con cuanto peso van quedar pasando los camiones chevrolet FSR y los foton llanta grande los camiones rin 22.5 q no tienen cupo ni póliza, si los dejan para 13.500 kilos quedarían pasando con menos peso de carga q las turbos teniendo en cuenta q son camiones mucho mas pesados y enfierrados q las turbos sus gastos son mas por el tamaño en repuestos y en todo los peajes son mas caros para el camión q para la turbo el gasto de combustible y de repuestos es mas, pues las llantas motor caja trasmicion y todo es mucho mas grande.<br><br>Entonces donde esta la igualdad de la q se habla???<br>¿Si le van a subir el peso a unos carros y a otros no???? | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 16/05/2021 | Sandra Mlena Rojas Guerrero | Ciudadana | Que la Resolución 2498 tenga Vigencia cómo mínimo hasta el 2030.<br>Que el Gremio Transportador REFRIGERADOS Logremos tener una Tolerancia del 10%Adicional de acuerdo a la tabla del peso Vehicular PBV | | x | En relación con la solicitud de ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender hasta el 2030 la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Igualmente, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 16/05/2021 | Andres Solis Lobo | Ciudadano | tengo un sencillo y no estoy de acuerdo con el peso que le están dando a esas turbos por que algunas quedarían pasando como sencillo | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 16/05/2021 | Orlando Castellanos Bueno | Ciudadano | USTEDES COMO MINISTERIO TIENEN LA SOLUCION PARA ESTA PROBLEMATICA DONDE PARTIERON LA HISTORIA DE LOS LIVIANOS EN DOS, DEL AÑO 2013 MHACIA ATRAS Y DEL 2013 HACIA ADELANTE.<br>LA SOLUCION ES PRACTICA Y SENCILLA Y NO SE ESTA ALTERANDO NINGUNA FTH DEL FABRICANTE QUE SON NORMAS NACIONALES E INTERNACIONALES Y USTEDES SIN NINGUN ARGUMENTO TECNICO PRETENDER ELEVAR EL PBV DE ESTOS VEHICULOS DONDE EL FABRICANTE CON TECNICA Y ARGUMENTOS LOS FABRICARON PARA DETERMINADO PBV.<br>HOY LO QUE DEBE HACER EL MINTRANSPORTE ES PERMITIR LA NORMALIZACION O SANEAMIENTO A LO QUE LLAMAMOS CARROS LIGHT DE LA SIGUIENTE FORMA:<br>LOS VEHICULOS COMO EL FSR O EL FRR DE LA CHEVROLET ORIGINALMENTE SU FTH ERA DE 13.500 PBV Y POR EVADIR LA NORMA LES COLOCARON UNA FTHDE 10.400 PBV Y EL MINISTERIO PERMITIO ESA TRANSFORMACION EN SU FICHA TECNICA CUANDO SI SE MIRA LA DE 13.500 ES IGUAL EN TODAS SUS CARACTERISTICAS Y LO UNICO QUE CAMBIA ES EL PBV.<br>ENTONCES DICHOS VEHICULOS SE PUEDE PASAR DEL RANGO DE MAYOR A 9500 PBV Y MENOR O IGUAL A 10500 PBV PASAR AL RANGO DE 13500 PBV Y DEBEN PAGAR SU CCR INDENSADO A LA FECHA DE HOY.NO SE DEBE TENER EN CUENTA DESDE 9000 PBV POR QUE ESOS SI SON CARROS QUE VIENEN EN SU FICHA TECNICA HASTA 9000 O 9500 PBV Y SON VEHICULOS TIPO TURBOS CON LLANTAS DE DIMENSION DE 17.5.<br>TAMBIEN SE PUEDE DAR EL SALTO DE VEHICULOS DE MAYOR A 9500 PBV O IGUAL O MENOR O IGUAL A 10500 PBV QUE DEN EL SALTO A 17500 KILOGRAMOS COMO EL VEHICULO AUTMAN DE LA FOTON O EL INTERNATIONAL PROSTAR 4300 QUE ERAN DE ESE PESO BRUTO VEHICULAR, PERO PARA EVADIR LA NORMA LES COLOCAN 10400 PBV O 10490 PBV, Y ESOS VEHICULOS PUEDEN PASAR AL RANGO DE 17500 PBV, PERO DEBEN PAGAR LA NORMALIZACION O SANEAMIENTO INDENSADO A LA FECHA DE HOY.<br>REALIZANDO ESTA OPERACION DE UNA VEZ POR TODAS SE ACABA LA POSTERGACION DE LA 2498 Y NO SE NECESITA ESTE NUEVO PROYECTO DE RESOLUCION POR QUE SE SOLUCIONAN DE UNA VEZ POR TODAS LO DE LAS FTH Y A PARTIR DE LA FECHA TODOS QUEDARIA CON LA FTH DEL FABRICANTE Y A LOS QUE SE LES PERMITIO SU NORMALIZACION QUEDAN EN LO9S RANGOS A QUE NORMALIZO.<br>RESPECTO A LOS RANGOS DE 5000 KILOGRAMOS DE 5 A 6 MIL KILOGRAMOS DE 6 MIL A 7 MIL KILOGRAMOS DEBE QUEDAR COMO LA 2498 LO ESTABLECE Y NINGUN VEHICULO DE ESTOS PAGARIA SU CCR POR QUE NO PASASN DEL LIMITE DE 10501 DE PBV. Y LA CASILLA DE 8 MIL A 9500 KILOGRAMOS SOLO SE LE S ESTABLECE UN PORCENTANJE DE CARGA IMPOSITIVA Y QUEDARIAN DENTRO DEL RANGO SEGUN SU FICHA TECNICA Y NO PAGARIAN CCR POR QUEDAR POR DEBAJO DEL LIMITE DE 10501.<br>TENER EN CUENTA QUE LA CHEVROLET VA A SACAR UN VEHICULO NUEVO TIPO TURBO CON RIN 17.5 Y DE FRENO DE AIRE, PERO CON FICHA TECNICA MAXIMA DE PBV DE 9500 KILOGRAMOS DONDE NO DEBE PAGAR CCR POR ESTAR POR DEBAJO DE LOS 10501PBV,PERO SI EL NUEVO PROYECTO PASA ESTARIAN USTEDES SIN NINGUN FUNDAMENTO TECNICO NI PROFESIONAL DARLE EL SALTO A 13500 PBV Y PERMITIRA QUE ESTE VEHICULO CARGU 9 TONELADAS SIENDO UN TIPO TURBO CON RIN DE 17.5 PULGADAS OCASIONANDO UN DESPLAZAMIENTO DE LOAS ISMAS TURBOS Y DE LOS VEHICULOS DE 10 TONELADAS POR QUE ASI SE EMPIEZA A VENDER ESTE VEHICULO QUE NO REQUERIRIA SU CUPO O CCR Y LES PERMITIRIA CARGA R MAS PESO PARA LO QUE SU FABRICANTE LO CREO CON SU FTH DE MAXIMO 9500 PBV.<br>ESPERO TOME NOTA DE ESTOS COMENTARIOS POR QUE ADEMAS HAY UNA RESPUESTA DE LA SIC DONDE SE MANIFIESTA QUE LAS FTH DE LOS FABRICANTES SE DEBEN DE CUMPLIR Y SON NORMAS NACIONALES E INTERNACIONALES Y TODO ESTE PASO QUE PIENSAN DAR VA A GENERAR UN DETERIORO EN EL MERCADO DE LOS LIVIANOS | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio determinante si el vehículo fue matriculado con anterioridad o posterioridad al 1 de enero de 2013.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se analiza ya existía y no se está realizando ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, aunque lo cierto es que, como se indicó, esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados a la fecha, actualmente la citada tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado. |
| 16/05/2021 | cristianignaciog5@gmail.com | Ciudadano | Q va a pasar con los camiones chevrolet FSR, los camiones fotón grandes y los camiones grandes rin 22.5 q no tienen cupo ni póliza para cuanto peso van a quedar pasando en bascula ??? Teniendo en cuenta q son muy pesados y si los dejan para 13.500 kil | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 16/05/2021 | Juan Felipe Ferreira Vesga, Nelson Guerrero, John Quitian, Carlos Alberto Baquero Torres, Jhon Taquez, Fredy Marin, Jorge Oswaldo Castiblanco, Edwin Fresneda, Jose Galviz, Nestor Rodriguez, Anyelo Ramirez Corredor, Jorge Pacanchique, Andres Salazar, Luis Alberto Poveda,Edgar Zuluaga, Guivany Peñuela, Alfredo Parra Muñoz, Javier Cortes Acuña, Giovany Peñuela, Bladimir Cárdenas, Nestor Rodriguez, Henry Porras Pulido. | Ciudadano | Manifiestan no estar de acuerdo porque debe tenerse en cuenta a aquellos vehículos que sí pagaron el cupo | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tenga los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 16/05/2021 | John Fredy Rondon Lemus, Fabio Ferreira, Javier Alonso Guayacundo Villami, Juan Carlos Castro, John Fredy Rondon Lemus, Javier Alonso Guayacundo Duarte, John Rondon, Yolima Lancheros, William Santiago Daza Lancheros, Jose Barrera Fandiño, Jhon William Gómez Niño, Jairo Ceballos, Alvaro Ibañez, Norvey Zarate, Augusto Acosta, Yolima Lancheros, William Santiago Daza Lancheros, Freddy Pulido, Fredy Armando Cañón González, Snaider Galviz, Edgar Ortiz, Jorge Galviz, Pedro José Cortés Aguilar, Mauricio Malagon, Arley Rolando Olmos Ortega, Jimmy Acosta, Giovanny Lancheros, Hermes Forero, Jonet Alejandra Forero, Jefferson Menjura, Jairo Rolando Menjura, Pablo Antonio Buitrago , José Alirio Cruz Busto, Julio Alberto Yepes Peña, Wilmer Menjura Peña | Ciudadanos | Manifiestan no estar de acuerdo porque debe tenerse en cuenta la ficha técnica de homologación creada por el fabricante | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 16/05/2021 | Miguel Angel Garzon | Ciudadano | Desde mi posicion como transportador yo estoy deacuerdo con que nos dejaran pasando con lo que dice el runt y nos dieran una tolerancia de 500 a 1000 kilos para todos pensando en igualda para todos | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 16/05/2021 | Miguel Alvarez | Ciudadano | No acepto la nueva resolución la cual se encuentra en borrador que da paso a que un carro que tiene poca capacidad de carga según su ficha de homologación cargue lo que no es debido , para eso vienen carros con mayor herraje y mucha más capacidad para tener que aceptar algo que no tiene presentación solo por darle prioridad a unos pocos.....los carros para 10 toneladas an pagado su cupo y an demostrado ante su ficha técnica que son hechos para dicha carga NO ACEPTO POR NINGUNA MANERA LO ESCRITO EN ESE BORRADOR ay que derogarlo y hacer algo totalmente equitativo para el gremio en GENERAL. | | **X** | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 16/05/2021 | Robinson Herrera Rodríguez | Ciudadano | Soy un pequeño transportador con un camión tipo sencillo de 2 ejes con PBV de 17000.<br>Stmos muy preocupados con dicha tabla pues nos bajan la capacidad de carga útil, por las características tan robustas de nuestros camiones son muy pesados y no podemos competir en el último rango que quedaríamos clasificados<br><br>Respetuosamente sugerimos agregar un cuadro aparte para nuestra categoría La cual quedaría así.<br>Los vehículos co PBV de 17000 kilos podrán pasar en báscula con 22500.<br>Esto nos colocaría en una posición justa y equitativa además estaríamos aportando a la industria una pequeña opción intermedia entre los sencillos pequeños y los camiones de tres ejes<br><br>De ser así podríamos ofrecer nuestros vehículos para una carga útil de 11 toneladas.<br>A los rangos anteriores les serán aumentando considerablemente sus capacidades y no me opongo de ser aceptada nuestra humilde sugerencia y nos sometemos a trabajar en estas condiciones por el tiempo que estimen conveniente.<br>En este segmento estaríamos todos los sencillos grandes INTERNATINAL, FREIGHTLINER<br>CHEVROLET FVR<br>HINO FG Y GH<br>Entre otros.<br>La mayoría transportando ganado, productos agrícolas como cebolla papa, hortaliza, verduras etc.<br>Son una gran cantidad de vehículos y transportadores que nos veríamos afectados pues tradicionalmente siempre se venían transportando en promedio 12 toneladas.<br><br>Los propietarios de camiones sencillos con PBV de 17000.<br>Rogamos, clama os a ustedes nos dejen en rango aparte ya que por tener camiones robustos y muy necesarios en el país nos dejarían en desventaja con el resto que por ser más livianos tendrían una mayor capacidad de carga.<br>Aceptariamos dicha tabla si nos dejan en un rango aparte el cual quedaría asi:<br><br>LOS CAMIONES CON PBV DE 17000 KILOS PASARÁN EN BÁSCULA CON UN PESO MÁXIMO DE 22500 KILOs<br><br>Esto nos permitiría ofrecer nuestros vehículos para transportar una carga útil de 11 toneladas para lo cual están muy capacitados, pues stos tienen la misma ficha técnica o las patinetas solo con chasis | | **X** | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a la ampliación de rangos de peso, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular.<br><br>Ahora bien, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de |
| 16/05/2021 | José Armando Aguilera Gamba | Ciudadano | con respecto a la resolución 2498 sobre tema peso en báscula considero que debe tenerse en cuenta lo siguiente: tengo un vehículo camión marca Chevrolet línea FRR modelo 2012 carrocería típo furgón refrigerado con unidad de refrigeración marca termo King este vehículo tiene un peso en vacío de 7000 kilos y pasa en báscula con 13500 kilos lo cual indica que solamente carga 6000 kilos ya que le dejo una tolerancia de 500 kilos para el respectivo descuadre y mala calibración de las respectivas básculas instaladas a lo largo y ancho del país viendome seriamente afectado para mí respectivo derecho al trabajo considero que a mí vehículo se le debería tener en cuenta por lo menos 1000 kilos más de tolerancia para las básculas osea 14500 debido al equipo que el mismo tiene : furgón aislado de 5 pulgadas,unidad de refrigeración marca termo King 2 ,estibas para congelación,cortinas,y demás accesorios para el transporte de alimentos perecederos sería lo más justo y equitativo para este tipo de vehículos | | **X** | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 16/05/2021 | Daniel Galeano | Ciudadano | NO APOYO LA NUEVA RESOLUCION<br>POR QUE ?<br><br>POR QUE LOS VEHICULOS VIENEN CON UNAS FICHAS DE HOMOLOGACION POR EL FABRICANTE PARA ASI CARGAR EL PESO PERMITIDO PARA QUE EL VEHICULO RESPONDA Y TRABAJE DE ACUERDO CON EL HERRAJE FABRICADO.<br><br>PORQUE EL FRENO DE ESTOS VEHICULOS VIENEN HECHOS PARA DICHA CARGA<br><br>EL CHASIS ESTA FABRICADO CON UN TIEMPLE PARA SOPORTAR DICHA CARGA<br><br>POR QUE LOS SEÑORES QUE NECESITAMOS CARGAR 10 TONELADAS PAGAMOS UN CUPO CON UN VALOR DE 50 MILLONES VALOR AGREGADO<br><br>POR QUE LAS ASEGURADORAS NO DARAN ABASTO CUANDO UN VEHICULO TENGA UN ACCIDENTE EN LA VIA POR QUE LE HECHARON SOBREPESO<br><br>POR QUE SON UN RIESGO ALTO YA QUE LA CAPACIDAD DE FRENADO DE ESE VEHICULO NO ES APTA PARA EL SOBRE PESO.<br><br>POR QUE CADA PERSONA INVIERTE EN EL VEHUCULO QUE NECESITA SEGUN SU CAPACIDAD DE CARGA A TRASPORTAR<br>Y CUANDO SE COMPRA SE PIDE PARA LA CAPACIDAD NECESITADA.<br>POR ESO SU PRECIO.<br><br>POR QUE LOS SEÑORES DE LA TURBOS QUIEREN CUPOS GRATIS MAS ADELANTE Y APRETARAN EL GOBIERNO PARANQUE ASI SEA POR EL AUMENTO DE CAPACIDAD DE CARGA Y ASI MAS ADELANTE EXIGIR EL DERECHO A LA IGUALDAD.<br><br>POR ESO SOLICITO Y EXIJO QUE LA LA 2498 NO SEA MODIFICADA<br><br>TODOS LOS MODELOS A CARGAR POR EL PESO BRUTO VEHICULAR SEGUN FICHA TÉCNICA DEL FABRICANTE | | X | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 16/05/2021 | Luis Lopez Pulido | Ciudadano | Seria un gran error dejar a los vehículos denominados turbos con todo ese peso ya q no vienen capacitados para ese peso bruto vehicular ,se estaría afectando la seguridad vial ya q dichos vehículos cargarían alrededor de 8.5 Ton casi la misma capacidad de los vehículos sencillos q cargan alrededor de 10 ton.las estructuras de las llamadas turbos como chasis frenos y motor son mucho más pequeños q de los vehículos sencillos además q estaría fomentando una competencia desleal ya q las turbos podrían cargar viajes de vehículos sencillos q si tienen un cupo o pagaron una póliza creando más sobreoferta vehicular .<br>Una tabla q yo creería justa sería:<br>FRR de Chevrolet y Hino fc y otras marcas de similar prestaciones Max capacidad de carga 7 Ton<br>Npr y similares 5 Ton<br>FSR de Chevrolet y similares 8 Ton. | | X | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 16/05/2021 | Nelson Alfredo Hernández López | Ciudadano | referente a la Resolución 2498 del 28 de junio del año 2018 que llega a reglamentar las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio de transporte (transporte de carga) refiriéndose a los vehículos y su peso para la movilización en el territorio nacional.<br><br>Se evidencia un error en dicha resolución ya que a los vehículos FRR con las siguientes características:<br>- Porta las mismas llantas de una turbo<br>- Motor de cuatro cilindros<br>- Freno combinado (de aire y de liquido)<br>Se les concede desde la aplicación de esta resolución poder movilizarse con un peso de 13.500 kilos cuando es un vehículo que está pesando 5. 400 kilos con chasis y carrocería listo para trabajar y con 8.100 kilos a transportar lo cual sería un riesgo en las vías nacionales porque el vehículo no fue diseñado para tal capacidad de peso de 13.500 kilos poniéndolo en condiciones casi similares a los camiones sencillos que pesan 7.800 kilos con chasis y carrocería listo para trabajar y que quedaron con la posibilidad de transportar 9.200 kilos dando un total de 17.000 kilos para movilizarse en territorio nacional por último otra problemática que se presenta es que en algunas básculas del país se tiene en cuenta el peso de tolerancia y en otras no se tiene en cuenta por lo que debe de regularse esta situación para que el peso de tolerancia de los vehículos de carga y/o transporte sea aplicado a nivel nacional. | | X | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a la expedición de la Resolución propuesta.<br><br>De igual manera, se destaca que en materia de Peso Bruto Vehicular los vehículos para el transporte de carga son homologados por el Ministerio de Transporte con base en un valor especifico establecido por el fabricante del chasis teniendo en cuenta varias condiciones técnicas. De igual manera, resulta imposible en la práctica establecer una tabla de PBV permitido a los vehículos por cada marca, referencia, línea, dimensiones de llanta o tipo de carrocería que exista en el sector.<br><br>Frente a la observación relacionada con la seguridad vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial manifiesta que la información relacionada por el Ministerio de Transporte en el borrador de resolución analizado, corresponde al informe de la siniestralidad vial cuya información primaria consultada para su elaboración es el Registro Único Nacional de Tránsito, en donde específicamente se realizaron consultas al Registro Nacional de Accidentes de Tránsito -RNAT-, el cual se alimenta de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito -IPAT-, diligenciados por la Policía Nacional.<br><br>En el mencionado informe de siniestralidad si se tuvieron en cuenta otras causas asociadas al exceso de peso y carga. En efecto, aunque por si sola esta causa representa el 0,01% de los siniestros en vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y el 0,02% para aquellos con año de fabricación superior a 2012, se sumaron otros tipos de causa probable en donde el exceso de carga pudo influir como determinante indirecto (frenar bruscamente, girar bruscamente, fallas en los frenos, exceso de velocidad, carga sobresaliente sin señales y carga sobresaliente sin autorización), con ello aunque la representatividad aumenta al 5,3% del total de siniestros para vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y 4,7% para vehículos con año de fabricación superior a 2012, sigue siendo un nivel bajo de participación de este tipo de causas. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 16/05/2021 | Johan Sebastian Garcia Torres | Ciudadano | Que dejen en peso todos por igual con 10500 kilos las turnos y así susevime te | | x | En esta observación se realiza una apreciación personal y general frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna observación o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad |
| 17/05/2021 | Edwin David Vargas, Elver Yara, Victor Champutiz, Luis Alberto Perez, Fernando Valencia, Edgar Aguayo, Jose Dario Hernandez, Norman Rueda, Kevin Hernandez, Cesar Lopez, Gonzalo Torres, rfonque@yahoo.es, Cesar Moncaleano, Israel Vargas, Ismael Rodriguez, Alexander Jimenez, Omar Giovanny Parada, Gerardo Arias, Carlos Javier Pantoja, Rodolfo Molina, Pedro Moreno, Victor Orlando Catiblanco, Juan Jose Cisco, Jhony Caicedo, Hector Murcia, Raul Murillo, Fernando Aya, Eduwin Javier Castellanos, Jorge Rios. | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |
| 17/05/2021 | Elky Mauricio Gamboa Duarte | Ciudadano | de la resolución 2498 mi opinión como empresario y transportador que ustedes como los que revisan y aprueba las omologaciones deberían acabar esa corrupción que tiene los consecionarios y les caiga el peso de la ley por a ver presentado todo estas inconformidad<br><br>1- la resolución 2498 debería quedar indefinido por que motivo por lo que estamos viviendo la pandemia y para que en el tiempo que ustedes nos den no allá más paro y no afecte más la economía les agradece que lo analicen de todo corazón y que mi Dios les de la mejor respuesta<br><br>2- tengan en cuenta que los carros refrigerado son más pesado dejar la tolerancia 500 kios<br><br>3- ya que usted como representante y generar las lelles les agrade que regulen los precios sobre los camiones q porque ustedes están asiendo por nuestro gremio de trasporte lo que sucede es desde que empezó la reposición de beiculo los importadores le subieron un alza muy terrible por eso les pido que revise ese tema | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes de manera indefinida, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender indefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 17/05/2021 | Margarita Yaneth Criollo Buitrago | Ciudadano | Allega una serie de documentos para dar tramite a una petición | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a los documentos remitidos para la corrección de información de vehículos, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular |
| 17/05/2021 | Alejandro Valencia, Carlos Arturo Bedoya Barrios | Ciudadano | Con respecto de la modificación a la resolución antes mencionada cabe primero que todo destacar la intención del ministerio de ayudar al sector de carga liviana del país porque si bien es cierto que toda esta coyuntura reglamentaria ha dado cabida a temas de índole ilegal tanto en basculas como por parte de la autoridad.<br><br>Quisiera que se tuviera en cuenta lo delicado que puede llegar a ser acercar las turbos al peso casi similar al de un sencillo, se debe tener en cuenta que los vehículos sencillos son de un peso superior físicamente hablando al de una turbo. (ej. FRR: 4.900 KG FVR:7.200 KG) este es el peso de un vehículo vacío de esta línea o similares características.<br>lo que quiere decir que la turbo queda con una carga libre disponible de 8.500 kg aprox. y el sencillo de 9.800 kg aprox. para una diferencia de solo 1.400kg entre unos y otros.<br>Es de recordar que nosotros los propietarios de camiones sencillos tuvimos que pagar una póliza o cupo el cual fue superior a 30 millones de pesos precisamente por poder cargar este tonelaje.<br><br>Con esta modificación solo se va lograr comercialmente hablando que los sencillos se desvaloricen en el tiempo ya que va a ser más rentable adquirir una turbo que un sencillo el cual debe cancelar un cupo para ser matriculado.<br><br>Anteriormente como estaba la tabla era un plazo determinado y era un grupo determinado de camiones livianos quienes estaban protegidos por esta resolución y ha sido manejable hasta el momento tenerlos con esas características en carretera, pero ahora con la nueva modificación serían más de 65.000 livianos en esta misma competencia. Entrando nosotros los propietarios de vehículos matriculados legalmente con cupos quienes vamos a ver amenazado nuestro capital ya que como vuelvo a resaltar "PARA QUE CONTRATAR UN SENCILLO, SI UNA TURBO LO LLEVA Y MAS ECONOMICO"...<br>Ya que la tabla de sise-tac quien sería la única que podría respaldarnos un poco, tardaría en entrar en vigencia y que en su entrada en vigor fuera de carácter obligatorio para las empresas intermediarias y se pagara por tonelaje mas no por negociación de un viaje.<br><br>Propongo al ministerio una propuesta sana para todos<br>Que se deje la tabla como estaba anteriormente y los vehículos matriculados del 2013 en adelante se les incremente un 15% de su tonelaje homologado por 5 años y así de esta manera se respeta lo anteriormente negociado y se les da un margen amplio a las turbos, pero sin acercarlos demasiado a los sencillos para que dicho patrimonio no se vea en riesgo. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 18/05/2021 | Dani Montajes, Albeiro Bernal, Nestor Monroy, Alex Sabogal, Edilson Arevalo, Willian David Barbosa, Jhon Torres, Miguel Rojas Gamez, Jairo Suarez, Walter Bedoya, Wilberto Hernandez, Manuel Eduardo Cardozo, Yeison Esneider Velasquez, Jimena Rodriguez, Edwin Pico, Alonso Rodriguez, David Olaya, Jimmy Diaz, Luis Sara, Jose Manuel Franco, Erica Correa, Anderson Adrian Atehortua, Esteban Rincon Osorio, Luis Coral, Juan Gonzalez, Silvio David Escobar, Yuli Jimenez, Israel Vargas, Jose Tapias, William Hrernández | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 18/05/2021 | Wilson Pinzón | Ciudadano | No estoy de acuerdo con la extensión de la resolución 2498 para todos los carros, porqué eso generará más inconformismo debido a que los camiones sencillos sencillos se verán seriamente afectados, por los camiones cuyo PBV sea de 10500 kilos, al extenderle la capacidad en 3000 kilos más,<br><br>Mi sugerencia sería que todos los carros pasen con lo estipulado en la ficha técnica del fabricante, más un 10% de tolerancia en básculas. | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| | | | Nosotros los sencillos o camiones C2 grandes de Colombia queremos comentar el borrador de modificación de la resolución 2498 Y pedimos que todos los camiones C2 vayamos a ficha técnica de homologación. inicialmente estábamos tratando de hacer una tabla para el borrador de la 2498 que se encuentra en la pagina del ministerio de transporte en la que quedáramos equitativos todos los camiones C2 cosa que ya casi estaba hecho pero nos dimos cuenta que esa tabla condena y acaba al camión sencillo C2 grande en cambio si favorece en gran proporcion a los pequeños que son un porcentaje de todos los C2 que hay en el país.<br><br>Ustedes saben que hay una norma que dice que todo vehículo de carga con peso bruto vehícular de más de 10.500 PBV tiene que pagar y tener cupo al pedir o al hacer una tabla de pesos para los vehículos sin respetar la FTH creemos que en el proceso de regulación de los vehículos C2 habrán carros que pasarán de 10.500 a 12.500 kilos de peso o a más por la estandarización de los vehículos eso quiere decir que van a tener cupo sin haberlo adquirido sin mencionar el sobre peso de más que cargarían por la tabla que se haga y el detrimento patrimonio de los sencillos C2 grandes<br><br>Ahora sí ponemos una tabla de pesos y la dejamos a tiempo indefinido empezaremos otra ves el mismo circulo vicioso de los consesionerios que por vender se van a acomodar a la tabla y van a empezar a traer nuevos vehículos que se acomoden a la misma como ya a pasado en el pasado<br><br>Cómo es el caso de una turbo nueva que va a llegar aquí a Colombia que se llama NRR y que su PBV oscila en los 10.000 y 9.500 kilos de PBV o unos de la marca foton que van a llegar 13.000 y 14.500 kilos de PBV. Esto quiere decir que el camión sencillo C2 grande desaparecería<br><br>Ahora en Colombia no se puede pedir más de 17.500 PBV en los camiones sencillos C2 grandes por normas técnicas del pavimento por esa causa a los sencillos o camiones C2 grandes nos cambian la FTH y nos bajan a 17.000 dándonos solo una tolerancia positiva de 500 kilos en báscula<br><br>Si no fuera por eso los camiones C2 grandes llegarían con las verdaderas que son de 18.000 o 19.000 kilos de PBV como lo es en otros países o países vecinos<br><br>Por eso nos parece injusto que un vehículos de menor envergadura de menos herraje y con llantas más pequeñas y más inseguros tenga hasta 3 toneladas de sobre peso<br><br>El otro problema que hay es la cantidad de homologación falsas que hay por así decirlo o sudhomologadas unas de ellas las tienen el foton el jac y otras marcas es más el frr y el FC500 son una muestra de eso la FTH original de esos carros es de 12.500 kilos PBV<br><br>Eso lo comprobamos mirando y observando países vecinos buscando en internet en Youtube averiguando a ver y entender las cosas por nosotros mismos y dejado de trazar entero | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a la solicitud de retorno al sistema de uno a uno, reposición para ingreso y sobre el pago de cupos, se escapan del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular.<br><br>En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se |
| | | | 2.Que con el tiempo que le falta de la resolución 2498 actual se empieze ya con la estandarización de las FTH y se actualize teniendo en cuenta las FTH internacionales para solucionas las dobles FTH como las tienen la foton, jac, hino, Chevrolet, Freightliner, y casi todos los consesionerios en Colombia<br><br>Como por ejemplo....los FRR de Chevrolet o el FC500 de la hino o los similares de la foton y de jac que les pusieron 10.490 para evadir el cupo cuando la FTH original es de 12.500 kilos. O como los FSR que tiene 2 FTH o FTR que también tiene 2 FTH o los internacional que tiene el mismo problema.O como las FTH originales de Chevrolet o de internacional o Freightliner y demás fabricantes que son de 18.000 o 19.000 kilos PBV<br><br>AHORA SOMOS CONSIENTE Y ENTENDEMOS QUE UN SENCILLO CAMIÓN C2 GRANDE .....NO PUEDE PASAR CON MAS DE 17.500 KILOS DE PBV EN BÁSCULA POR NORMAS TÉCNICAS QUE HAY AQUI EN COLOMBIA .... PERO CREEMOS QUE AL IGUAL QUE LOS DE MAS Y RESPETANDO EL PRINCIPIO DE IGUALDAD MERECEMOS NUESTRA FTH ORIGINALES AUN SABIENDO QUE NO PODEMOS PASAR EN BÁSCULA CON ESE PESO .... PERO QUEREMOS TENER UNA VISTA AL FUTURO<br><br>Que el runt no vuelva a bajar el PBV de las FTH originales cómo lo hizo con muchos años atrás y tomándose atributos que no le correspondían<br><br>como por ejemplo el de los camiones Kenworth C2 grandes que estaban en el runt en 19.000 kilos PBV y los bajaron a menos de 16.000 kilos PBV | | x | Frente a esta observación, se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis se limita a generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar se basaron en el establecimiento de un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Por otra parte, las relaciones entre compradores y vendedores de vehículos se encuentran sometidas al derecho privado, no pudiendo modificarse según la voluntad de los agentes reguladores y autoridades, como el Ministerio de Transporte.<br><br>Adicionalmente, se señala que no es posible modificar, de forma generalizada, unilateral y automática, aumentos a los pesos brutos vehiculares señalados en las Fichas Técnicas de Homologación y en la Declaración de Importación de vehículos en el país, documentos que en aplicación del principio de buena fe constitucional se presumen ajustados al ordenamiento jurídico, de tal manera que su eventual modificación podría, de un lado, implicar para esta cartera las consecuencias jurídicas del caso por desvirtuar tal presunción y, de otro, para los concesionarios, aquellas derivadas de la diferencia en la información del vehículo importado en caso de que ello se compruebe.<br><br>Con todo, se concluye que lo indicado en la observación escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, no siendo este el escenario para dar solución a la problemática particular planteada. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 18/05/2021 | Camilo Andrés García López, Daniel Galeano, Cesar Clodomiro Galeano | Ciudadanos | 3.Que al mismo tiempo aya un reaforo para los vehículos que no tiene FTH o que tienen distinta FTH o que esten subhomologados<br><br>O porque la información del runt este incompleta o esten incompletos<br><br>Que mientras se acaba la estandarización de los todos vehículos C2 ....en las báscula de pesaje dejen de mirar los pesos PBV del runt.... Y se basen solo a la línea y clase<br><br>Ya que para nosotros la báscula no le debe interesar PBV de los vehículos C2 sabiendo el enredo que hay<br><br>Ejemplo el foton auman que lo matricularon de dos maneras distintas no importa el culpable o quién lo iso .... Pero si quedó .....uno con 10.500 PBV por no tener cupo y el otro con 17.000 por tener cupo..... siendo los mismos vehículos y teniendo el mismo derecho adquirido independiente de si tiene cupo o no<br><br>Y si lo miramos bien dónde no se hubieran cambiado las FTH para beneficiar a unos cuantos no estuviéramos en este impasse<br><br>Cuando esto solo le debería importar a las empresas de transporte para mirar con cuanto peso pasa el vehículo en báscula y de si lo puede cargar o no por no tener cupo<br><br>Cosa distinta cuando la carga es propio de que le sirve un cupo...<br><br>Pongo como ejemplo los tractocamiones que pasan con los mismos 52.000 kilos por báscula teniendo o no teniendo cupo | | x | Frente a esta observación, se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis se limita a generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar se basaron en el establecimiento de un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Por otra parte, las relaciones entre compradores y vendedores de vehículos se encuentran sometidas al derecho privado, no pudiendo modificarse según la voluntad de los agentes reguladores y autoridades, como el Ministerio de Transporte.<br><br>Adicionalmente, se señala que no es posible modificar, de forma generalizada, unilateral y automática, aumentos a los pesos brutos vehiculares señalados en las Fichas Técnicas de Homologación y en la Declaración de Importación de vehículos en el país, documentos que en aplicación del principio de buena fe constitucional se presumen ajustados al ordenamiento jurídico, de tal manera que su eventual modificación podría, de un lado, implicar para esta cartera las consecuencias jurídicas del caso por desvirtuar tal presunción y, de otro, para los concesionarios, aquellas derivadas de la diferencia en la información del vehículo importado en caso de que ello se compruebe.<br><br>Con todo, se concluye que lo indicado en la observación escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, no siendo este el escenario para dar solución a la problemática particular planteada. |
| | | | 4.Que al término de la resolución 2498 en el 2023 Si no se terminado la estandarización o el reaforo por falta de tiempo se continúe con ello el tiempo que sea necesario para así terminar con todo este impasse<br><br>Que aya una tolerancia positiva en báscula para los todos vehículos C2 por motivos de carrocería debería quedar de 1.000 kilos para todos los vehículos de cagar C2 con peso inferior a 10.500 kilos de PBV Y de 500 kilos para los vehículos de carga superior a 10.500 PBV | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender indefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, pues, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país. |
| | | | 5. Para los vehículos C2 que quieran normalizar su FTH en el runt deben de tener la oportunidad de hacerlo pagando un porcentaje justo y acordé a la estandarización según el vehículos C2 que tenga<br><br>Ejemplo<br>Los frr y similares que quieran pasar 10.500 pbv a 12.500 paguen uno porcentaje acordé a su situación o en el caso del foton auman grande que vino en dos clases de 10.500 o 17.000 siendo los mismos | | x | Frente a esta observación, se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis se limita a generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar se basaron en el establecimiento de un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Por otra parte, las relaciones entre compradores y vendedores de vehículos se encuentran sometidas al derecho privado, no pudiendo modificarse según la voluntad de los agentes reguladores y autoridades, como el Ministerio de Transporte.<br><br>Adicionalmente, se señala que no es posible modificar, de forma generalizada, unilateral y automática, aumentos a los pesos brutos vehiculares señalados en las Fichas Técnicas de Homologación y en la Declaración de Importación de vehículos en el país, documentos que en aplicación del principio de buena fe constitucional se presumen ajustados al ordenamiento jurídico, de tal manera que su eventual modificación podría, de un lado, implicar para esta cartera las consecuencias jurídicas del caso por desvirtuar tal presunción y, de otro, para los concesionarios, aquellas derivadas de la diferencia en la información del vehículo importado en caso de que ello se compruebe.<br><br>Con todo, se concluye que lo indicado en la observación escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, no siendo este el escenario para dar solución a la problemática particular planteada. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 6.Que aya aya una reglamentación clara en cuanto a las medidas de las carroseria y implementación de los remolque o semi remolques para camiones C2 | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a las medidas de remolques, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular. |
| | | | 7.Estamos en desacuerdo que se le dé más peso a los refrigerados porque eso es una carga especial y están bien remunerados | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| | | | 8.Por otro parte las niñeras no deberían entras a báscula por son vehículos que solo cargan vehículos pero si deberían tener una reglamentación<br><br>Creemos que con esto se acabaron todo este impasse del sobre peso en camiones C2 y podremos avanzar | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto al control en báscula de vehículos tipo niñera, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 18/05/2021 | Luis Emiro Díaz Guzmán | Ciudadano | Como camionero colombiano veo que en esta revolución hay un sector del transporte liviano de carga que no fue tenido encuenta con el peso bruto vehicular . Que tiene dos fuentes de incremento que disminuye su capacidad real de carga, como lo es el furgón aislado y el peso del termo necesario para bajar y conversar la temperaturas, por tanto solicito comedidamente, sea reconocido un trato especial para que dichos vehículos refrigerados queden equiparando su capacidad de carga real | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 19/05/2021 | Edison Pinzon Gomez, Fabian Guerra, Edgar Suarez, Yenny Valbuena, Angelica Valbuena, Leonardo Gaona Soto, Luis Fernando Palacio, Adriana Castillo Saenz, Robinson Diaz, Oscar Forero Lache, Reinaldo Caro Caro | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad |
| 19/05/2021 | Mauricio Carrillo | Cuidadano | Den la tolerancia para los refrigerados | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Nosotros los sencillos o camiones C2 grandes independientes de Colombia y de más categoría de camiones grandes deseamos comentar el borrador de modificación de la resolución 2498,<br><br>Y por eso pedimos derogar dicho borrador para que todos los camiones C2 vayamos FTH,<br><br>Inicialmente estábamos tratando de hacer una tabla para el borrador de la 2498 que se encuentra en la página del ministerio de transporte en la que todos los camiones C2 quedáramos equitativos,<br><br>Pero nos dimos cuenta que esa tabla condena y acaba al camión sencillo C2 grande y también afecta a categorías a un más grandes,<br><br>En cambio si favorece en gran proporción a los pequeños que son un porcentaje de todos los C2 y de camiones más grandes que hay en nuestro país,<br><br>Para nadien es un secreto que hay una norma que dice claramente que todo vehículo de carga PBV de más de 10.500 kilos tiene que pagar y tener cupo,<br><br>Al pedir o al hacer una tabla de pesos para todos los vehículos C2 sin respetar la FTH estamos seguros que en el proceso de regulación de los vehículos C2 habrán vehículos de 10.500 PBV que pasarán a 12.500 kilos de peso o a más en base a la estandarización de los vehículos C2<br><br>Eso quiere decir que se pondría abrir una ventana para que tengan cupo sin haberlo adquirido legalmente y como no mencionar el sobre peso o tolerancia que cargarían todos de más por culpa de la tabla pesos,<br><br>Esto llevaría a el detrimento patrimonial de los sencillos o camiones C2 grandes<br><br>Ahora sí ponemos una tabla de pesos y la dejamos a tiempo indefinido empezaremos otra ves con el mismo circulo vicioso de los concesionarios que por vender se van a acomodar a la tabla y van a empezar a traer nuevos vehículos que se acomoden a la misma como ya a pasado en el pasado,<br><br>Cómo es el caso de una turbo nueva que va a llegar aquí a Colombia que se llama NRR de chevrolet y que su PBV oscila en los 9.500 o 10.000 kilos de PBV o uno de la marca foton de 13.000 o 13.500 kilos de PBV | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a la solicitud de retorno al sistema de uno a uno, reposición para ingreso y vida útil, se escapan del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular.<br><br>En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma, en abstracto, como se indicó, la cierta es que esta tabla se |
| | | | 2 que con el tiempo que le falta de la resolución 2498 actual se empieze ya con la estandarización de las FTH<br><br>y se actualize teniendo en cuenta las FTH internacionales para solucionas las dobles FTH como las tienen la foton, jac, hino, Chevrolet, Freightliner, y casi todas las marcas y consesionerios en Colombia<br><br>Como por ejemplo los FRR de Chevrolet o el FC500 de la hino o los similares de la foton y de jac que les pusieron 10.490 para evadir el cupo cuando la FTH original es de alrededor de 12.500 kilos<br><br>O como los FSR de chevrolet que tiene 2 FTH o el FTR de Chevrolet que también tiene 2 FTH,<br><br>O como las FTH originales de Chevrolet o de internacional o Freightliner y demás fabricantes que son de 18.000 o 19.000 kilos o más PBV,<br><br>ahora somos consientes y entendemos que un sencillo camión C2 grande no puede pasar con más de 17.500 kilos de PBV en báscula por normas técnicas que hay aquí en Colombia pero creemos que al igual que los demás y respetando el principio de igualdad merecemos nuestras FTH originales aún sabiendo que no podemos pasar en báscula con ese peso pero queremos tener una vista asia el futuro,<br><br>Que el runt no vuelva a bajar el PBV de las FTH originales cómo lo hizo con muchos años atrás y tomándose atributos que no le correspondían y si agrandando un problema al día de hoy<br><br>como por ejemplo el de los camiones Kenworth C2 grandes que estaban en el runt en 19.000 kilos PBV y los bajaron a menos de 16.000 kilos PBV | | x | Frente a esta observación, se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis se limita a generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar se basaron en el establecimiento de un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Por otra parte, las relaciones entre compradores y vendedores de vehículos se encuentran sometidas al derecho privado, no pudiendo modificarse según la voluntad de los agentes reguladores y autoridades, como el Ministerio de Transporte.<br><br>Adicionalmente, se señala que no es posible modificar, de forma generalizada, unilateral y automática, aumentos a los pesos brutos vehiculares señalados en las Fichas Técnicas de Homologación y en la Declaración de Importación de vehículos en el país, documentos que en aplicación del principio de buena fe constitucional se presumen ajustados al ordenamiento jurídico, de tal manera que su eventual modificación podría, de un lado, implicar para esta cartera las consecuencias jurídicas del caso por desvirtuar tal presunción y, de otro, para los concesionarios, aquellas derivadas de la diferencia en la información del vehículo importado en caso de que ello se compruebe.<br><br>Con todo, se concluye que lo indicado en la observación escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, no siendo este el escenario para dar solución a la problemática particular planteada |
| | | | 3 que al mismo tiempo aya un reaforo para los vehículos que no tiene FTH o que tienen distinta FTH o que esten sud homologados con el fin de completa la información del runt referente a cada vehículo C2,<br><br>Que mientras se acaba la estandarización de todos vehículos C2 en las báscula de pesaje dejen de mirar los pesos PBV del runt y se basen solo a la línea y clase<br><br>Ya que para nosotros a la báscula no le debe interesar PBV de los vehículos C2 sabiendo el enredo que hay<br><br>ejemplo el foton auman que está matricularon de dos maneras distintas uno con 10.500 PBV por no tener cupo y el otro con 17.000 por tener cupo siendo los mismos vehículos y teniendo el mismo derecho adquirido independiente de si tienen cupo o no,<br><br>Ya que esto solo le debería importar a las empresas de transporte para mirar con cuanto peso pasa el vehículo en báscula y de si lo puede cargar o no por no tener cupo<br><br>Cosa distinta cuando la carga es propia,<br><br>Pongo como ejemplo los tractocamiones que sin tener cupo pasan por la báscula con los mismos 52.000 kilos PBV sin tener ninguna sanción, | | x | Frente a esta observación, se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis se limita a generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar se basaron en el establecimiento de un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Por otra parte, las relaciones entre compradores y vendedores de vehículos se encuentran sometidas al derecho privado, no pudiendo modificarse según la voluntad de los agentes reguladores y autoridades, como el Ministerio de Transporte.<br><br>Adicionalmente, se señala que no es posible modificar, de forma generalizada, unilateral y automática, aumentos a los pesos brutos vehiculares señalados en las Fichas Técnicas de Homologación y en la Declaración de Importación de vehículos en el país, documentos que en aplicación del principio de buena fe constitucional se presumen ajustados al ordenamiento jurídico, de tal manera que su eventual modificación podría, de un lado, implicar para esta cartera las consecuencias jurídicas del caso por desvirtuar tal presunción y, de otro, para los concesionarios, aquellas derivadas de la diferencia en la información del vehículo importado en caso de que ello se compruebe.<br><br>Con todo, se concluye que lo indicado en la observación escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, no siendo este el escenario para dar solución a la problemática particular planteada |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 19/05/2021 | Javier Durán, Alirio Marciales, Alvaro Quintero Martinez, Ángel Eduardo García López, Diana Uribe, Ereck Estewen Estewen Corzo, Gilberto Caicedo, John Rondon, Luis Rangel, Alexander Ochoa, Sandro Ordoñez Rincón, Sergio Andrés Dulcey, Jose Roberto Nuncira Guerra, Edwin Fresneda, Maribel García Garavito, Josue Fernando Patiño Bayona, Miguel Angel Garzón, Patricia Durán Parra, Raúl Gerardo Patiño Becerra, Miguel Ángel Alvarez Abril, John Hinestroza, Luisa Fernanda Medina Blanco, Juan Carlos Castillo, José Cáceres, Isaías Herrera Valbuena, Javier García, José Casadiego, Alfonso Valero Villalba, María Eugenia Hernández Vargas, Yesid Rueda, Orlando Ortiz, Luis Jesús Triana Martínez, Fernel Castañeda Aguilar, Alfonso Quiñonez Molano, Daniel Varela, Juan Camilo Zapata Gómez, Hermann Gutiérrez, Freddy Pérez, Escaltec Ltda., Nelson Espinel, Luis Fernando Cala, Efraín López Bohórquez, Rubén Zapata, Oscar Fernando Cruz, Andrea Galvis, Jose Galviz, Luis Rodríguez, Pedro Pinto López, Osama Carlos Iván Parra, Rocio Atencio Segura, Ismenia Figuero Chacón, Yaneth Aparicio, Jhorman Fabian Leon, Luis de Jesus Cely, Gonzalo Pedraza, Jorge Rincón, Heriberto Camacho Gil, Maurisabed Jaimes Figueroa, Jenny Victoria Oses Monsalve, Edgar Ovidio Díaz Alvarez, Luz Maritza Figueroa, Alvaro Espinosa Davila, Daniel Rojas Hernández, Diego Fernando Cristancho Ochoa, Javier Gualdón Ruiz, Heraldo Villamizar Pérez, Jose Roberto Nuncira Guerra, Jose Luis Limas Oliveros, Jaime Betancur, Javier Durán, Cesar Johani Porras, Miguel Ángel Pulido Rodríguez, Henry Porras, | Ciudadanos | 4 que al término de la resolución 2498 en el 2023<br><br>haya una tolerancia positiva en báscula para los todos vehículos C2 de no más de 500 kilos<br><br>Que al término de la 2498 no se a terminado la normalización o estandarización o el reaforo por falta de tiempo este continúe el tiempo que sea necesario para así poder terminar con todo este impasse | | **x** | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| | | | 5 los vehículos C2 que quieran normalizar su FTH en el runt deben de tener la oportunidad de hacerlo pagando un porcentaje justo y acordé a la estandarización según el vehículos C2 que tenga<br><br>Ejemplo<br>los chevrolet frr y similares que quieran pasar 10.500 pbv a 12.500 paguen un porcentaje acordé a su situación o en el caso del foton auman grande que tiene dos FTH una 10.500 y otra 17.000 kilos PBV siendo los mismos vehículos | | **x** | Frente a esta observación, se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis se limita a generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar se basaron en el establecimiento de un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Por otra parte, las relaciones entre compradores y vendedores de vehículos se encuentran sometidas al derecho privado, no pudiendo modificarse según la voluntad de los agentes reguladores y autoridades, como el Ministerio de Transporte.<br><br>Adicionalmente, se señala que no es posible modificar, de forma generalizada, unilateral y automática, aumentos a los pesos brutos vehiculares señalados en las Fichas Técnicas de Homologación y en la Declaración de Importación de vehículos en el país, documentos que en aplicación del principio de buena fe constitucional se presumen ajustados al ordenamiento jurídico, de tal manera que su eventual modificación podría, de un lado, implicar para esta cartera las consecuencias jurídicas del caso por desvirtuar tal presunción y, de otro, para los concesionarios, aquellas derivadas de la diferencia en la información del vehículo importado en caso de que ello se compruebe.<br><br>Con todo, se concluye que lo indicado en la observación escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, no siendo este el escenario para dar solución a la problemática particular planteada |
| | | | 6 que haya una reglamentación clara en cuanto a las medidas de las carroseria y implementación de los remolque o semi remolques para todos los camiones C2 | | **x** | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a las medidas de remolques, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 7 no estamos desacuerdo con que se le de más peso a los refrigerados por tratarse de una carga especial y por ser mejor remunerada, | | x | En esta observación se realiza una apreciación personal y general frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna observación o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad |
| | | | 8 que todo vehículo con PBV superior a 3.500 kilos tenga que entrar a báscula sin excepción, | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a los vehículos que deben pasar por báscula, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular. |
| | | | 9 que los comparendos queden en igualdad de condiciones para todas la categorías de camiones,<br><br>Creemos que con esto se acabaran todo este impasse del sobre peso en camiones C2 y podremos avanzar a un mejor futuro | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a los comparendos según el tipo de vehículo, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 20/05/2021 | Freddy Perez, Edison Ferney Pinzon Gomez, Danni Alexander Fonseca, Luis Mantilla. | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |
| 20/05/2021 | María de Jesús Becerra Sánchez | Ciudadana | Respetuosamente me permito realizar las siguientes observaciones:<br><br>Si la Resolución 2498 del 28 de Junio de 2018, con fundamento en el principio de confianza legítima señalo 5 años para el proceso de ajuste, lo lógico sería que se descuente el tiempo transcurrido y el nuevo acto se emita sobre lo que falta para los cinco años, dado que el ajuste se ha venido realizando por parte del Ministerio y el RUNT, toda vez que lo que se busca es que haya una equidad entre los modelos anteriores al 2013 y los posteriores, no se está modificando para nada el proceso de estandarización que ha venido adelantando el Ministerio desde la Resolución 2498.<br><br>2) ES muy importante se incluya en el acto administrativo la definición de PESO BRUTO VEHICULAR y CAPACIDAD DE CARGA, dado que el transportador pretende hacer valer la capacidad de carga registrada en la FTH del chasis y no la que corresponde a la FICHA TECNICA DE HOMOLOGACION DE LA CARROCERIA.<br><br>3) Aclarar el Parágrafo 3 del Artículo Primero, dado que No es claro, si transcurrido el plazo para la estandarización, el control de peso por parte de las autoridades de control, se fundamentará en el registrado y migrado en el RUNT, que se siga aplicando los rangos señalados en el articulo primero:<br><br>"... Parágrafo 3.Una vez culminado el proceso de estandarización descrito en el parágrafo 2del presente artículo, las autoridades de tránsito de que tratan 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 1de la presente resolución.<br><br>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 ..."<br><br>4) Aclarar el Parágrafo 4, la imposición de multas, se realizará solo como infracción de tránsito? o como infracción de transporte según la Ley 336 de 1996, o las dos.<br><br>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.<br><br>5) Se contradice el Parágrafo 5 con lo señalado en el Parágrafo 3, dado que en el Parágrafo 3 se indica que el control por parte de las autoridades es sobre el PESO BRUTO VEHICULAR y en el Parágrafo 5 | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 20/05/2021 | Amin Alvarez Paredes | Ciudadano | A través del siguiente correo manifiesto mi inconformidad con la resolución 2498 de 2018, pues esta afecta las condiciones laborales de mi entorno y las de un conjunto de transportadores y propietarios de vehículos de transporte liviano.<br><br>Mediante esta resolución, el Ministerio autoriza a algunos vehículos para que transporten un peso mayor, aunque no sean aptos para tal labor. Esta resolución presenta un trato diferenciado injustificado, en la medida en que le concede esta facultad a estos vehículos, pero no le concede el mismo aumento en la capacidad a los vehículos que vienen homologados para 17.000 kilos de peso bruto vehicular, a quienes solo aumentan su capacidad en 500 kilos, ventaja que es incomparable con la que reciben los vehículos antes descritos.<br><br>Esta medida afecta a los conductores de los camiones grandes, vulnerando el derecho a la igualdad, pues los transportadores no tienen por qué soportar los efectos de la resolución, pues ahora tendrán que competir en el mercado con vehículos no idóneos para el transporte de grandes volúmenes de carga, y, además, ponen en riesgo la vida de los conductores.<br><br>Así pues, el ministerio debe tener en cuenta las afectaciones que tal resolución trae consigo al gremio transportador, por lo que debe proceder a revocarla o a conceder, en situaciones de igualdad, más capacidad de carga a los vehículos, para remediar el grave perjuicio injustificado que nos está causando. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 20/05/2021 | Leonardo Otálora Rojas | Ciudadano | Como parte afectada por ésta resolución (2498) solicito se revise de manera específica, por los medios necesarios PBV (peso bruto vehicular), medidas reglamentarias entre otros, para que se SUSPENDA hasta que esas verificaciónes técnicas determinen si las llamadas "turbos", puedan ser cargadas y a su vez el paso por las básculas sea tan EQUIVALENTES al que pueden los llamados camiones sencillos, más bien se propone que estás "turbos" sin importar que fueron matriculadas antes o después de 2013, manejen la actual directriz del ministerio que dice que del 2013 en adelante pasan con menos peso que las que fueron matriculadas antes de esa fecha; es una desigualdad abismal puesto que no existe una razón lo suficientemente lógica para éste tipo de resoluciónes, si los matriculados antes o después de 2013 son el mismo carro. Para la fecha de ésta petición, solicito que se estudie integralmente este tema ya que a futuro implicaría la desventaja en la participación del camión "sencillo", con paso permitido en báscula con 17400 kilos y que la gran mayoría se acogió a la chatarrizacion para poder cumplir con las exigencias del ministerio !. Es de vital importancia que se revise a conciencia lo que estaría provocando una injusticia de semejante magnitud !! | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 21/05/2021 | Cesar Camilo, Jorge Garzon, Miguel Oliva, Oscar Santos, Juan Godoy, Juan Carlos Chaves, Jonathan Gonzalez, John Jimenez, Robinsson Agudelo, Edison Pinzón Gómez. | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |
| 21/05/2021 | riverita.2807@gmail.com | Ciudadano | por fabor eliminar la casilla de los 15 500 kilos .y la tolerancia para los vehiculos refrigerados | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Cargas Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 21/05/2021 | Carlos Yimmy Rojas Mejia | Ciudadano | Adjunto un video del vehículo, ya que es uno de los casi 1000, que fueron vendidos con doble homologación y que el ministerio permitió ser matriculados de esta forma. El vehículo es modelo 2015 con placas WFL 584 de Mosquera Cundinamarca, rin 22.5. El inconveniente es que fue matriculado para 4250 kilos, osea que con carga estaría pasando por báscula con 3.200 kilos, cuando el vehículo es tipo camión, para transportar de 9 a 10 toneladas de carga, el vehículo sin carga pesa 7450 kilos y en báscula pasa con 10.500 kilos. | | x | Frente a esta observación, se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis se limita a generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar se basaron en el establecimiento de un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Por otra parte, las relaciones entre compradores y vendedores de vehículos se encuentran sometidas al derecho privado, no pudiendo modificarse según la voluntad de los agentes reguladores y autoridades, como el Ministerio de Transporte.<br><br>Adicionalmente, se señala que no es posible modificar, de forma generalizada, unilateral y automática, aumentos a los pesos brutos vehiculares señalados en las Fichas Técnicas de Homologación y en la Declaración de Importación de vehículos en el país, documentos que en aplicación del principio de buena fe constitucional se presumen ajustados al ordenamiento jurídico, de tal manera que su eventual modificación podría, de un lado, implicar para esta cartera las consecuencias jurídicas del caso por desvirtuar tal presunción y, de otro, para los concesionarios, aquellas derivadas de la diferencia en la información del vehículo importado en caso de que ello se compruebe.<br><br>Con todo, se concluye que lo indicado en la observación escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, no siendo este el escenario para dar solución a la problemática particular planteada |
| 21/05/2021 | Jorge Ellécer Parales Marín | Ciudadano | Se incluya dentro de la normatividad la obligación de la calibración o precisión en el peso tomado por las básculas por parte de las empresas operadoras, ya que los registros de peso de una báscula a otra y en las distintas rutas nacionales en la mayoría de los casos son diferentes (por no decir que en todos), con un margen bastante amplio entre una y otra.<br><br>Adicionalmente, hemos tenido inconveniente con vehículo tipo NHR - WCT411 con PVB 3500 kg y capacidad de carga de 1500 kg (datos del RUNT) y que en báscula pasa con 300 o 400 kg de carga, no entendemos por qué la diferencia tan grande. | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a la calibración de las básculas, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular.<br><br>Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a la expedición de la Resolución propuesta.<br><br>De igual manera, se destaca que en materia de Peso Bruto Vehicular los vehículos para el transporte de carga son homologados por el Ministerio de Transporte con base en un valor específico establecido por el fabricante del chasis teniendo en cuenta varias condiciones técnicas. De igual manera, resulta imposible en la práctica establecer una tabla de PBV permitido a los vehículos por cada marca, referencia, línea, dimensiones de llanta o tipo de carrocería que exista en el sector. |
| 21/05/2021 | Daniel Varela | Ciudadano | De acuerdo a la modificación de la resolución 2498 del 2018 quisiera hacer las siguientes sugerencias:<br><br>La modificaciòn seria de mayor conveniencia para los vehiculos turbos, específicamente los que en este momento tienen como capacidad de peso bruto vehicular 10.400 kg quedarian pasando por bàscula con 13500 kg, descontando el peso del carro seria una capacidad de 8.500 kg, que es lo que ya vienen haciendo los matriculados antes del 1 de Enero de 2013; que por esto hasta tienen sobrecosto en el mercado por esa diferencia en bàscula con un vehiculo nuevo.<br>Estos vehiculos según su ficha tècnica tienen capacidad de carga de 7000 kg, entonces porque deben quedar pasando por bàscula por encima de su capacidad, al contrario deberia ser regulado para que esto no genere accidentes, daños mecànicos y ademàs de generar una competencia desleal con los vehiculos sencillos que son los vehiculos con la capacidad y ademàs con el derecho por su proceso de chatarrizaciòn o cupo.<br>Haciendo la comparaciòn con un vehiculo sencillo en estos momentos pasa por bàscula con 17000 kg lo que lo lleva a tener una capacidad de carga útil de 8.500 a 9.500 Kg y tiene un costo de 360.000.000 aprox. mientras un vehiculo de esta clasificaciòn tiene un costo de 220.000.000 aprox.; esto llevaria a que el mercado se inunde de estos vehìculos pues seria una diferencia en costo abismal para la capacidad de carga sea la misma.<br>Según la ficha tècnica de un sencillo tiene peso bruto vehicular 17000 y capacidad de carga 11390 kg, pero por esta resoluciòn pasa por bàscula con aproximadamente 9000 a 10000 kg, o sea por debajo de su real capacidad, entonces porque esos vehìculos pretenden sea su capacidad por encima.<br>Por otro lado estos vehìculos generan competencia desleal ya que sus costos operativos son menores y esto hace que trabajen con fletes más bajos que un vehículo de la capacidad que se le estaría asignando.<br>Estoy de acuerdo que en estos momentos esos vehìculos estàn castigados pasando por bàscula con 10500 kg lo que descontando el peso del carro les da 5.800 kg aprox de capacidad por bàscula; pero seria aproximadamente lo mismo que le sucede a un vehìculo sencillo que està por debajo de su real capacidad según la ficha tècnica, entonces si van hacer una modificaciòn que sea equitativa y de acuerdo a lo indicado por el fabricante.<br>Sugiero la siguiente propuesta de modificación: .<br>Menor o igual a 5000 kgs - 5000 kg<br>.Mayor a 5000 y menor o igual a 6000 kg - 6000<br>Mayor a 6000 y menor o igual a 7000 kg - 8000 kg<br>Mayor a 7000 y menor o igual a 8000 kg - 10000 kg<br>Mayor a 8000 y menor o igual a 9000 kg - 11000 kg<br>Mayor a 9000 y menor o igual a 10500 kg - 12000 kg<br>Mayor a 10500 y menor o igual a 13000 kg - 15000 kg | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 21/05/2021 | t37234526@gmail.com | Ciudadano | Seria muy bueno que nos tengan en cuenta al gremio refrigerado y nos autoricen un 10% mas de peso ya que nuestros vehiculos son mas pesados que cualquier otro de carga normal para mejorar nuestra conpetitividad ya q muchos viajes se nos pagan por kilo trasportado y asi mejorar nuestra situacion economica. | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 21/05/2021 | Jorge Calixto Fernández Briceño | Ciudadano | Desde el movimiento representativo CONCIENCIA CAMIONERA ha sabiendas que la original 2498 Tiene vicios de forma<br>Pues entrega PBV, de 5500 para las camionetas lo cual irrespeta la noma icontec 4788, y los señores de asolivianos dicen en las mesas que NUNCA , hablaron en la discusión de dicha resolución del vencimiento de la CONFIANZA LEGÍTIMA, de 5 años, lo mismo de la casilla de los 15500<br>Intentamos encontrar consenso para que la fecha pasará a 2028, como figura de depreciación comercial<br>Y que la casilla de 15500, pasará a 16000, como una forma de aliviar la presión de las FTR. De modelo superior a 2013, que fueron matriculados con cupo<br>Pero que desafortunadamente valiéndose de presiónes e. La misma conciliación y amenazas, lo cual legalmente ANULA, la conciliación, por el constreñimiento causado y permitido por los moderadores de las mesas, así como la exagerada toma de la palabra, por personas de las mismas<br>Agremiaciónes, donde nosotros la contraparte fuimos mandados a callar y amenazados<br>Pensamos que para las más llamadas turnos de 10500 de PBV , en donde reconocemos que muchas de las características técnicas en colombia están por debajo<br>Solo planteamos como una solución justa y conciliadora, buscar la más alta homologación o características en otros países, como forma de aliviar la presión o sea que según ecuador las FRR, subirían a 11000 kg de PBV , por ejemplo<br>La competencia desleal entre líneas , no es una buena arma comercial, aún a sabiendas que la presión de fenalco por vender carros nuevos , es mucha<br>Deben entender que la 2498, EN NINGÚN CASO, es un regalo del gobierno a unos vehículos, sino un resarcimiento de derechos de CONFIANZA LEGÍTIMA, en un estado que no tuvo seriedad y estabilidad jurídica para esas épocas<br>Pero peor aún que antes de l 23 de mayo del 2008, no habría cabida a una negociación de confianza legítima, pues como reza nuestra ley, al no existir claridad en esa época de cómo ordenar por características técnicas del fabricante, debiesen llevarse al RECONOCIMIENTO INTERNACIONAL, y como se dividen los vehículos y sus características a nivel mundial | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 21/05/2021 | Heber Dussan | Ciudadano | Pienso que todo esto que se esta viviendo con la 2498 es desde su inicio cuando nadie se puso en los pantalones de los matriculados del 1 de enero de 2013 y ahora cuando se hace justicia y los unifican todos entramos a especular. Todos tenemos derecho al trabajo y ala igualdad Pienso que la tabla debe quedar asi<br><br>NPR queden con 9.500 bruto cargaria 5500<br>NQR queden con 11000 bruto cargaria 6500<br>FRR. queden.con 13000 bruto. Cargaria 7.500 los frr pesan 5.500 vacios<br>Dejen la casilla de los 16.000 kilos<br>Y la casilla de los. 17500. Kilos | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a la expedición de la Resolución propuesta.<br><br>De igual manera, se destaca que en materia de Peso Bruto Vehicular los vehículos para el transporte de carga son homologados por el Ministerio de Transporte con base en un valor especifico establecido por el fabricante del chasis teniendo en cuenta varias condiciones técnicas. De igual manera, resulta imposible en la práctica establecer una tabla de PBV permitido a los vehículos por cada marca, referencia, línea, dimensiones de llanta o tipo de carrocería que exista en el sector. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 21/05/2021 | Robinson Herrera Rodríguez | Ciudadano | Como podrán ver en la tabla los camiones grandes con PBV de 17000 son muy pesados por ser tan robustos.<br>De ser autorizada esta tabla nos dejan por fuera del mercado ya que camiones de menor rango por ser más livianos tendrían más capacidad de carga.<br>Vale la pena destacar que en este último renglón estarían los sencillos grandes tales como:<br>Chevrolet FVR, Hino GH. INTER, FREIGHTLINER, Mercedes ATEGO, etc.<br>Qué en su mayoría son: paperos, ganaderos. | | **X** | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 22/05/2021 | Luis Enrique Gualteros, Decoraciones Nacionales, Alex Saul Restrepo Echeverry, Arnulfo Montenegro, Jimmy Berdugo Mora, agudelo.404@hotmail.com, angelito-2901@hotmail.com, Carlos Moreno Rey, Jhon Calderon, Robin Dulcey, Cristian Ramirez, Alex Sanchez Molina, Ernesto Romero Reinaldo Sandoval, Jhon Taquez, Fabio Castañeda Torres, Miguel Guzman, Guillermo Galvis Moreno, Javier Gomez, Jose Herrera Herrera, Robinson Nossa, Lizardo Triana, Juan David Carmona, Oscar Alexander Pinzon, Andres Medina, Luis Carlos Villalobos, Luis Fernando Cuervo, Carlos Gomez Vega, Jose Olaya, Diego Bernal Cardenas, Jorge Martinez, Carlos Andres Contreras, Diego Fernando Camacho Londoño, Hiovanni Grazon, Jhon Jairo Cardenas, Robinson Niño Galvan, Carlos Zambrano, Alexander Sanabria, Harold Rico, Luis Eduardo Manrique, Oscar Miguel Velandia, Jorge Zuluaga, Andres Martinez, Helmer Sanabria, Alexis Cardona, Julian Garcia, Alexander Valencia, Humberto Ruiz, Orlando Berdugo, Jose Humberto Montenegro, Cesar Augusto Rojas, Harold Castillo, Jorge Armando Suarez, Andres Martinez, Ivan Torres, Pedro Manrique, Carlos Vega, Raul Tellez, Omar Hernán Fernandez, Andres Molina, Luis Fernando Cuervo, Segundo Perez, Juan Carlos Piramanrique, Guillermo Gualtero, Oscar Duque, Lorena Gutierrez, Nolberto Ariza, Jose Otoniel Molina, Julio Rubiano, Luis Lopez, Jhonn Perafan, Alexander Leguizamon, Gerardo Montana, Johan Jairo Poveda, Andres Zuñiga, Oscar Forero Lache, Eider Cubides Sanchez, Jimmy Marroquin, Luis Eduardo Manrique, Leidy Mireya Martinez, Jose Olaya, Jairo Aguirre, Jorge William Alvarez, Pedro Ballesteros, Jose Merardo Ayala, Jose Libardo Cuartas, Antonio Garzon Ramos, Cesar Laiton, Josue Vergara Batista, Ricardo Arias Arias, Wilmer Galvis Moreno, Samaira Milek Perilla, Feyver Alberto Macias, Juan Hernandez, Hoover Henao, Andres Molina, Jhon Fernando Sanchez, Edinson Villamizar, Helmer Sanabria, Luis Alberto Martin, Jose Enrique Vasquez, Anderson Neira, Carlos Gildardo Alvarez, Duban Sanchez Toro, Manuel Hernandez, Oscar Andres Cardona, Jhon Londoño, Luis Roberto Mendoza, Victor Muñoz, Luis Fernando Sierra, Edgar Sandoval, Jhon Riaño, Ramon Dario Ruiz Lopez, Douglas Sierra, Edgar Sandoval, Homes Sepulveda, Hugo Olarte, Jairo Alfonso Cortes, Carlos Arturo Rodriguez, Julian Orjuela, Henry Carrillo, pixelusuariouwu@gmail.com, Jose Edilberto Rojas, Edgar Sandoval, Sneider Wilky Lizcano, Leonardo Reyes, Henry carrillo, Nelson Taborda, Jhonatan Pino, James Sabogal, Rodrigo Guzman, Alex Fabian Diaz, Fabian Rodriguez, Susana Gomez, Nelson Taborda, Hector Manuel Rodriguez, Edwin Alexander Amaya, Jhon Londoño, Diego Espinosa, Oscar Mauricio | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | **X** | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |
| 22/05/2021 | Oscar Armando Hernandez Suescun | Ciudadano | Favor dejar el decreto y no derrogarlo y dejar el decreto hasta el 2026 como se había acordado | | **X** | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, que el término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula sea hasta 2026, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 22/05/2021 | Fredy Londoño | Ciudadano | estoy de acuerdo con la resolución 2498 que siga hasta el año 2026 | | X | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, que el término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula sea hasta 2026, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país |
| 22/05/2021 | Luis Ruiz | Ciudadano | Estoy de acuerdo con la prorroga a la resolución 2498 para que finalmente quede indefinida y que alla plan de reposición para el transporte de los livianos | | X | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender indefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, pues, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país. |
| 22/05/2021 | Rodrigo Espinosa | Ciudadano | Estamos de acuerdo con la resolución 2498 pero el Frr bajarle a doce mil queda bien | | X | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a la expedición de la Resolución propuesta.<br><br>De igual manera, se destaca que en materia de Peso Bruto Vehicular los vehículos para el transporte de carga son homologados por el Ministerio de Transporte con base en un valor específico establecido por el fabricante del chasis teniendo en cuenta varias condiciones técnicas. De igual manera, resulta imposible en la práctica establecer una tabla de PBV permitido a los vehículos por cada marca, referencia, línea, dimensiones de llanta o tipo de carrocería que exista en el sector |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 22/05/2021 | Rodolfo Cruz | Ciudadano | Se bebe seguir con la resolución 2498...<br>Los vehículos tipo turbo no creo que sean adecuados para un peso superior a 10.500 Kls...<br>Los vehículos sencillos grandes; vehículos con cupo que o capacidad superior a 13.500 Kls que de echo son vehículos pesados ( 7.000 a 9.000 kls) si capacidad máxima debe ser 17.500 kls PBV.....<br>Ejercer un control para el tema de vehículos con sobre peso de manera muy estricta. | | x | En esta observación se realiza una apreciación desfavorable frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna propuesta o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia, el mejoramiento de su competitividad y, por ende, el beneficio de todos sus actores. |
| 22/05/2021 | Henry Fernández | Ciudadano | un vehículo de carga no puede cargar el 30% más de su peso bruto en báscula, osea un frr que pesa 5200 kilos es inaceptable que carque 8.500 kilos | | x | En esta observación se realiza una apreciación desfavorable frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna propuesta o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia, el mejoramiento de su competitividad y, por ende, el beneficio de todos sus actores. |
| 22/05/2021 | Robinson Herrera Rodríguez | Ciudadano | De manera atenta y respetuosa ruego a ustedes actuar con criterios técnicos lógicos frente a este tema.<br>Soy propietario de un camión sencillo grande y me he visto seriamente afectado por las resoluciones sin sentido común que ha venido fabricando el ministerio favoreciendo entre comillas a un sector de livianos y más exactamente a las turbos perjudicando a los sencillos grandes.<br>Espero y confío en las capacidades técnicas y jurídicas de este ministerio para tener en cuenta las FICHAS TÉCNICAS DE CADA vehículo las cuales no pueden ni deben ser modificadas por un decreto.<br>Por el bien de todos y para trabajar en términos de ley lo más técnico es trabajar de conformidad con los PBV de cada fabricante.<br>A los que han venido trabajando por fuera de dichos parámetros ya se les dio mucha gavela.<br>No es justo legislar para favorecer a unos y perjudicar otros. | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 22/05/2021 | Jose Rosendo Sánchez Alfonso | Ciudadano | Los fabricantes por medio de la FTH son los unicos que pueden definir las capacidades de un vehiculo.<br><br>Por lo tanto que se apruebe sobrepesos para turbos hasta de 3 toneladas es muy peligrosos por que es aprobar sobrepeso de hasta un 66% para sus capacidades .<br><br>Por ejemplo mi vehículo puede transportar tranquilamente 4.5 toneladas pero con la norma en discusión quedaría con capacidad de 7.5 toneladas o el 66 % más.<br>Al realizarlo el vehículo queda muy pesado y peligroso .<br>Sus frenos no funcionan igual .<br>Estonces yo pienso.<br><br>Si este carro se queda sin frenos se va sobre una ruta escolar y provoca un accidente y muerte a personas inocentes .<br><br>Lo que pueda pasar es muy terrible .<br><br>Estaríamos convirtiendo en un arma a todas las turbos al permitirles sobrepesos exagerados que ssi quedaría casi para todos los carros que están pidiendo el beneficio y es solo por interés económico y mal pagado por que solo darán a mucho 200 mil pesos de más.<br><br>Como ciudadano exijo que antes de aprobarlo sea analizado por ingenieros expertos en vehículos y de la agencia nacional de seguridad vial ..<br><br>Por que esta petición esta viciada por las transportadoras que les interesa que carguen más barato sin importar el peligro qud se corre.<br><br>Adicional se esta absorbiendo a los verdaderos sencillos que pierden competitividad por costos y estos si son vehículos seguros para llevar peso.<br><br>He observado que las marcas FOTON Y JAC están vendiendo unos camiones modificados desde fábrica en chasis y carrocerías.<br>Que trenes mismo motor de turbo mostrando así vehículos demasiado peligrosos que no están siendo vigilados al ingreso al negocio de carga.<br><br>Como resultado da un carro muy pesado y extra dimensionado que no tiene carga útil respecto a la tabla y por eso quieren la modificación de la norma para ganar capacidad por medio del peso | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 22/05/2021 | Augusto Acosta | Ciudadano | Soy transportador independiente. Estoy pagando mi camion al banco. NO cuento concarga fija, la tengo que buscar en cada ciudad. Veo con inconformismo que llevo mas tres semana sin trabajar, sin dinero por el tema del paro. Me representa un alguien quien no he buscado que me represente...Lo unico que buscan es un beneficio individal.....Mi opinion con respecto al PBV es que hay fichas tecnicas de los fabricantes que se deben de respetar, por que se fabrican vehiculos bajo estos parametros que se deben respetar en pro de la seguridad de la circulacion de un vehiculo de carga y lo que implica el sobrepeso.....Si mi vehiculo transporya X carga y quiero llevar sobrepeso, entonces debocomprar un vehiculo de mayor capacidad de carga respetando la ficha tecnica del fabricante. Por ejemplo un FRR DISQUE POR SER REGISTRADO ANTES DEL 2012 pasa bascula con PBV 13.500 kgs. Y ESTA DISEÑADO para que pase con 10.450 kgs. Rin 17.5, llevando aproximadamente 8.000 kgs de carga. UNA BUENA IRRESPONSABILIDAD de un decreto. Un FVR. Tambien de Chevrolet, rin 22.5. Herraje muy superior, motor, frenos, etc. Diseñado para pasar con 17.450 kgs. PBV, con 9.500 kgs de carga aproximadamente. El FVR si cumple la especificación de la ficha tecnica. Por que el FRR y similares busca el no cumplir la especificación de la ficha tecnica del fabricante. UN CUPO QUE SE PAGA en el caso de los sencillos. La solucion NO es pagar un cupo. El cupo no es el que carga. La solucion es RESPETAR LOS PARMETROS, DISEÑO Y FICHA TECNICA DE LOS FABRICANTES. Cada propietario y/o conductor debe acojerse a lo que tiene o le brinda la capacidad de su camion y no pretender por irresponsable llevar mas carga de lo recomendado. Buscando que el Ministerio de Transporte los avale en semejante irresponsabilidad. O se podria o deberia pensar que el camion FVR de mi ejemplo, deberia pasar bascula con 20.500 kgs. COMO PBV. y así todos conformes y logico avalado tambien por el Ministerio de Transporte. | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 22/05/2021 | Jose Almanza | Ciudadano | La resolución 2498 sólo necesita la reforma de quitar los 15000 kilos de 15000 dejar de 13000 a 13500 los carros de cabina cabina y cuarto y dejar todo por la reducción 2498 debido a que por los fusibles de rodamiento y se ha visto que en el tema de homologación ácido en países extranjeros europeos están homologados a 100 km por hora y en Colombia en las trochas que tener Porque no tenemos ni vida sin otro chat podemos andar solo a 50 km por hora entonces debido a esto podemos tener una flexibilidad en los pesos y no afectaría a los señores de los sencillos que pasarían con 17000 kg | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula que no superan el 50% del registrado.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>Igualmente, es necesario señalar que no es posible que a los vehículos con un rango de peso bruto vehicular registrado en el RUNT mayor a 10,5 toneladas y menor o igual a 13 toneladas, se les permita como máximo peso bruto vehicular en báscula 17,5 toneladas, hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 22/05/2021 | Jairo Aguirre | Ciudadano | por qué no quiere arreglar las cosas bien y atender a los transportadores no tienes nesesidad de hacer una reunión apuesta serrada y sin que el pueblo se entere | | x | En esta observación se realiza una apreciación desfavorable frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna propuesta o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia, el mejoramiento de su competitividad y, por ende, el beneficio de todos sus actores. |
| 22/05/2021 | Augusto Acosta | Ciudadano | Los unicos beneficiados con el tema del valor de los fletes son las empresas intermediadoras. Por la gestion de mediar el transporte de una carga se benefician con un porcentaje BASTANTE alto y para el transportador siempre el pago más bajo. Por la costumbre del pequeño transportador que si no cargo barato otro lo carga. Y de ésta actitud viven las famosas empresas de logistica y se aprobechan de estas situaciones.....Se debe de hacer respetar por parte de las empresas de logistica de transporte las tablas que definen el valor de los fletes a pagar directamente al pequeño transportador. | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a los valores de los fletes, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular |
| 22/05/2021 | Jhon Alexander Monroy | Ciudadano | Comedidamente me permito solicitar que no se derogue la resolución 2498 que especifica el peso en báscula para vehículos tipo turbo | | x | En esta observación se realiza una apreciación desfavorable frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna propuesta o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia, el mejoramiento de su competitividad y, por ende, el beneficio de todos sus actores. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 22/05/2021 | Juan Torres Arevalo | Ciudadano | propetario de una turbo refrigerada le solicito muy respetuosamente que ya es hora que nos pongan cuidado con lo que estamos reclamando y nos den soluciones al pliego de peticiones por que esto no nos afectará solo alos transportadores si no a todo un país | | x | En esta observación se realiza una apreciación personal y general frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna observación o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad |
| 22/05/2021 | Oscar Castro Sanchez | Ciudadano | estoy de acuerdo con la resolución 2498 y mucho mejor si se ampliase su plazo de aplicación | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender indefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, pues, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país. |
| 22/05/2021 | Mudanzas Express de Colombia | Empresa de transporte de carga | Estoy de acuerdo con la resolucion 2498 y durante la vigencia de esta resolucion se debe de hacer un estudio de una tabla de pesos por lineas de vehículos, para que de esta forma no se vean afectados ningun tipo de vehiculo. Segun su peso y su linea | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 22/05/2021 | Diego Díaz | Ciudadano | tengo un carro tipo turbo el cual me presenta un problema respecto al peso ya que en el runt me aparece con un peso vehicular bruto de 5990 por tal motivo según la tabla de pesos solo pasa con 3.000 kilos lo cual es erróneo ya que en la homologación del fabricante que resa en el transito en la carpeta del carro esta en 7.090 peso bruto dando así según la tabla un peso de 10.500 quiciera saber como puedo arreglar esta inconsistencia ya que me a acarreado inconvenientes con los agentes de la policía en la bascula de la lizama los cuales me exigen darles sumas que oscila entre $100.000 y $200.000 cada vez que paso ya que si me paso de los 3.000 kilos me da comparendo teniendo legalmente un carro que es para 6.000 kilos | | **x** | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a modificaciones al registro de un vehículo en particular, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular |
| 22/05/2021 | Carlos Julio Becerra Parra | Ciudadano | De la manera más respetuosa le quiero pedir el favor si es posible, enviarme las resoluciones en capacidad para transporte de carga en vehículos livianos TURBOS refrigeradas, año 2006 cuando en mi caso estaba en el Run con 8500 y luego bajaron a 7500. Teniendo en cuenta que mi peso vehicular vacío es de 4220 y la tarjeta de propiedad dice capacidad de carga 5 ton.<br>Así mismo con la implementación del cicetac y regulación de peajes.<br>Chatarrizacion para estas clases de livianos.<br>Hay que tener en cuenta que son vehículo de servicio público y los acabamos es en las carreteras sirviendo y transportando progreso a un país pero para nosotros que? Nada de $$$$ acordé. Tenemos créditos gota a gota y nada que nos tienden la mano. Siempre los afectados en primera instancia somos los camioneros | | **x** | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a resoluciones de capacidad de carga de vehículos tipo Turbo, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular y deberá presentar una petición en los términos de la Ley 1755 de 2015. |
| 23/05/2021 | Rafael Lora, Daniel Moreno, Jesus Bernal, Franklin Orlando Florez, Jose Antonio Castañeda, josafs.va@hotmail.com, fredycampo154@hotmail.com, Alex Sabogal, Fabian Duran, Luis Heberth Galvis, Antonio Garzon, Giovanny Castrillon, William Ramos, Juan Carlos Rodriguez, Pedro Delgado, Carlos Andres Hoyos, Andres Fernando Chaparro, Eduardo Duarte, Cesar Segura, Andrea Lopez, Diego Guerrero, Carlos Manuel Hernandez, Nestor Pardo, Fredy Antonio Rozo, Edwin Suarez, Jose Olaya, Javier Villa, nacho4710@gmail.com, Miguel Forero, Julieth Ruiz Morales, Emel Alarcon, Ramiro Baez, Wilbor Ballares, Daniel Orlando Auza, German Cortes, marcosroso.280@gmail.com, billete1982@gmail.com, Henry Arley Ramos, Edilberto Rivera, Pedro Bello, Sonia Velasquez, Sebastian Herrera, Jose Domingo Pico, William David Barbosa, Hamilton Landazabal, Edinson Uriel Duarte, Joaquin Fontecha. | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | **x** | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 23/05/2021 | Robinson Herrera Rodriguez | Ciudadano | La tabla propuesta no tiene justificación técnica y me opongo rotundamente porque afecta a todo el sector y la norma debe ser de interés general y no particular para tratar de atender el capricho de unos afectando a otros; soy propietario de un camión sencillo con capacidad o PBV de 17000 y puedo pasar en bascula con 9 toneladas y no considero justo que en el ultimo rango de la tabla propuesta los de PBV de 13000 y 15000 puedan pasar por bascula con 12000 y 10000 kilos respectivamente mientras los camiones con PBV de 17000 solo podamos pasar con 9000. No lo podemos aceptar desde ningún punto de vista pues automáticamente nuestros sencillos grandes perderían su precio y la razón de existir pues los livianos tendrían una mayor capacidad real de carga por sobrepesos en contravía de sus FTH y PBV otorgados por los fabricantes.<br><br>Solo con reglas claras y legales podemos ser competitivos y lograr la modernización del parque automotor sin perjudicar a los que con mucho sacrificio lo intentamos. Al modificar las FTH y PBV aceptados legalmente por el ministerio generamos una falsa expectativa en los compradores de nuevos camiones y siempre estaríamos comprando camiones livianos para trabajarlos con sobrepeso. | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 23/05/2021 | Angela Camargo Rodriguez | Ciudadana | SOLICITO a usted(s), por favor sea DEROGADA la resolución 2498, toda vez que a falta de un estudio exhaustivo que determine si los vehiculos llamados "turbos", se les permita con dicha resolución, aumentárseles desproporcionalmente el peso de carga permitido hasta ahora, lo cual a todas luces constituye una medida injusta contra los camiones que tienen un cupo, que en la tarjeta de propiedad aparecen con capacidad de carga de 10 a 12 toneladas como es el caso del camión de mi empresa, que cumpliendo a cabalidad con las directrices del ministerio o superintendencia de puertos y transporte, puede pasar en las diferentes basculas del país con 9000 kilos, puesto que es un camión cuya carrocería no le permite pasar con más carga, vemos con asombro que les está abriendo el campo de acción a la capacidad de carga de estos vehiculos "turbos"; con manifestaciones de algunos dirigentes que dicen ser representantes del gremio transportador, cuando realmente están protestando por intereses personales sin actuar de manera equitativa sobre esta problemática. resulta ilógico que, por unos escasos kilos estén muy cercanos a cargar lo permitido por el camión sencillo que posee llantas ref : 295/80-22.5, desigualdad enorme para quienes cumplen con las exigencias de invertir en un cupo, una sumatoria de desventajas que existen de aprobarse esta resolución, por el contrario, a título personal sugiero que se generalice el peso para todos estos carros que motivan esas protestas, para los matriculados antes o después de 2013 deben quedar con peso permitido, es decir para los que afectan directamente al camión sencillo se les permita pasar con 7000 kilos de carga máxima, y de ahí hacia atrás según para cada referencia lo especificado por el fabricante de las diferentes marcas. Si bien es cierto que cuando uno invierte en un camión determina que clase, peso, y recursos que se ajustan a sus necesidades, debe saber que sea apto para cargar un LIMITE en cuanto a peso y medidas, no tiene por qué excederse, si se pasan estos limites debió pensar en un vehículo de más capacidad, así las cosas han sido evidentes las peticiones de (propietarios y dirigentes) avivatos que pretenden cazar en rio revuelto afectando los derechos de los camiones sencillos pesados, que aprovechando el paro nacional convocado por entidades ajenas a las de transporte, exigen con la 2498 se les alcahueteé esta desmedida injusticia, que provocaría motivación para futuras protestas de quienes nos vemos afectados por esa resolución | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 23/05/2021 | Luis Medina | Ciudadano | Apoyo total a la resolución 2498 y que el tiempo de la regulación sea hasta el 2030.Por otra parte necesitamos que se elimine la casilla de las 15500. | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender a 2030 la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 23/05/2021 | Hair Orlando Carpeta Linares | Ciudadano | Lo ideal fuera que se respetenran las fichas técnicas y la omologacion de cada vehículo<br>Que cada vehículo conserve el diseño y la capacidad del fabricante<br>No es posible que una Nhr porte una carrocería o un furgón de 4 metros de largo por 2.50 de alto y 2.30 de ancho y cargan 4 toneladas<br>Una turbo con una carrocería o un furgón de 7.50 metros de largo, 3.0 metros de alto y 2.70 metros de ancho y cargue de 8 toneladas hacia arriba.<br>Un sencillo con carrocería de 8.50 y carga 18 toneladas<br>Una patineta con remolque de tres ejes cargando 25 toneladas<br>Si se respetan las medidas y los fichas técnicas tal cual como dice el fabricante y los pesos de los vehículos se soluciona el tema de carga y fletes .<br>Cada quien que compre el vehículo q se acomode a su nescidad | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 23/05/2021 | Luis Enrique Naranjo Rincón | Ciudadano | oy un pequeño transportador tradicional, en estos momentos me veo afectado por dicha resolución ya que mi vehículo pasaba en basculas con 17500 kl, debido a esta resolución bajo en basculas a 15000kl, lo cual indica que la capacidad de carga de mi vehículo bajo más de 2 toneladas, la verdad es muy difícil trabajar así.<br>Les recuerdo la marca del vehículo es chevrolet referencia FTR modelo 2015. Y para mi y muchos compañeros nos parece que es injusto. Pero en la misma marca chevrolet hay una referencia que es FRR, Que tiene llanta, motor y chasis más pequeño y pasé con el mismo peso prácticamente por que ellos pasan con 13500 kl. Pero a diferencia de nuestros FTR Es que el peso de la FRR es que pesa 5,5ton aproximadamente entonces ellos con una inversión menor están cargando prácticamente el mismo peso.<br>En otras maracas como Hino tambie hay turbos con esas condiciones, entonces subir el peso a ese tipo de carros es perjudicar nuestro trabajo.<br>ADEMÁS hay algo también muy importante que ustedes como ente regulador deben tener en cuenta, por que estos vehículos "turbos" en su gran mayoría han sido modificadas sus medidas y alargan el chasis, es otra razón para no subir el peso a las turbos, ya que es deshonesto encontrar turbos con carrocería o furgón más largos que los mismos camiones sencillos.<br>Mi opinión es que los pesos deberían quedar.<br>17000 kl, para vehículos sencillos ya que son para cargar 10 ton. Aproximadamente.<br>Turbos para 5 ton. Estos vehículos pesan vacías 4,7 ton aprox. Entoces debería pasar con 10000 kl.<br>Y carros como FRR que pesan 5,5 ton aproximadamente deberían pasar 12000 kl. Ya que estos carros los fabricantes los hicieron para 6 ton aproximadamente y además que son carros que o pagaron cupo ni chatarrizaron. | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte es [illegible] |
| 23/05/2021 | Robinson Herrera Rodríguez | Ciudadano | La resolución 2498 emitida por el ministerio de transporte el 28 de junio de 2018, otorgo unos sobrepesos exagerados a los vehículos de carga livianos hecho que no debio ocurrir por ser una norma antitécnica, generando una desigualdad sin fundamento entre vehículos viejos y vehículos nuevos lo cual perjudico también el segmento de los vehículos tipo sencillo (grande) , hecho que desincentivo la modernización del parque automotor ya que los vehículos nuevos tenían menor capacidad de carga y era mejor comprar estos carros viejos tipo liviano que tenían mayor capacidad de carga real. En el parágrafo transitorio al margen de la tabla que textualmente dice: "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 dicho 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 bascula 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.<br><br>Aquí quedo plasmada una desigualdad antitécnica ya que nunca entendimos porque un vehículo viejo tenia una mayor capacidad de carga que uno nuevo y lo que es peor los sencillos grandes pasando con 9 toneladas de carga real mientras los mas livianos pasando con 10 y 12 toneladas. A mi juicio la única modificación posible a esta nefasta resolución es ratificar la segunda parte del parágrafo así: A partir de la fecha 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 bascula de conformidad con el peso bruto vehicular (PBV) estipulado por el fabricante en la ficha técnica de homologación (FTH). Solo así se puede acabar con la desigualdad, el perjuicio causado a los sencillos grandes y el retraso en la renovación al parque automotor. Cualquier variación al PBV establecido por el fabricante en la FTH es antitécnico generando un desequilibrio y una competencia desleal entre segmentos además de un alto riesgo en la operación y desempeño de los mismos, adicionalmente podemos hacer otras sugerencias así: 1. El proyecto del Ministerio de Transporte de modificación de la resolución 2498 estableciendo la autorización para sobrecarga de los camiones de hasta 17,5 ton de PBV en exceso de su PBV hasta en 50%.En los considerandos del proyecto de resolución dan como argumento que no se registran cifras de muertos por la carga ya autorizada desde 2018 a los camiones matriculados hasta el 1 de enero de 2013, la falta de gestión en este sentido de Forenses y los organismos del estado no debe ser excusa para hacer tal afirmación. Se desconoce totalmente la capacidad de frenado de los vehículos, la cual está diseñada para controlar una masa igual a su PBV. Con sobrecargas del 50% con respecto al PBV los componentes del vehículo sufrirán un deterioro acelerado y se va a reducir su vida útil drásticamente además de la posibilidad de generar fallas al llevar a esfuerzos no permitidos los componentes. Suspensión, dirección, tren motriz, etc. Se producirán reclamos por siniestros y falla de los vehículos los cuales no podrán ser atendidos por garantía pues los fabricantes la retiran cuando el vehículo es operado con sobrecarga. Esta medida causará un aumento instantáneo (ficticio) de la capacidad de carga de la flota actual de camiones y ningún transportador tendrá motivación alguna para renovar su flota. 2. Para nadie es un secreto que hay una norma que dice claramente que todo vehículo de carga PBV de más de 10.500 kilos tiene que pagar y tener cupo, al pedir o al hacer una tabla de pesos para todos los vehículos C2 sin respetar la FTH estamos seguros que en el proceso de regulación de los vehículos C2 habrá vehículos de 10.500 PBV que pasarán a 12.500 kilos de peso o más en base a la estandarización de los vehículos C2. Eso quiere decir que se podría abrir una ventana para que tengan cupo sin haberlo adquirido legalmente y como no mencionar el sobre peso o tolerancia que cargarían todos de más por culpa de la tabla pesos, Esto llevaría al detrimento patrimonial de los sencillos o camiones C2 (grande), que por ser robustos con más pesados y quedarán con una capacidad de carga útil menor a sus homólogos más livianos. Ahora sí ponemos una tabla de pesos y la | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 24/05/2021 | David Contreras, Alexander Velasquez, Carlos Varon, Edgar Alzate, Luis Castillo, Omar de Jesus Higuita, Robinson Pacheco, Fabian Triviño, William Huertas Marquez, Alex Sabogal, Fredy Alexander Martinez Grosso, Juan Vargas Rodriguez, Bryan Caceres, Cristopher Vargas, Karol Lizzeth Ortiz, Hemir Tabares, Jairo Sora, Luis Orlando Reyes Guerrero, Cristian Gomez, Juan Pablo Navarro, Crisanto Cortes, Juan Martinez, William Ernesto Prada Rios, Edisson Tierradentro, Jorge Eliecer Laverde, John Jimenez, Juan Carlos Ruano, Uriel Luengas, Jhon Jairo Santos, Jhovanni Vargas, Ciro Sanchez, Hugo Sanabria, Yohana Patiño, Diego Gil, Jorge Cardona, Osvaldo Alzate Soto, Alexander Martinez, Jhon Fredi Cardenas, Leonel Quintero, Manuel Suarez, Luis Celi, Daniel Moreno. | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |
| 24/05/2021 | Despachos Careli C&P S.A.S. | Empresa de transporte de carga | Manifiesta estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |
| 24/05/2021 | Yesid Rodríguez Bonilla | Ciudadano | La unificación dela resolución 2498 para igualar el peso bruto vehicular Delos modelo 2012 y 2013 en adelante. Que dar en basculas iguales y retirar la casilla Delos 15000 kilos | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula que no superan el 50% del registrado.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>Igualmente, es necesario señalar que no es posible que a los vehículos con un rango de peso bruto vehicular registrado en el RUNT mayor a 10,5 toneladas y menor o igual a 13 toneladas, se les permita como máximo peso bruto vehicular en báscula 17,5 toneladas, hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 24/05/2021 | Fredy Gaitan | Ciudadano | Bajen costos de peajes y acpm | | **X** | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a la reducción de costos del ACPM y los peajes, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular. |
| 24/05/2021 | John Rondon, camiontmy226@gmail.com, Andres Julian Galeano Robles, Alex Cruz, Julio Cesar Herrea, aliriomarciales75@hotmail.com, Jesus David Quintana Castro, Jose Roberto Nuncira, Luis Felipe Araos, Juan Pimiento Sanchez, Escaltec Limitada, William Santiago Daza | Ciudadanos | no estamos de acuerdo en derogar la resolución 2498 por las siguientes razones:<br><br>1) porque atenta contra la vida de conductores y ciudadanos en las carreteras<br>2) porque según la ley, todo vehículo mayor a 10500 kilos debe pagar cupo<br>3) porque los vehículos tienen una ficha de homologación según su fabricante para así brindarle seguridad a sus usuarios y demás<br>4) porque el sistema de frenos está diseñado para detener los camiones según su peso autorizado por su ficha técnica de homologación.. sobrecargarlos traerá consecuencias graves<br>5) porque su herraje (chasis, ejes etc) no está diseñado para el sobrepeso... Podría doblarse o partirse y ocasionar una tragedia con las personas en su alrededor<br>6) porque con esto se impulsará el robo de vehículos para autopartes.. ( a mayor peso, mayor daño de todas sus piezas en muy poco tiempo. Esto apoyaría el gran mercado negro de repuestos robados)<br>7) porque se vendría un gran problema con los concesionarios, ya que NO brindarían las garantías respectivas por sobrecargar los vehículos.<br>8) porque las aseguradoras se excusarian para no responder por daños a los camiones por sobrecargarlos<br>9) porque los únicos aptos para cargar de 6 a 10 ton. Sin los camiones con Rin 22.5<br>10) Porque las turbos pequeñas y grandes poseen llantas y rines de menor capacidad y resistencia para el peso el cual fue diseñado y calculado..<br>POR ESTOS ARGUMENTOS TECNICOS Y MUCHOS MÁS... LA RES. 2498 NO SE DEBE DEROGAR NI CAMBIAR... ES POR EL BIEN DE TODAS LAS PERSONAS QUE ESTAREMOS EXPUESTAS Y MUCHOS ACCIDENTES POR EL SOBREPESO (todos debemos ir a ficha técnica de hologacion? | | **X** | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a la ampliación de rangos de peso, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular.<br><br>Ahora bien, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así se puede observar que el porcentaje de |
| 24/05/2021 | | | 1-el punto que trata sobre la 2498<br><br>Aunque en principio y en aras de buscar consenso intentamos entender una tabla que un consenso que salió de la gente de Santander<br><br>Dejamos claro que después de las reacciones y pronunciamiento, de los sencillos tradicionales, quienes han optado actuar con mesura, ante el avasallamiento, dentro de las reuniones virtuales, cuando la moderadora, dice, "intervendrán una persona por agremiación", y vemos con sorpresa que intervienen abogados , gerentes, directores, presidentes de asambleas que congregan agremiaciones, , presidentes de agremiaciones, profesores, voceros y se auto replican, sin ningún respeto por las reglas expedidas, pero no contentos con todo lo anterior, han mandado a callar a la contraparte, gritando amenazas, desde sus posiciones contra todo aquel que se les oponga o no cumpla sus criterios, inconvenientes que ya se habían dado entre los grupos de wasap, donde las bases intentan encontrar consensos con argumentos que realmente den piso técnico y legal a lo que se pueda solicitar, y que como respuesta a la permisividad por los moderadores ante estas formas de coaccionar una posición, en cambio nosotros preferimos, no tratar los puntos álgidos y más bien buscar donde realmente si había consenso, para no destruir a nuestras bases interiormente, y más bien hacer uso, como lo dice la ley, del periodo de observaciones al acto administrativo, como lo reza la ley, e interponer nuestra queja, a la manera ofensiva en que fuimos acallados y donde se lanzaron públicamente amenazas al aire y en donde no podíamos meternos en dichos mecanismos, pues entre los camioneros, una amenaza en público, contra un líder, puede convertirse en una lápida en la carretera, cuando uno de nuestros compañeros, no logre entender la temperatura de las discusiones, y tome el problema a pecho y eso desemboque en un daño, cuando sea suave la reacción , o una maniobra peligrosa que lleve a un accidente, o a una confrontación en algún lado del país<br><br>Para esto estamos buscando declararnos perseguidos, ante tantas amenazas, que se han vuelto costumbre, para acallar nuestras posiciones, de todos modos la ley es clara que en una conciliación, cualquier tipo de presión visible, debe ser aclarada en el momento y sitio, y si no es así la conciliación estará viciada de coacción y presión por parte de quien lo infringió La propuesta a la que hemos llegado en consenso es:<br><br>A-conservar lo discutido con respecto a la ampliación del tiempo de la 2498 hasta el 2028, esto debido a la argumentación por parte de una de las agremiaciones, que NUNCA se hable de tiempo de finalización del acuerdo de negociación de la confianza legítima, y que apareció súbitamente | | **X** | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender indefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, pues, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | B-en cuanto a lo de la casilla de PBV 16000,que se plantea, y que agruparía, ftr, fsr 32L, y demás vehículos cuya homologación antes del 2013 estuviese por encima de 10500 y menor a 13500, y la pasaba a 15500, no importando el modelo, es muy importante solo avanzar hasta ahí en sus PBV, pues su peso vacío alrededor de 7 ton furgón y 6500 estacas, llevaría a capacidades de carga, casi únicas para ellos, que comúnmente son utilizadas por las empresas o los generadores, para humillar comercialmente, a los que actualmente están parados en la línea del 17000 kg de PBV, además para subsanar el hecho que muchos compañeros pagaron cupo de 17000 kg , en sus respectivas matriculas, proponemos proporcional izar cuanto le tocaría a 16000 kg, y devolver con dineros de este fondo los dineros respectivos al ajuste de tonelaje( ej. si por 17000 se pagaron $ 58509238, por 16000 kg debieron pagar $49507816 esto sería devolver aproximadamente 10 millones , del fondo creado entre derechos pagos por mal homologados y sin homologación de lo que trata el siguiente punto<br><br>Debe ser claro que hasta que no se cancelen los derechos, no se podrá cambiar el PBV en el RUNT, y solo podrá cargar el peso actual | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula que no superan el 50% del registrado.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>Igualmente, es necesario señalar que no es posible que a los vehículos con un rango de peso bruto vehicular registrado en el RUNT mayor a 10,5 toneladas y menor o igual a 13 toneladas, se les permita como máximo peso bruto vehicular en báscula 17,5 toneladas, hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| | | | C- Que ahora se busque sacar a los vehículos que están antes de 10500, que tuvieron que pagar derechos pero con la habilidad de los importadores o ensambladores, los subhomologaron, les hicieron dobles homologaciones, o simplemente se inventaron homologaciones para poder matricular, y que proponemos arreglar los derechos que se debieron haber pagado ,usando como referencia el reaforo, pues estos vehículos a simple vista se ven que su capacidad está por encima de lo declarado en homologaciones presentadas en la acta de importación, que son la base de la matrícula , con base en la ponderación se paguen los derechos necesarios, admitiendo como base una depreciación a 20 años, y cargar solo el tiempo que les quedase para llegar allá ejemplo:<br><br>Un fotón 1133, de modelo 2013 o más debió haber consignado $ 58509238, pero de uso tiene 7 años, el factor a aplicar 13 * $58509238/20= $ 38031005, y así consecutivamente de acuerdo a lo expuesto en los valores del decreto de conciliación de derechos que se deben pagar por los cupos que no se pagaron, todo esto porque no es lógico que nuestro gobierno se halla concentrado más; en problemas de Normalización que acogieron personas que en concierto le hicieron trampa a nuestro estado, antes de reparar el daño que indelicadezas de funcionarios del ministerio en concordancia con importadores ,y secretarias de transito, que crearon y manipularon homologaciones | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| | | | D-Ahora viene el cambio fuerte, en las propuestas se pedía igualdad, pero legalmente es imposible, puesto que los vehículos adoptados por la resolución 2498 del 2018, intentaba negociar, LA CONFIANZA LEGITIMA, de los vehículos que antes del 2013, no fueron cobijados con el termino ficha de homologación, y que según nuestro concepto debieron tomarse solo hasta el 9 de mayo del 2008, puesto que los camiones anteriores debiesen acogerlos a norma internacional, pues en la resolución de ese momento NO se les negocio su confianza legítima y sus derechos no se pueden tomar generales, sino respetando la normativa vigente para ese momento , que sería las normas internacionales<br><br>Para subsanar el problema de las que por generalidad se les llaman turbos, se debiese aceptar que en la mayoría de los países las homologaciones están por encima de lo consignado en las homologaciones colombianas, entonces al aceptar el argumento que como costumbre, en Colombia NUNCA se preocuparon por PBV inferiores a los reales en las homologaciones, porque se podría aducir ( mayor margen de seguridad en diseño), debido a nuestro tipo de geografía, ahora cuando las estadísticas nos arrojan la casi nula accidentalidad como consecuencia de estos pesos bajos, se podría plantear 2 caminos | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiv |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Asocamioneros Chiquinquirá | Agremiación de transporte de carga | D1-buscar la mayor homologación en el mundo, gracias a que nuestros límites de velocidad más bajos de uso, con respecto a los criterios de velocidad, usados en el diseño original (ejemplo hasta ahora hemos encontrado para la FRR 11000 kg) | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a la homologación de vehículos, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular |
| | | | D2-usar el criterio técnico que como respuesta a una solicitud nuestra en el 2019, entrego colmotores, donde se acepta , la posibilidad de tener un 20% más de PBV, debido a un cálculo demasiado conservador, en nuestro país, pero que las curvas de resistencia y fatiga de rodamientos nos admite<br><br>Después de estos últimos 2 argumentos agrupar por grupos<br><br>Rango peso bruto vehicular (PBV) registrado en el RUNT Máximo PBV permitido en control de bascula (kilogramos) Volumen máximo respetando norma carrocera<br>Menor igual a 5000 kg 5000 hasta 15 m3<br>mayor a 5000 kg y menor igual a 6000 kg 6000 hasta 22 m3<br>Mayor a 6000 kg y menor igual a 7000 kg 7200 hasta 26 m3<br>Mayor a 7000 kg y menor igual a 8200 kg 8500 hasta 30 m3<br>Mayor a 8200 kg y menor igual a 9500 kg 10000 hasta 35 m3<br>Mayor a 9500 kg y menor igual a 10500 13000 hasta 42 m3<br>Mayor de 10500 kg y menor o igual a 15000 kg 15000 Hasta 50 m3<br>Mayor a 15000 kg 17425 hasta 55 m3 | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a la expedición de la Resolución propuesta.<br><br>De igual manera, se destaca que en materia de Peso Bruto Vehicular los vehículos para el transporte de carga son homologados por el Ministerio de Transporte con base en un valor específico establecido por el fabricante del chasis teniendo en cuenta varias condiciones técnicas. De igual manera, resulta imposible en la práctica establecer una tabla de PBV permitido a los vehículos por cada marca, referencia, línea, dimensiones de llanta o tipo de carrocería que exista en el sector |
| | | | A-DICHA TABLA DEBE SER TOMADA HASTA EL DIA DE LA APROBACION , por la conciliación del sistema camionero, debido al oportunismo de los concesionarios y actores del gremio, que en su oportunismo descompensan y aprovechan la información privilegiada, para ganar dinero<br><br>Esta decisión se sustenta, gracias a que muchos camioneros, hasta esta inmovilización no entendían como los vehículos en Colombia fueron sub homologados, pues no se tenía en cuenta las afectaciones económicas y su relación con la corrupción en las básculas, | x | | En línea con lo señalado en esta observación, se considera que la tabla para el control en báscula del Peso Bruto Vehicular (PBV) de los vehículos rígidos de dos ejes dispuesta en el proyecto de resolución bajo estudio solo resultará aplicable a aquellos vehículos matriculados con anterioridad a su entrada en vigencia; lo anterior, resulta una medida adecuada, proporcional y razonable, pues respeta el principio de confianza legítima en favor de los vehículos registrados en el lapso mencionado quienes tienen expectativas frente al control del PBV de los mismos.<br><br>De esta manera, se parte de la fijación de una regla a futuro que otorgará claridad al propietario de vehículo que desee ingresar al mercado del transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes y que propenderá por una adaptación hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | B-La otra forma seria declarar la renovación con base en el tipo, pero entregando desde ya la planeación de nuevos ingresos por línea, de acuerdo a la necesidad del mercado, dichos derechos son del gobierno y su dinero iría al fondo de renovación, pero la asignación , NO los valores de los derechos serian por una rifa transparente, entre los que hayan planillado 20 veces en el año(conductores y propietarios), con una asignación de uso de 6 meses, sino seria reasignado en el siguiente en lista, con esto incentivaríamos, la integración de la carga agrícola, pues necesitaríamos un mecanismo de auto denuncia y transferencia de la rete fuente y reteica, que en el formato de la plataforma, tendría que llenar, generador, (agricultor con ubicación y predio con cedula, valor del flete acordado, y destinatario, con plaza y descripción del comerciante, asi buscaríamos un mecanismo, para poner en marcha la presunción como mecanismo , y asi evitar la factura electrónica y su costo y despliegue organizacional | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a la renovación del parque automotor, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular. |
| | | | 2-LA REPOTENCIACION AMBIENTAL:<br><br>Solicitamos acto administrativo que reglamente los acuerdos que desde el pacto de Bogotá, se acordó como mecanismo para compensar el atraso en el monto de los valores de fletes, que al trabajar en el límite de perdida, como lo explicaba el SICETAC, pues ahora necesitamos volver a compensar con tiempo y repotenciación dicho atraso<br><br>Pero además en ciertas partes del país como en el llano adentro, la repotenciación es primordial, pues las malas condiciones de la vía, unidos a épocas de invierno muy extensas necesitan vehículos con condiciones especiales, para afrontar dichos terrenos, que además contienen gran número de colombianos, que se encuentran cimentando los acuerdos de paz por tanto en estos terrenos tan agrestes, la consecución de repuestos , o el golpeo contra árboles y piedras son la realidad de la Colombia profunda, dichos vehículos necesitan tal equipo para salvar estos terrenos, y el ingreso de barro en suspensiones y chasis , solicita un mayor espectro de PBV | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a temas ambientales de los vehículos, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular. |
| | | | 3-CONDICIONES DE LABOR DE LOS CONDUCTORES<br><br>Solicitamos condiciones de seguridad vial para los actores de la vía<br><br>Ya que tenemos acceso a las estadísticas sobre accidentalidad vial, y analizando dichos resultados desde el ingreso del nuevo sistema de renovación con el 15%, en donde se concluye que la mediana arroja que se presenta en mayor número y con mayor gravedad, entre vehículos con modelos inferiores a 7 años, entre personas relativamente jóvenes para la media de la edad de nuestros conductores, así como que se presenta comúnmente a horas del amanecer o media mañana,<br><br>Y que dicho fenómeno, analizando la historia en otros países, se presentó en España hace casi 15 años, debido al boom de la oferta, y que las soluciones planteadas y que aun hoy funcionan en su momento fueron<br><br>Horario máximo al timón 14 horas con pausas activas cada 3.5 horas<br><br>por lo menos de 0.5 horasHorario mínimo de descanso 6 horas<br><br>Estos dos argumentos, buscando controlar el crecimiento de enfermedades laborales y sus consecuencias<br><br>Solicitamos un programa de parqueaderos máximo cada 40 km, dichos parqueaderos deben contener 100 mulas, y deben proveer servicios de aseo suficientes y seguridad con cerramiento y control de la policía, se puede incluir el punto de carreteras, y debiese estar cerca del peaje, de tal forma que podamos controlar el horario mínimo de descanso, esto debido a que hemos tenido entre nuestros compañeros hasta decapitados y apuñalados hasta desangrarse, los costos de ingreso deben ser suficientemente económicos , para garantizar su aseo y sostenimiento, en lo posible ubicar un sitio de alimentación y sitios para lavar la ropa, buscando un programa de higienización de cabinas<br><br>El SICETAC tiene expresado el porcentaje deducible a los HONORARIOS y seguridad social del conductor, debe pagarse los parafiscales, sobre ese porcentaje, protegiendo así el monto final y real, de la pensión de nuestro conductores, y no como hoy se hace con un básico que se toma como base del cálculo de parafiscales, y las consecuencias se ven al final del tiempo de pensión , con un fondo muy bajito en recursos | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a temas laborales de los conductores, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 25/05/2021 | William Gonzalez, Giovanny Camacho, Luis Mesa, Mademosntaña Montaña, Edgar Castillo, Hector Parra, Jimena Rodriguez, Alonso Rodriguez, Ismael Rodriguez, Nicolas Alarcón, Milton Diaz Pachon | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |
| 25/05/2021 | Robinson Herrera Rodríguez | Ciudadano | La única reforma posible a esta resolución es actuar consecuentemente según las fichas técnicas de homologación de cada fabricante y aceptadas en el ministerio. Los propietarios de camiones tipo sencillo con fichas técnicas para un peso bruto vehicular de 17000 nos hemos visto seriamente afectados y por el derecho a la igualdad, la transparencia y en aras de lograr modernizar el sector y buscar que las normas sean de interés general sobre el particular sugerimos que: EL CONTROL DE PESO BRUTO BEHICULAR EN BASCULAS SEA EL PBV OTORGADOPOR EL FABRICANTE SEGÚN SUS FTH. No entendemos como por medio de una resolución sin fundamentos técnicos, se modifiquen dichas capacidades fomentando la compra de camiones livianos para trabajarlos con sobrepeso generando un alto riesgo en el desempeño de cada maquina. Seguros de contar con su apoyo , colaboración, suficientes conocimientos técnicos y en aras de modernizar el sector, esperamos que las decisiones que se tomen al respecto no sean para atender el capricho de unos sacrificando a otros. No se puede incentivar la compra de vehículos livianos para trabajarlos con sobrepeso. Quien compra un vehículo de carga lo debe hacer mirando sus fichas técnicas de homologación y no buscar autorizaciones para cargarsobrepeso. | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva |
| 25/05/2021 | Robinson Herrera Rodríguez | Ciudadano | Allega análisis tabla Excel para tener en cuenta "Le remito el análisis de la tabla en excel. La tabla se construyó con los PBV del fabricante de marca Chevrotte, adicional se incluyó el peso aproximado de las carrocerías. Por favor analizar las columnas de la tolerancia de las basculas que tiene en cuenta la tabla de la resolución y la capacidad de carga por bascula calculada según los parámetros del mismo documento." Allega PDF con características de los siguientes vehículos: FRR Forwar Euro, FTR Forward Euro, FVR Corto Forward, NHR Reward Euro, NKR Reward Euro, NPR Reward Euro IV, NQR Rewar Euro IV. | | x | En esta observación se realiza una apreciación personal y general frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna observación o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 25/05/2021 | Luis Fernando Cataño Córdoba | Director ejecutivo - Fedetranscol | Al respecto de proyecto de norma, relacionado con el peso bruto vehicular de los vehículos rígidos de dos ejes, Fedetranscol se permite manifestar: Su artículo primero elimina acertadamente una brecha, que no debió existir, para vehículos de similares características, pero registrados en momentos distintos; equiparándolos con la nueva norma en su peso bruto vehicular, y eliminado de paso una competencia mal sana que nació de la fecha de su registro (antes o después del 1° de enero de 2013). Trato igualitario que se había solicitado desde mayo de 2018 cuando fue publicado el proyecto de la resolución 2498 de ese 2018. Creemos también qué a este tipo de vehículo, pedido al igual hecho en mayo de 2018, se le debe asignar un margen de tolerancia tal y como lo establece la resolución 4100 de 2004 a los demás vehículos de carga, para que de esta manera cualquier diferencia entre básculas pueda ser absorbida por la tolerancia, evitando así qué por esas mínimas diferencias de peso, se vean enfrentados los actores a una investigación administrativa con fines sancionatorios. Esa tolerancia, siguiendo la comentada resolución 4100 de 2004 podría del 2,5% del PBV asignado, con esta medida se da un trato igualitario con las demás configuraciones que conforman el parque automotor de carga. | | x | En primer lugar, se verifica que en esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual, como bien allí se señala, propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de la competitividad de esta importante actividad económica para el desarrollo del país.<br><br>Ahora bien, frente a la solicitud de la asignación del margen de tolerancia para los vehículos rígidos de dos ejes que contempla la Resolución 4100 de 2004 para equipos de otras configuraciones, es oportuno señalar que las normas que se pretenden modificar con el proyecto de resolución que se analiza consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Bajo este panorama, no es posible otorgar adicionalmente márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido desde la expedición de la Resolución 2498 de 2018 para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado. Igualmente, para esos efectos, esta cartera debe contar con los insumos técnicos que sean del caso que permitan determinar los criterios definitivos para efectuar el control del peso bruto vehicular de los citados vehículos y la necesidad de establecer tolerancias con base en las dinámicas y realidad de la operación de esta actividad económica |
| 26/05/2021 | tabletreglo11322@gmail.com, Marcos Ballesteros Garcia, Jorge Andrés Ríos Aguirre | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |
| 26/05/2021 | Alex Díaz | Ciudadano | Estoy de acuerdo en la modificación de la 2498 que sea por 8 años y no que sin fecha porque no sabemos los siguientes gobernantes conque nos salgan | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender indefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, pues, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 26/05/2021 | Edward Gemay Ospina Moreno | Ciudadano | No estoy de acuerdo y me parece que deben de organizar un peso más coherente es decir por ejemplo : si una<br>NPR es para 5000 kilos + peso vacío<br>FRR es para 7000 kilos + peso vacío<br>NQR es para 6000 kilos + peso vacío | | x | En esta observación se realiza una apreciación desfavorable frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna propuesta o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia, el mejoramiento de su competitividad y, por ende, el beneficio de todos sus actores. |
| 26/05/2021 | Robinson Herrera Rodríguez | Ciudadano | Me preocupa el derecho a la igualdad planteado en dicha reforma ya que en la forma que se plantea los vehículos nuevos que se matrículen después de publicada dicha reforma solo pasarían el control de basculas con el PBV establecido por el fabricante en las respectivas FTH.<br><br>Al igual que en la misma resolución 2498 deja por fuera los vehículos nuevos generando una desigualdad y la pregunta porqué mi carro siendo nuevo no puede cargar lo mismo que los vehículos viejos y ya con mucho deterioro porque siempre están trabajando con sobrepeso.<br><br>Cual es el incentivo para modernizar el parque automotor si los vehículos viejos ofrecen una mayor capacidad de carga?<br><br>La pregunta también es porqué siendo mi camión sencillo con ficha técnica de homologación para 17000 kilos solo puede pasar por bascula con una carga real de 9000 kilos ejemplo un Chevrolet FVR y un camión con ficha técnica de homologación para 15000kilos puede pasar con una capacidad real de carga de 12000kilos ejemplo un FTR.<br><br>Este ejemplo es muy real y aplica para todos los camiones sencillos grandes lo cual genera una baja en el precio de los mismos y el efecto negativo a comprar este tipo de vehículos que por sus características son superiores en todo sentido pero por ser mas pesados con la tabla propuesta nos dejan por fuera de competencia.<br><br>No entiendo porque si la resolución 2498 de 2018 fijo como plazo cinco años para trabajar en esas condiciones de desigualdad hoy la quieren hacer extensiva asta los modelos 2021 dejando en condición de desigualdad a los camiones nuevos que se compren a partir de la fecha.<br><br>Analizando la tabla propuesta le otorgan a los mas livianos un promedio de sobrepeso de aproximadamente 3000 kilos lo cual equivale a duplicar sus capacidades según las FTH con lo cual se aproximan en capacidad a los grandes de 17000 A LOS CUALES NO SE LES AUMENTA SU CAPACIDAD.<br><br>En aras de posibilitar el incentivo a modernizar el parque automotor lo mas racional seria otorgar mayor capacidad de carga a los vehículos nuevos pero como también iría en contra de la igualdad. La única posibilidad es esperar que termine el tiempo que le falta a la resolución 2498 y si se quiere ser legal y brindar el derecho a la igualdad y que prime el interés general sobre el particular, la mejor y única posibilidades:<br><br>LOS VEHICULOS RIGIDOS DE 2 EJES DESTINADOS AL TRANSPORTE DE CARGA QUE TRANCITEN POR EL TERRITORIO NACIONAL SE SOMETERAN AL CONTROL DE PESO BRUTO VEHICULAR EN BASCULA DE CONFORMIDAD CON EL PESO BRUTO VEHICULAR (PBV) ESTIPULADO CON EL FABRICANTE EN LA FICHA TECNICA DE HOMOLOGACION (FTH) | | x | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| | | | De acuerdo con el proyecto de decreto publicado en la página web del Ministerio de Transporte sobre " Por la cual se modifica la Resolución 6427 del 27 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", modificadas por la Resolución 2498 del 28 de junio de 2018", me permito remitir mis comentarios sobre el particular así:<br><br>Comentarios específicos:<br><br>Respecto del artículo 1.<br><br>Solicitamos la eliminación de la Tabla de Rangos por Peso Bruto, la casilla correspondiente a "Mayor a 10.500 Kilogramos y menor o igual a 13.000 Kilogramos" , porque afecta en el mercado y su dinámica la competencia frente a los vehículos tipo sencillos, quienes actualmente pasan en bascula con un peso entre 15.500 y 17. 500, esto quiere decir que un vehículo turbo con peso bruto de 10.500, quedaría pasando con el peso de un sencillo, de mantenerse esta casilla<br><br>Esto afecta la libre competencia en el mercado, entre automotores y desincentiva la compra de los vehículos tipo sencillo. | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula que no superan el 50% del registrado.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>Igualmente, es necesario señalar que no es posible que a los vehículos con un rango de peso bruto vehicular registrado en el RUNT mayor a 10,5 toneladas y menor o igual a 13 toneladas, se les permita como máximo peso bruto vehicular en báscula 17,5 toneladas, hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 26/05/2021 | Yon Alexander Forero | Ciudadano | Respecto del parágrafo 1 del artículo 1.<br><br>Solicitamos que esta medida no sea transitoria, sino permanente pues es claro que ampliar el tonelaje brinda mayor competitividad con el mercado. De igual forma es menester atender las condiciones técnicas definidas por el constructor del vehículo, quienes determinan la capacidad para llevar peso bruto dependiendo del tipo de vehículo. | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender indefinidamente la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, pues, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país. |
| | | | Comentarios Generales:<br><br>El presente proyecto, no contempla el caso particular de los vehículos de carga refrigerada y congelada, los cuales tienen una unidad de frío que pesa aproximadamente 500 kilogramos, generando un incremento en el peso del vehículo, distinto al peso bruto de la carga. Esta situación particular pone en desventaja al propietario de dichos vehículo, dado que el peso en báscula aumentará, pero no en estricto sentido del peso bruto de la carga. Sugerimos reconsiderar esta propuesta e incluir este tipo de vehículos con un aumento de pesos ( tolerancia) del 5% para la carga con el fin de convalidar el peso de la unidad de frío. | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga para |
| 27/05/2021 | Jose Wilson Medina | Ciudadano | pedimos de su valiosa ayuda para que sea equitativos con la modificación de esta resolución ya que los camiones C2 son vehículos que están siendo demeritados ya que nos están perjudicando en esta resolución ya que un vehículo turbo llanta sencilla no capacitado por seguridad en la vías de Colombia no pueden estar pasado igual va un camión, ahora eso vehículos no tiene cupo.ahora en dinero una turbo cuesta en 70 millones 150 millones y un camión está costando 300 millones 350 millones | | x | Frente a esta observación, la Agencia Nacional de Seguridad Vial manifiesta que la información relacionada por el Ministerio de Transporte en el borrador de resolución analizado, corresponde al informe de la siniestralidad vial cuya información primaria consultada para su elaboración es el Registro Único Nacional de Tránsito, en donde específicamente se realizaron consultas al Registro Nacional de Accidentes de Tránsito -RNAT-, el cual se alimenta de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito -IPAT-, diligenciados por la Policía Nacional.<br><br>En el mencionado informe de siniestralidad si se tuvieron en cuenta otras causas asociadas al exceso de peso y carga. En efecto, aunque por si sola esta causa representa el 0,01% de los siniestros en vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y el 0,02% para aquellos con año de fabricación superior a 2012, se sumaron otros tipos de causa probable en donde el exceso de carga pudo influir como determinante indirecto (frenar bruscamente, girar bruscamente, fallas en los frenos, exceso de velocidad, carga sobresaliente sin señales y carga sobresaliente sin autorización), con ello aunque la representatividad aumenta al 5,3% del total de siniestros para vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y 4,7% para vehículos con año de fabricación superior a 2012, sigue siendo un nivel bajo de participación de este tipo de causas.<br><br>Se debe indicar que aun cuando se reconoce que el exceso de carga puede eventualmente ser un factor de riesgo para la ocurrencia de siniestros viales en vehículos pesados tipo C2, al procesar y analizar los datos del RUNT se observa que su participación como causa probable es muy baja frente a otros tipos de causa para el periodo de tiempo analizado (2015-2019).<br><br>Adicionalmente y teniendo en cuenta que los siniestros de tránsito son multicausales y que con la información disponible no es posible determinar que el exceso de peso sea la causa directa, en efecto, se deberá contar con los insumos técnicos que permitan analizar la incidencia de la variación de los límites de peso establecidos por el fabricante en la circulación segura de los vehículos, así como determinar si existe relación de causalidad o no entre el exceso de carga, la generación de fallas mecánicas y los impactos en la seguridad vial. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 27/05/2021 | Diego Cobo Trejos | Ciudadano | Analizar varios aspectos para esta resolución dónde<br>Los vehículos que pasan con 10450 kg no están homologados para llevar un peso superior a 6 toneladas<br>El peso del vehículo vacío es aproximadamente entre 5 y 6 toneladas si los dejan con 13,000 kilos quiere decir que pueden cargar casi 8 toneladas<br>En este caso los vehículos sencillos que hemos adquirido un cupo por el mismo peso vacío del carro no pasarán sino promedio 10 toneladas entonces para que compramos un cupo<br>En la homologación se tiene en cuenta el tipo de llanta carrocería chasis quedando a la expectativa ocasionar algún tipo de accidente cuando sobrepasan el peso generando demandas a las empresas y al mismo estado por permitir este tipo de resolución que afecta principalmente a los vehículos tipo sencillos | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto estemos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 27/05/2021 | Giovanni González Torres | Ciudadano | A continuación, listamos las observaciones respecto al proyecto de resolución modificatoria relacionada en el asunto:<br><br>OBJETIVO DE LA MODIFICACIÓN: Analizada la modificación desde los principios de la libre competencia, esta tiene todo el sentido de justicia al equiparar las condiciones de restrictivas a todos los vehículos de la categoría C2 sin tener en cuenta el año/modelo del vehículo.<br><br>RELACIÓN ENTRE PBV Y POTENCIA: La potencia que entrega la unidad motriz (Cadena cinemática) de un automotor debe estar ajustada a su capacidad de mover un peso determinado, información que es presentada por el fabricante y que debe ser un atributo relevante en los procesos de homologación de vehículos en Colombia. Al modificar sustancialmente el PBV que puede transportar un vehículo sin tener presente la relación peso/potencia, impacta negativamente la capacidad operativa del vehículo, lo cual es especialmente importante dada la topografía y características de las vías en nuestro país y puede generar riesgos viales asociados a bajas velocidades de circulación, especialmente en acenso para vías de calzada sencilla; teniendo presente, las restricciones de velocidad para la categoría del vehículo y restricciones propias de las características de la vía.<br><br>FUERZA DE FRENADO Y PBV: Si bien es importante que un vehículo tenga la capacidad de movilizarse a una velocidad adecuada a las características del rodante y vía, es aún más importante su capacidad de frenado. La fuerza de frenado convierte la energía cinética producida por el movimiento del vehículo, en energía calorífica a través de los componentes de fricción del sistema de frenos. A mayor PBV es mayor fuerza de frenado que se requiriere para detener un vehículo. La fuerza de frenado tiene la misma magnitud que la fuerza de adherencia o rozamiento, la cual se determina por el producto del peso sobre la rueda y el coeficiente de fricción entre este y el piso. Al exceder el PBV se ve forzado el sistema de frenos, pudiendo superar su factor de seguridad al intentar equiparar la fuerza de fricción, generando fatiga en los componentes y posibles fallas del sistema.<br><br>SISTEMA DE SUSPENSIÓN: Al igual que los puntos 2 y 3, el diseño de la suspensión obedece a al PBV, con su respectivo factor de seguridad. Al superar los limites de carga para los cuales fue diseñada, la misma se somete a un trabajo forzado que en el tiempo genera fatiga de sus componentes y fallos súbitos si estas afectaciones no son identificadas y corregidas.<br><br>NORMATIVO Y REGULATORIO:<br>¿Qué actualización de realizar a la estándar de la revisión técnico-mecánica para garantizar las condiciones de operación adecuadas de los vehículos?<br>¿Cómo se articula esta modificación con la Resolución 4100 2004, la cual establece "Los limites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera?<br><br>i. Define el peso bruto vehicular por tipología y sus tolerancias, los cuales no están alineados a los definidos en el proyecto de modificación. | | x | Frente a esta observación, la Agencia Nacional de Seguridad Vial manifiesta que la información relacionada por el Ministerio de Transporte en el borrador de resolución analizado, corresponde al informe de la siniestralidad vial cuya información primaria consultada para su elaboración es el Registro Único Nacional de Tránsito, en donde específicamente se realizaron consultas al Registro Nacional de Accidentes de Tránsito -RNAT-, el cual se alimenta de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito -IPAT-, diligenciados por la Policía Nacional.<br><br>En el mencionado informe de siniestralidad si se tuvieron en cuenta otras causas asociadas al exceso de peso y carga. En efecto, aunque por sí sola esta causa representa el 0,01% de los siniestros en vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y el 0,02% para aquellos con año de fabricación superior a 2012, se sumaron otros tipos de causa probable en donde el exceso de carga pudo influir como determinante indirecto (frenar bruscamente, girar bruscamente, fallas en los frenos, exceso de velocidad, carga sobresaliente sin señales y carga sobresaliente sin autorización), con ello aunque la representatividad aumenta al 5,3% del total de siniestros para vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y 4,7% para vehículos con año de fabricación superior a 2012, sigue siendo un nivel bajo de participación de este tipo de causas.<br><br>Se debe indicar que aun cuando se reconoce que el exceso de carga puede eventualmente ser un factor de riesgo para la ocurrencia de siniestros viales en vehículos pesados tipo C2, al procesar y analizar los datos del RUNT se observa que su participación como causa probable es muy baja frente a otros tipos de causa para el periodo de tiempo analizado (2015-2019).<br><br>Adicionalmente y teniendo en cuenta que los siniestros de tránsito son multicausales y que con la información disponible no es posible determinar que el exceso de peso sea la causa directa, en efecto, se deberá contar con los insumos técnicos que permitan analizar la incidencia de la variación de los limites de peso establecidos por el fabricante en la circulación segura de los vehículos, así como determinar si existe relación de causalidad o no entre el exceso de carga, la generación de fallas mecánicas y los impactos en la seguridad vial. |
| 27/05/2021 | Ricky Bustos, Diana Albarracin, Jose Obdulio Arevalo, Fabio Caceres, Juan Pablo Castro, Alexander Munevar Vargas, Oscar Fredy Cruz, Álvaro Calderón Alfonso, Ronal Orlando Portilla Ortega, Alberto Gómez Espinosa, Sergio Antonio Morán Becerra, Oscar Verjel - Transportes de Carga Beltrán S.A.S., Juan Carlos Álvarez Páez, Fredy Alonso Verjel, José Domingo Portillo, Álvaro Francisco Portillo, Nelson Antonio Bastidas, Freddy Bayardo Quetama, Diego Guerra Quetama, Javier Ascuntar Borda, Daniel Trujillo Mejía, Deibi Ascuntar Guerra, Mauro Jesús Portilla Solarte, Alberto David Osorio Trillos, Gerardo Martin Ruales Erazo, Noel Yecid Pérez Madariaga, Carlos Omar Benavides Basante, Duvan Munevar, Nancy Yadira Herrera Daza | Ciudadanos | De conformidad con lo dispuesto por el artículo 365 de la Constitución Política de 1991, los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado y por lo mismo, es deber de las autoridades asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Uno de esos servicios es precisamente el de transporte público de carga por carretera, el cual, dada la inmensa repercusión que tiene en la vida nacional, es catalogado como un servicio público de carácter esencial, circunstancia ésta que contribuye a explicar por qué su prestación se encuentra sujeta a la regulación, el control y la vigilancia del Estado (Art. 5° de la Ley 336 de 1996), es por esto que las disposiciones legales que regulan el transporte, le otorgan el carácter de servicio público esencial, en donde prevalece el interés general sobre el particular, en especial lo relacionado con la garantía de la prestación del servicio, la protección y seguridad de los usuarios del mismo, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, en la ley y en los reglamentos.<br><br>Por lo anteriormente mencionado la Ley 105 de 1993 en su Artículo 2, determino los principio rectores del Transporte, dentro de los cuales taxativamente determino el Principio de Seguridad así:<br><br>e. DE LA SEGURIDAD: La seguridad de la personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.<br><br>Ahora bien, cabe recordar que al revisar el aludido parágrafo 2° y también del parágrafo 3° del artículo 6° de la ley 105 de 1993, la Corte declaró su exequibilidad con base en las siguientes consideraciones:<br><br>"En cuanto a los parágrafos segundo y tercero del artículo 6 de la Ley 105 de 1993, modificada por el artículo 2 de la Ley 276 del mismo año, en los cuales se dispone, en su orden, que: "Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte definirá, reglamentará y fijará los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres urbano", no puede declararse por la Corte su inexequibilidad, pues corresponde al Estado garantizar la vida y la seguridad de los usuarios del transporte, así como la de los transeúntes en las vías públicas, por lo cual las autoridades, necesariamente, deben tener la atribución legal para determinar ley".[12]<br><br>Por lo cual una de las finalidades del Ministerio de Transporte al regular el servicio público de transporte, como lo ha impuesto la ley 105 de 1993 y la jurisprudencia constitucional y del Consejo de Estado, es velar que los principios rectores se cumplan y se desarrollen a cabalidad, con esto queda claro que el Principio de Seguridad debe ser plenamente respetado y desarrollado por parte del Ministerio de Transporte cuando reglamente el servicio publico de transporte, así las cosas el desarrollo normativo bien sea a través de Decreto o Resoluciones y Circulares emitidas por parte del gobierno Nacional en desarrollo de la Ley 105 de 1993, se han desarrollado en estricto cumplimiento a los principios rectores, es más por esta razón el Ministerio de Transporte adopto a través del Decreto 540 de 1995, las Homologaciones de los vehículos, pese a ver sido derogado por el art. 10, decreto nacional 198 de 2013. | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a la ampliación de rangos de peso, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular.<br><br>Ahora bien, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 27/05/2021 | Juan Carlos Castro, Alexander Munevar Vargas, Juan Pablo Castro, Jose Miguel Rubiano Castro | Ciudadanos | 1. El proyecto del Ministerio de Transporte de modificación de la resolución 2498 estableciendo la autorización para sobrecarga de los camiones de hasta 17,6 ton de PBV en exceso de su PBV hasta en 50%:<br><br>En los considerandos del proyecto de resolución dan como argumento que no se registran cifras de muertos por la carga ya autorizada desde 2018 a los camiones matriculados hasta el 1 de enero de 2013, la falta de gestion en este sentido de Forensis y los organismos del estado no debe ser excusa para hacer tal afirmación.<br><br>Se desconoce totalmente la capacidad de frenado de los vehículos, la cual está diseñada para controlar una masa igual a su PBV.<br><br>Con sobrecargas de 50% con respecto al PBV los componentes del vehículo sufrirán un deterioro acelerado y se va a reducir su vida útil drásticamente además de la posibilidad de generar fallas al llevar a esfuerzos no permitidos los componentes. Suspension direccion, tren motriz, etc...<br><br>Se producirán reclamos por siniestros y falla de los vehículos los cuales no podrán ser atendidos por garantía pues los fabricantes la retiran cuando el vehículo es operado con sobrecarga<br><br>Esta medida causará un aumento instantáneo (ficticio) de la capacidad de carga de la flota actual de camiones y ningún transportador tendrá motivación alguna para renovar su flota.<br><br>2.Para nadie es un secreto que hay una norma que dice claramente que todo vehículo de carga PBV de más de 10.500 kilos tiene que pagar y tener cupo, pedir o al hacer una tabla de pesos para todos los vehículos C2 sin respetar la FTH estamos seguros que en el proceso de regulación de los vehículos C2 habrán vehículos de 10.500 PBV que pasarán a 12.500 kilos de peso o a más en base a la estandarización de los vehículos C2. Eso quiere decir que se pondría abrir una ventana para que tengan cupo sin haberlo adquirido legalmente y como no mencionar el sobre peso o tolerancia que cargarían todos de más por culpa de la tabla pesos, Esto llevaría al detrimento patrimonial de los sencillos o camiones C2 grande.<br><br>Ahora sí ponemos una tabla de pesos y la dejamos a tiempo indefinido empezaremos otra vez con el mismo circulo vicioso de los concesionarios que por vender se van a acomodar a la tabla y van a empezar a traer nuevos vehículos que se acomoden a la misma como ya a pasado en el pasado, Cómo es el caso de una turbo nueva que va a llegar aquí a Colombia que se llama NRR de Chevrolet y que su PBV oscila en los 9.500 o 10.000 kilos de PBV o uno de la marca fotón de 13.000 o 13.500 kilos de PBV; Esto quiere decir que el camión sencillo C2 grande desaparecería porque vehículos C2 de menos envergadura de menos herraje y con llantas más pequeñas acogidos a la tabla pasarían a cargar una carga útil muy parecida al de los grandes. | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a la modernización de vehículos y SICE TAC para livianos, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye<br><br>Frente a esta observación, la Agencia Nacional de Seguridad Vial manifiesta que la información relacionada por el Ministerio de Transporte en el borrador de resolución analizado, corresponde al informe de la siniestralidad vial cuya información primaria consultada para su elaboración es el Registro Único Nacional de Tránsito, en donde específicamente se realizaron consultas al Registro Nacional de Accidentes de Tránsito -RNAT-, el cual se alimenta de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito -IPAT-, diligenciados por la Policía Nacional.<br><br>En el mencionado informe de siniestralidad si se tuvieron en cuenta otras causas asociadas al exceso de peso y carga. En efecto, aunque por sí sola esta causa representa el 0,01% de los siniestros en vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y el 0,02% para aquellos con año de fabricación superior a 2012, se [illegible] |
| 27/05/2021 | María Juliana Rico Ospina | Directora ejecutiva - Cámara de la | La Cámara Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia, ANDI, inspirada en el bien común, en la democracia participativa y en la búsqueda del mayor desarrollo y beneficio social para los colombianos, de manera atenta nos permitimos presentar las siguientes objeciones en relación con el proyecto de resolución del asunto de la referencia recientemente puesta en consulta con motivo del acuerdo de algunos transportadores de carga que autorizaría una tolerancia de sobre carga de hasta el 50% por encima de lo definido por el constructor del vehículo, lo cual atenta contra la seguridad vial, la infraestructura vial y la transparencia en el mercado de camiones, por las razones que a continuación se detallan.<br><br>Aspectos Técnicos y de Seguridad Vial<br><br>El Peso Bruto Vehicular (PBV) también conocida como Cargado "Masa Máxima Técnicamente Admisible" es la carga máxima que soporta un vehículo y está determinado desde el diseño por el fabricante, quien se basa en pruebas de desempeño para validar su operación segura tanto por eje "Masa Máxima Técnicamente Admisible por Eje" y para el Vehículo Cargado así se garantiza el correcto funcionamiento de sistemas como frenos, suspensión, durabilidad de ejes, chasis, entre otros; estos son aspectos fundamentales en la seguridad de los vehículos y los diferentes actores viales.<br><br>El control del peso bruto vehicular, en todos los casos, se debe realizar tomado como valor máximo el PBV establecido en la Ficha Técnica de Homologación que es lo autorizado por el fabricante del vehículo.<br><br>Permitir sobrecargas hasta el 50% va en contravía de la política adelantada por el Ministerio y la Agencia de Seguridad Vial (ver Tabla 1), afecta el desempeño ambiental y de consumo de combustible, así como la eficiente movilidad en las vías, es por ello que la sustentación técnica de la Resolución debe basarse en los diseños y conceptos dados por cada fabricante.<br><br>Inserta una tabla en la que indica los valores de "sobrecarga" de acuerdo con la Resolución 2498 de 2018.<br><br>Rango Peso Bruto Vehicular (PBV) registrado Máximo peso bruto vehicular permitidoMax Incremento Porcentual %Menor o igual a 5.000 kilogramos5.50034%Mayor a 5.000 kilogramos y menor o iguala 6.000 kilogramos7.00040%Mayor a 6.000 kilogramos y menor o igual a 7.000 kilogramos9.00050%Mayor a 7.000 kilogramos y menor o igual a 8.000 kilogramos10.50050%Mayor a 8.000 kilogramos y menor o igual a 9.000 kilogramos11.50044%Mayor a 9.000 kilogramos y menor o igual a 10.500 kilogramos13.50050%Mayor a 10.500 kilogramos y menor o igual a 13.000 kilogramos15.50048%Mayor a 13.000 kilogramos y menor o igual a 17.500 kilogramos17.50035%Nota:En la categoría menor a 5000 kilogramos, se tienen camiones de peso bruto máximo de 4100 kilogramoslo cual se tendría hastaun34% de sobrepeso. | | x | En relación con la observación planteada, sea lo primero manifestar que el proyecto de resolución bajo análisis, con el propósito de generar un marco regulatorio igualitario y que fomente la libre competencia y concurrencia al mercado, prevé que la tabla para el control del peso bruto vehicular de los vehículos rígidos de 2 ejes dispuesta en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, resulte aplicable no solo para los citados vehículos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, sino también para aquellos matriculados con posterioridad a esa fecha.<br><br>En ese sentido, es claro que el proyecto de resolución analizado, no tiene objetivo distinto al de mantener, sin ningún tipo de modificación, la tabla para el control del PBV con idénticos rangos y límites a los ya dispuestos en la normativa actualmente vigente, pero que la misma rija para los mencionados vehículos de carga en condiciones equitativas, pues lo cierto es que hasta ahora se venía aplicando solo a un segmento de estos, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados a la fecha, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio hasta tanto el Ministerio de Transporte cuente con los insumos técnicos que sean del caso que permitan determinar los criterios definitivos para efectuar el control del peso bruto vehicular de los citados vehículos. |
| | | | Aspectos Económicos y sociales.<br><br>Si bien entendemos que uno de los principios del Ministerio de Transporte consiste en salvaguardar un comportamiento consecuente y proteger el estatus del particular frente a los cambios inesperados, así como cumplir con el principio de confianza legítima; no es menos cierto que del proyecto se deriva una distorsión económica del mercado, pues los vehículos objeto de la norma incrementarían artificialmente su valor comercial debido a la autorización de mayor capacidad de carga, y se reducen las ventas y los procesos de chatarrización por el mismo efecto. (tabla 1) | | x | En relación con esta observación, es oportuno señalar que precisamente con el proyecto normativo bajo estudio se pretenden solucionar, entre otros aspectos, las distorsiones señaladas en materia económica, a través de la generación de un marco regulatorio que ponga en igualdad de condiciones en materia del control de peso bruto vehicular a los automotores de carga de dos ejes, sin que sea un criterio relevante el momento de su matrícula.<br><br>Así, en los mismos términos señalados en la observación, para el segmento de automotores matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013 los valores comerciales mencionados han podido verse incrementados artificialmente en razón a que, de cara a la normativa vigente, tienen para efectos del control en báscula una capacidad de carga superior a aquella que posee el segmento de equipos matriculados con posterioridad a esa fecha. De esta manera, el proyecto de resolución que se estudia podrá ser útil y efectivo para solucionar la distorsión señalada.<br><br>Ahora bien, se destaca que la tabla que se cuestiona, la cual, como ya fue señalado, no está siendo modificada en cuanto a los rangos y límites de PBV por el proyecto de resolución estudiado, ya resulta aplicable al 76,7% de los vehículos rígidos de dos ejes y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá su aplicación al 23,3% restante; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, lo cual, a su vez, morigera los efectos que en materia económica eventualmente se pudieran causar.<br><br>De la misma manera, otro aspecto que mitiga ese impacto, es que la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes dispuesta en el proyecto de resolución bajo estudio solo resultará aplicable a aquellos vehículos matriculados con anterioridad a su entrada en vigencia pues se parte de la fijación de una regla a futuro que otorgará claridad al propietario de vehículo que desee ingresar al mercado del transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes y que propenderá por una adaptación al PBV consagrado en la FTH. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] | [illegible] | Industria Automotiz de la ANDI | Aspectos Responsabilidad<br><br>Los compromisos de las empresas del sector automotor en materia de garantías y protección al consumidor, serían contrarios a lo establecido en el proyecto en comento, afectando además la reputación y buen nombre de las marcas. En síntesis, la responsabilidad frente a las quejas de los consumidores y posibles demandas en caso de siniestros por vehículos cuya utilización excede lo establecido en su diseño, en este caso es del Estado que autorizaría el indebido uso de los mismos. | | x | Es oportuno precisar que de acuerdo con el ámbito de aplicación de la Ley 1480 de 2011, "… Las normas contenidas en esta ley son aplicables en general a las relaciones de consumo y a la responsabilidad de los productores y proveedores frente al consumidor en todos los sectores de la economía (…)" (Subraya fuera del texto). Para ello, es necesario partir de la definición de consumidor o usuario que trae la misma disposición en su artículo 5, al señalar "3. Consumidor o usuario. Toda persona natural o jurídica que, como destinatario final, adquiera, disfrute o utilice un determinado producto, cualquiera que sea su naturaleza para la satisfacción de una necesidad propia, privada, familiar o doméstica y empresarial cuando no esté ligada intrínsecamente a su actividad económica. (…)" (Subraya fuera del texto).<br><br>Con lo anterior surgen dos relaciones: i) comercial, aquella entre el fabricante y el comprador, al tratarse de la adquisición de un vehículo de carga destinado a prestar este servicio público de transporte, la cual no es objeto de protección por parte de la citada norma; y ii) de consumo: cuando dentro de la relación se encuentran presentes el prestador del servicio y el destinatario final, y su actividad empresarial no está relacionada con su actividad económica, caso que no se evidencia en la situación expuesta.<br><br>Por lo tanto, no se evidencia en abstracto que existiera algún problema por la Ley 1480 puesto que, entre el fabricante y quien adquiere el camión, no habría una relación de consumo.<br><br>Ahora bien, es oportuno resaltar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario que resulta necesario para garantizar la libre concurrencia en |
| | | | Aspectos jurídicos<br><br>Que, en este sentido, y para no caer en el incumplimiento de lo establecido por la normatividad vigente, es importante observar lo que expresa: "…La Ley 336 de 1996 establece la figura de la homologación como parte importante en la seguridad. Indica en su artículo 31 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 la Ley 769 de agosto 6 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre, establece en el artículo 29 "Dimensiones y pesos. 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 mediante Ley 170 de 1994, Colombia aprobó la adhesión al acuerdo de la Organización Mundial del Comercio, OMC, el cual contiene entre otros el acuerdo sobre obstáculos técnicos al comercio, incorporados en el anexo "Acuerdos Multilaterales sobre Comercio de Mercancías"; Que la Comunidad Andina de Naciones, CAN, adoptó mediante Decisión 491 de 2001 el Reglamento Técnico Andino sobre pesos y dimensiones de los vehículos destinados al transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera, de acuerdo con los lineamientos establecidos por la Organización Mundial del Comercio, OMC. Que desde el punto de vista normativo de las disposiciones que señala el Ministerio de Transporte, la Resolución 13791 de 1988 determinó los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de carga para su operación normal. Que mediante la Resolución 4100 de 2004, se adoptó los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional…resulta necesario estandarizar dichos requisitos, para fijarlos acorde con las normas internacionales…".<br><br>Así pues, de la manera más atenta consideramos como alternativa a esta norma, establecer un plan de reposición a los vehículos anteriores al 2013, (los cuales tienen autorización de sobrecarga actualmente) y que motivan entre otros el presente proyecto con el propósito de igual a los demás vehículos cometiendo un error adicional en vez de corregirlo), lo que permitirá prevenir accidentes viales, mejorar el ambiente, incrementar la productividad en el sector transporte y dinamizar el mercado tan golpeado por la crisis sanitaria, para lo cual nos ponemos a disposición para apoyar la construcción de dicho programa. | | x | Referente a esta observación, en efecto, se señalan diversas normas de la mayor relevancia para el objeto del proyecto de resolución en estudio e, inclusive, algunas de ellas fueron tenidas en cuenta en la parte considerativa del mismo, pues de allí deriva la facultad del Ministerio de Transporte de establecer las condiciones bajo las cuales se realizará el control en báscula del peso bruto vehicular de los camiones rígidos de dos ejes; no obstante, como ya ha sido reiterado en diversas ocasiones, el proyecto normativo que se analiza tiene el propósito de general igualdad para ese control bajo la tabla ya existente en le Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, considerando los rangos y límites que la misma establece.<br><br>Ahora bien, en relación con la creación de un programa que fomente la reposición de los vehículos de carga matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, es oportuno mencionar que el Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga existente ya contempla una serie de incentivos que benefician a los vehículos indistintamente de la fecha de su matrícula, pero considerando que su PBV sea superior a las 10.5 toneladas.<br><br>Sin embargo, para cubrir el segmento de vehículos frente a los que actualmente no existe un plan de beneficios que fomente su reposición, esto es, aquellos equipos con un PBV inferior a las 10.5 toneladas, el Ministerio de Transporte ya se encuentra trabajando en la estructuración de un fondo de modernización con diversos incentivos para estos automotores, que contribuirá en la consecución de los objetivos señalados en la observación y que, consecuencialmente, beneficiará a la industria que se dedica a la comercialización de estos equipos.<br><br>Ahora bien, en relación con la posibilidad de que a futuro los vehículos cuenten con una tolerancia positiva de 500 kg, se destaca que la citada Decisión de la Comunidad Andina de Naciones - CAN y específicamente su apéndice 3, hace referencia a las reglas para el transporte internacional de carga y no particularmente al que se efectúa en el ámbito nacional e interno |
| 28/05/2021 | Edgar Edilmer Beltrán Cuervo, Jhon Alexander Barrera, Carlos Alfonso, Paola Yara, José Gutierrez, Fredys Acosta, Gonzalo Jaimes Valbuena | Ciudadanos | Manifiestan estar de acuerdo con la totalidad del proyecto de resolución publicado | | x | En esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 28/05/2021 | Carlos Fernando Araque | Ciudadano | He venido siguiendo el proceso de la modificación de la resolución 2498 del 2018 con respecto al principio de igualdad en el peso en báscula de los vehículos rígidos de 2 ejes con PBV inferior a 10.500 Kg.<br><br>En el documento se habla que cobija a los vehículos registrados en el Runt hasta la fecha en que entre en vigencia la modificación mencionada. El registro al que se refiere es a la matrícula o a la inscripción del VIN en el RUNT? | | x | En esta observación se realiza una apreciación personal y general frente al proyecto normativo bajo análisis sin que se exponga con argumentos alguna observación o alternativa concreta al mismo; no obstante, es oportuno mencionar que la propuesta de resolución que se estudia propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de su competitividad. |
| 28/05/2021 | jgarzonl36@hotmail.com, | Ciudadano | 1-el punto que trata sobre la 2498<br><br>Aunque en principio y en aras de buscar consenso intentamos entender una tabla que un consenso que salió de la gente de Santander<br><br>Dejamos claro que después de las reacciones y pronunciamiento, de los sencillos tradicionales, quienes han optado actuar con mesura, ante el avasallamiento, dentro de las reuniones virtuales, cuando la moderadora, dice, "intervendrán una persona por agremiación", y vemos con sorpresa que intervienen abogados , gerentes, directores, presidentes de asambleas que congregan agremiaciones, , presidentes de agremiaciones, profesores, voceros y se auto replican, sin ningún respeto por las reglas expedidas, pero no contentos con todo lo anterior, han mandado a callar a la contraparte, gritando amenazas, desde sus posiciones contra todo aquel que se les oponga o no cumpla sus criterios, inconvenientes que ya se habían dado entre los grupos de wasap, donde las bases intentan encontrar consensos con argumentos que realmente den piso técnico y legal a lo que se pueda solicitar, y que como respuesta a la permisividad por los moderadores ante estas formas de coaccionar una posición, en cambio nosotros preferimos, no tratar los puntos álgidos y más bien buscar donde realmente si había consenso, para no destruir a nuestras bases interiormente, y más bien hacer uso, como lo dice la ley, del periodo de observaciones al acto administrativo, como lo reza la ley, e interponer nuestra queja, a la manera ofensiva en que fuimos acallados y donde se lanzaron públicamente amenazas al aire y en donde no podíamos meternos en dichos mecanismos, pues entre los camioneros, una amenaza en público, contra un líder, puede convertirse en una lápida en la carretera, cuando uno de nuestros compañeros, no logre entender la temperatura de las discusiones, y tome el problema a pecho y eso desemboque en un daño, cuando sea suave la reacción , o una maniobra peligrosa que lleve a un accidente, o a una confrontación en algún lado del país<br><br>Para esto estamos buscando declararnos perseguidos, ante tantas amenazas, que se han vuelto costumbre, para acallar nuestras posiciones, de todos modos la ley es clara que en una conciliación, cualquier tipo de presión visible, debe ser aclarada en el momento y sitio, y si no es así la conciliación estará viciada de coacción y presión por parte de quien lo infringió<br><br>La propuesta a la que hemos llegado en consenso es:<br><br>A-conservar lo discutido con respecto a la ampliación del tiempo de la 2498 hasta el 2028, esto debido a la argumentación por parte de una de las agremiaciones, que NUNCA se hable de tiempo de finalización del acuerdo de negociación de la confianza legítima, y que apareció súbitamente<br><br>B-en cuanto a lo de la casilla de PBV 16000,que se plantea, y que agruparía, ftr, fsr 32L, y demás vehículos cuya homologación antes del 2013 estuviese por encima de 10500 y menor a 13500, y la pasaba a 15500, no importando el modelo, es muy importante solo avanzar hasta ahí en sus PBV, pues su peso vacío alrededor de 7 ton furgón y 6500 estacas, llevaría a capacidades de carga, casi iguales para ellos, que comúnmente son utilizados por las empresas o los generadores, para bugullar comercialmente, a los que actualmente están parados en la línea del 17000 kg de PBV, además para | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a la ampliación de rangos de peso, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular.<br><br>Ahora bien, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.061 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de |
| | | | 1.Actualizaciones a cargo del administrador y operador del RUNT<br><br>El primer comentario respecto del proyecto de resoluciónes la necesidad de incluiruna redacción queseñale quela concesión a cargo del RUNT, o quién haga sus veces, realice la actualización del registro del peso máximo vehicular de los vehículos de dos ejes, e indicar el plazo máximo en que está actualización de pesos vehiculares estarácompleta. La anterior solicitud tiene sustento en las siguientes consideraciones:<br><br>(i)Porque para los operadores de las básculas resulta imposible contar con todas las fichas técnicas de los fabricantes de cada modelo de camión de dos ejes, situación que generaría dificultades para el control del peso de los vehículos. Adicionalmente, porque lo que se hace es consultar directamente la base de datos suministrada por el RUNT.<br>(ii)Porque permite delimitar y eximir de responsabilidad a los operadores de las básculas por la inconsistencia de la información reportada en el RUNT.<br>(iii)Porque la reglamentación hoy vigente ha generado algunas dificultades en la actualización de los datos y en la validación de la información, lo que ha ocasionado que la Superintendencia de Transporte adelante investigaciones a varios proyectos por las diferencias de criterio en el establecimiento del peso máximo establecido en las resoluciones.<br><br>Adicionalmente, es importante que en las bases de datos del RUNT se incorporen los registros de los camionesrígidos de dos ejes,que corresponden alas otras configuraciones de camiones contenidos en la Resolución 4100 de2004.<br><br>Ahora bien, para el respectivo control de pesaje de los vehículos que circulan en los proyectos del modo carretero del país, amablemente sugerimos incluir en la resolución que laConcesiónde l Registro Único Nacional de tránsito (RUNT),o quien haga sus veces,suministre al Ministerio de Transporte las bases de datos con los pesos brutos vehiculares y sus actualizaciones, para que estacartera a su vez los remita a los operadores de las estaciones de pesaje del país. | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular.<br><br>No obstante lo anterior, se destaca que dentro del acuerdo suscrito entre el Ministerio de Transporte y los gremios de transporte de carga el pasado 24 de mayo de 2021, se contempló que la Superintendencia de Transporte realizará visitas coordinadas con la Superintendencia de Industria y Comercio a las básculas, de acuerdo con la priorización que definan las correspondientes agremiaciones, a partir del mes de junio de 2021. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 28/05/2021 | Juan Martín Caicedo Ferrer | Presidente ejecutivo - Cámara Colombiana de Infraestructura | 2.Inclusión de un procedimiento para los vehículos con ficha técnica de homologación o que aún no tienen registro en el RUNT<br><br>En relación con el presente asunto, extrañamosen el proyecto de resolución la inclusión de un procedimientoa seguirparael control delpeso,en las estaciones de pesaje de las concesiones,deaquellos vehículos de carga de dos ejes que no cuenten con ficha técnica de homologación o que aún no tienen registro en el RUNT (tienen peso cero o no tienen peso asignado).La anterior solicitud tiene por objeto generar claridad mientras las entidades encargadas asignan elpeso bruto vehicular a dichos vehículos de carga, en caso contrario, se presentarían las siguientes inquietudes: (i) ¿Cuál debe ser el peso que se les asignará para realizar el control al sobrepeso en la báscula mientras actualizan su registro en el RUNT?o ¿estos vehículos podrán transitar con la carga que ellos consideren? ¿Se podrían sancionar por no actualizar la información en el RUNT?De igual manera, la resolución no aclara como clasificar a los vehículos con peso 0, lo que podría ocasionar que se sigan pesando sobre los 1745 | | x | Frente a la presente observación, es necesario destacar que mediante la Resolución No. 20203040006765 del 23 de junio de 2020 "Por la cual se establece el procedimiento unificado para corregir y completar la información migrada o registrada en el sistema RUNT, de las características de los vehículos de transporte terrestre automotor de carga" se busca garantizar el correcto registro de todo los vehículos de transporte de carga, incluyendo los vehículos tipo C2, y de esta manera realizar el debido control del peso en báscula según la información registrada en el sistema RUNT. |
| | | | 3.Necesidad de que se adelanten acciones sancionatorias por el incumplimiento de los límites establecidos en la regulación<br><br>Amablemente consideramos conveniente el hecho de que cuando se identifique sobrepeso en los vehículos se adelanten las acciones sancionatorias no solo al transportador sino a la cadena de transporte, el originador de la carga y la empresa transportadora.<br><br>A su vez, en todos los casos en que se identifiquesobrepeso, la regulación debería establecer la obligatoriedad de que se fraccione la carga y se conmineal transportador a circular desde el punto de control hasta su destino final con la carga fraccionada.<br><br>De otra parte, se recomienda el uso obligatorio del manifiesto de carga a todos los vehículos, pues es un mecanismoque permite identificar si un automotor ha efectuado un trasbordo a lo largo del recorrido y si los transbordos entre vehículos se realizaron con el propósito de eludir el pesaje en las respectivasestaciones. En lo que atañe a estaparticular, la exigencia del manifiesto mitiga la elusión de los pesajes y sería un instrumento para procurar el cumplimiento de lo establecido en los parágrafos 4 y 5 del proyecto de resolución | | x | Frente a esta observación, es necesario precisar que en el proyecto de resolución bajo análisis dispone que la responsabilidad derivada del exceso de Peso Bruto Vehicular de los citados vehículos, en materia de transporte, será del generador de carga, la empresa de transporte y/o de cualquier persona que viole o facilite su violación, de tal manera que le compete al eventual sancionado de manera individual asumir las sanciones que le sean impuestas por este concepto por la Superintendencia de Transporte o la entidad que haga sus veces, sin que le sea permitido realizar el traslado o recobro de las mismas a los propietarios o, inclusive, exigir garantías o cauciones por dicho motivo.<br><br>Naturalmente, como se indicó, la posibilidad de que ya no solo el propietario del vehículo de carga sea quien responda administrativamente por el exceso del PBV se constituye en una medida disuasoria y efectiva que pretende generar mayor consciencia en cada uno de los eslabones de la cadena operativa del transporte de carga frente a la importancia de cumplir y respetar los límites máximos de peso prescritos, lo cual, a su vez, genera un ambiente de transparencia en el mercado.<br><br>La Ley 105 de 1993 previó que cualquier sujeto que viole o facilite la violación de normas de transporte debe responder administrativamente. Por lo tanto, la resolución recoge esa previsión legal y, en la misma línea, dispone que el generador será responsable siempre y cuando sea éste quien viole o facilite la violación de normas sobre el peso permitido para el transporte de carga.<br><br>Con todo, es claro que en el marco del procedimiento administrativo sancionatorio que se adelante se respetarán las garantías propias en favor de los administrados, entre ellas, la consagrada en el artículo 29 constitucional que establece el principio y derecho fundamental al debido proceso, plenamente aplicable del respectivo procedimiento y, a su vez, los principios que deben guiar las actuaciones de las autoridades administrativas consagradas en el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011, entre los que se encuentra la garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción y en materia administrativa sancionatoria, entre otros, al debido proceso. |
| | | | 4.Información relacionadacon la siniestralidad de los vehículos tipo C2 con ocasión de un peso excesivo<br><br>En lo que concierne a este punto, algunas concesiones nos han señalado que no comparten la afirmación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial referente a la no existencia de 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. Al respecto, estosconcesionarios han puesto de manifiesto que en sus proyectos existe información relacionada con los accidentes de los vehículos tipo C2 por el exceso de peso, entre ellos: (i) fallas en frenos; (ii) estallidos de llantas; (iii)averiasen motor y volcamientos laterales por falta de equilibrio de los vehículos pues los remolques no guardan proporción con la distancia entre ejes en muchos casos; y (iv) se encuentran vehículos muy angostos, lo que genera inconvenientes con la inercia del vehículo.<br><br>Adicionalmente, los proyectos nos han señalado que no se observa un soporte técnico que permita garantizar que la aplicación de la nueva tabla de valores no genere afectaciones sobre el estado actual de los pavimentos, las condiciones de operación de la vía y los altos índices de accidentalidad que se presentan en las víascomo consecuencia de fallos técnico-mecánicos por cuenta de la circulación de vehículos con sobrepeso | | x | Frente a esta observación, la Agencia Nacional de Seguridad Vial manifiesta que la información relacionada en el proyecto de resolución analizado corresponde al informe de la siniestralidad vial cuya información primaria consultada para su elaboración es el Registro Único Nacional de Tránsito, en donde específicamente se realizaron consultas al Registro Nacional de Accidentes de Tránsito -RNAT-, el cual se alimenta de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito -IPAT-, diligenciados por la Policía Nacional.<br><br>En el mencionado informe de siniestralidad si se tuvieron en cuenta otras causas asociadas al exceso de peso y carga. En efecto, aunque por si sola esta causa representa el 0,01% de los siniestros en vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y el 0,02% para aquellos con año de fabricación superior a 2012, se sumaron otros tipos de causa probable en donde el exceso de carga pudo influir como determinante indirecto (frenar bruscamente, girar bruscamente, fallas en los frenos, exceso de velocidad, carga sobresaliente sin señales y carga sobresaliente sin autorización), con ello aunque la representatividad aumenta al 5,3% del total de siniestros para vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y 4,7% para vehículos con año de fabricación superior a 2012, sigue siendo un nivel bajo de participación de este tipo de causas.<br><br>Se debe indicar que aun cuando el exceso de carga puede eventualmente ser un factor de riesgo para la ocurrencia de siniestros viales en vehículos pesados tipo C2, al procesar y analizar los datos del RUNT se observa que su participación como causa probable es muy baja frente a otros tipos de causa para el periodo de tiempo analizado (2015-2019).<br><br>Particularmente, se destaca que según lo señalado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial se desconoce la información que se menciona en la observación que han manifestado los concesionarios respecto de accidentes de los vehículos tipo C2 por el exceso de peso; ante lo cual considera de vital importancia solicitar sea remitida a esa entidad por parte de la Cámara Colombiana de la Infraestructura.<br><br>Adicionalmente y teniendo en cuenta que los siniestros de tránsito son multicausales y que con la información |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 28/05/2021 | Mauricio Martínez | Pro Transporte S.A.S. | Somos una empresa habilitada con vehículos propios en todos los tamaños y modelos, nos especializamos en el transporte refrigerado, nuestros vehículos tienen un peso superior a los tradicionales porque las características del furgón aislado y thermoking hacen perder capacidad de carga, adicionalmente existe un transporte especializado de carne y cerdos en canal que hace que el furgón tenga una estructura mas rígida y por ende su peso aumenta. Como comparación un vehículo tipo sencillo estaca pasa por bascula con 10. Toneladas, un refrigerado normal con 8 toneladas y un con gancheras para solo con 7 toneladas,<br><br>Eliminaría el rango entre 10.500 y 13.000 porque no existen muchos carros con esas características, (lo pueden ver en el RUNT) adicionalmente sus características harían que necesite cupo o póliza y dejan en desventaja competitiva a los de atrás y hacia adelante, veo un riesgo que de pronto con las concesionarias y venta de vehículos nuevos puedan moverse a su favor.<br><br>Comercialmente existen pocos vehículos que estén con un peso bruto vehicular entre 10.500 y 13.000 kilos, entre ese rango y lo más común en la industria de vehículos livianos y pesados son los que están entre los 8.000 y 9.000 (Turbos tipo NQR y similares) y ya saltan a los de 10.400 kilos, quiero recordar históricamente que ese PBV fue comercialmente manejado porque los de 10.500 kilos ya necesitan cupo o póliza, entonces son vehículos más livianos y están en el límite, por ende son otro tipo de vehículos que tiene características diferentes como son los rines R.17.5 , llantas 235, la cantidad de aceite del motor oscila entre 10 y 15 ¾ y otros, son vehículos más livianos porque son más pequeños.<br><br>Los vehículos superiores a los 10.500 son más robustos, más pesados y por ende su valor comercial es muy diferente, del doble del peso vacío, sus rines son de dimensión 22.5, las llantas son 295 la cantidad de aceite del motor es de 31 ¼ aproximadamente, lógicamente el chasis y la carrocería más largos.<br><br>Por lo anterior entre más alto sea el PBV el peso del chasis es más alto.<br><br>Que da por fuera de libre competencia los vehículos superiores a 10.500 kilos que tienen cupo o póliza que son más pesados con respecto a los de 10.400 kilos (tipo FRR) que no tiene cupo ni póliza, la diferencia de la tolerancia es muy poco.<br><br>Por favor tengan en cuenta que los camiones refrigerados son más pesados y pierden capacidad de carga.<br><br>Adjunta un ejemplo de pesos aproximados y su propuesta | | x | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar igualdad en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula, con registro inicial previo a su entrada en vigencia.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula, pue inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula.<br><br>Así las cosas, no es posible otorgar márgenes de tolerancia, en atención a que el máximo peso bruto vehicular permitido para el control en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes actualmente supera entre un 30% y un 50% del peso bruto vehicular registrado.<br><br>Ahora bien, no es conveniente que el control del peso en báscula se realice teniendo como referencia tipos de carrocería o de carga, como refrigerada o niñeras, esto debido a la gran cantidad y variedad de las mismas, así como otros factores que podrían ser tenidos en cuenta para establecer el peso bruto vehicular.<br><br>En ese sentido, la tabla para el control del peso en báscula como la determina actualmente la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, y que mediante el proyecto normativo bajo estudio se pretende su aplicación de manera igualitaria, está determinada por el PBV de los equipos de carga de dos ejes registrado en el RUNT y no dependiendo del tipo de carrocería u otras características técnicas de los mismos.<br><br>Pese a que no es viable establecer márgenes de tolerancia para el control en báscula de los citados vehículos, el Ministerio de Transporte, reconociendo las condiciones especiales de los mismos, actualmente trabaja en la estructuración de un Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga por |
| 28/05/2021 | Clarita María García Rúa | Directora ejecutiva nacional - Defencarga | 1.Estamos de acuerdo con las consideraciones del proyecto normativo en cuanto a aplicar y acudir al principio de equidad, para que no se haga distinción en relación con el Peso Bruto Vehicular(Según la tabla definida en el proyecto)entre los equipos matriculados antes de 2013 y los que ingresaron con posterioridad a esa fecha | x | | En primer lugar, se verifica que en esta observación se realiza una apreciación favorable frente al proyecto normativo bajo análisis el cual, como bien allí se señala, propende por la generación de condiciones igualitarias en materia de control de Peso Bruto Vehicular (PBV) para el transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes, facilitando de esta manera el fomento de la libre competencia y del mejoramiento de la competitividad de esta importante actividad económica para el desarrollo del país. |
| | | | 2.Estamos de acuerdo con el régimen de transición establecido en el proyecto de resolución, término de tiempo durante el cual se debeseguimiento por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial a estos equipos que permitan establecer con meridiana claridad si hay incrementos notables en las cifras de siniestralidad vial;y en caso de presentarse mayores eventos de siniestralidad vial, tomar las medidas encaminadas a reducir dichos eventos. | x | | En relación con esta observación, en efecto, el tiempo de transición establecido para la aplicación de la vigente tabla para el control en báscula del peso bruto vehicular de los camiones rígidos de dos ejes atiende a la necesidad de contar con un periodo razonable y proporcional hasta tanto el Ministerio de Transporte cuente con los insumos técnicos que sean del caso que permitan determinar los criterios definitivos para efectuar el citado control.<br><br>Adicionalmente, como acertadamente se indica en la observación, reconociendo que los siniestros de tránsito son multicausales y que con la información disponible no es posible determinar que el exceso de peso sea la causa directa de los mismos, el lapso de transición contemplado será esencial para contar con los insumos técnicos que permitan analizar la incidencia de la variación de los límites de peso establecidos por el fabricante en la circulación segura de los vehículos, así como determinar si existe relación de causalidad o no entre el exceso de carga, la generación de fallas mecánicas y los impactos en la seguridad vial. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 3.No estamos deacuerdo con lo establecido en losparágrafos4y 5 del artículo 1°respecto a la solidaridad en el pago de multas entre empresas de transporte y propietarios de equipo; ni frente a la responsabilidad que podría derivar para empresas de transportey generadores de carga, en loscasos en que se exceda la capacidad de carga. Es importante recordar que en Colombia existe libertad de operación, lo que implica que los vehículos destinados al servicio público de transporte terrestre automotor de carga, pueden prestar el servicio por cualquiera de las 3400 empresas habilitadas; de igual manera en una misma operación de transporte pueden movilizarse cargas de distintas empresas, porlo queno sería objetivamente viable determinar a qué empresa de transporte debidamente habilitadao a qué generador de carga,endilgarle la responsabilidad solidaria en los casos de sobre pesoo exceso de capacidad de carga.<br><br>Ahora bien, y en caso de llegarse a establecer la solidaridad, se debencontemplar todaslas garantías constitucionales y legales para adelantar las investigaciones con respeto al principio constitucional del Debido Proceso y lo establecido en el Código Administrativo y de Procedimiento Administrativo | | x | Frente a esta observación, se considera oportuno señalar, en primer lugar, que la solidaridad en la responsabilidad solo se encuentra contemplada para el pago de multas impuestas por infracciones de tránsito en virtud de lo señalado en el artículo 93-1 de la Ley 769 de 2002 y la misma solo resulta aplicable para el propietario del vehículo y la empresa a la que el mismo se encuentra vinculado. De otro lado, en materia de trasgresión a normas de transporte, la responsabilidad se determina de manera individual en el marco del respectivo procedimiento sancionatorio que se adelante.<br><br>Referente a este último punto, es oportuno resaltar que con el propósito de generar mayor compromiso en relación con el cumplimiento del Peso Bruto Vehicular (PBV) máximo de los equipos de carga rígidos de dos ejes, lo cual contribuye positivamente en la satisfacción del interés general, a través del mejoramiento de la seguridad vial y de la infraestructura de transporte, se decidió precisar en el proyecto de resolución bajo análisis que la responsabilidad derivada del exceso de PBV de los citados vehículos, en materia de transporte, será del generador de carga, la empresa de transporte y/o de cualquier persona que viole o facilite su violación, de tal manera que le compete al eventual sancionado de manera individual asumir las sanciones que le sean impuestas por este concepto por la Superintendencia de Transporte o la entidad que haga sus veces, sin que le sea permitido realizar el traslado o recobro de las mismas a los propietarios o, inclusive, exigir garantías o cauciones por dicho motivo.<br><br>Naturalmente, como se indicó, la posibilidad de que ya no solo el propietario del vehículo de carga sea quien responda administrativamente por el exceso del PBV se constituye en una medida disuasoria y efectiva que pretende generar mayor consciencia en cada uno de los eslabones de la cadena operativa del transporte de carga frente a la importancia de cumplir y respetar los límites máximos de peso prescritos, lo cual, a su vez, genera un ambiente de transparencia en el mercado.<br><br>La Ley 105 de 1993 previó que cualquier sujeto que viole o facilite la violación de normas de transporte debe responder administrativamente. Por lo tanto, la resolución consagra una previsión legal y, en la misma línea, |
| | | | 1. Como se indica en la parte considerativa de la resolución, el artículo 29 de la 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 tenerse en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional vigente. En ese sentido, en la parte resolutiva no se establece técnicamente la necesidadde igualar las condiciones de capacidad de carga entre los vehículos matriculados antes y después del 1 de enero de 2013 | | x | Respecto de esta observación, es oportuno precisar que la motivación de la adopción de la medida que propende por generar condiciones de igualdad para los camiones rígidos de dos ejes en materia del control en báscula del peso bruto vehicular de los mismos se encuentra ampliamente expuesta en la parte considerativa del proyecto de resolución.<br><br>Así, entre otros aspectos, se hace mención al concepto de abogacía de la competencia emitido en su momento por la Superintendencia de Industria y Comercio con ocasión de la expedición de la Resolución 2498 de 2018, que mencionó la inconveniencia de diferenciar los equipos a los cuales resultaría aplicable la tabla que establece los rangos y límites permitidos en materia de PBV, en la medida en que afectaba la libre competencia y concurrencia al mercado y, de otra parte, se señalan las consideraciones allegadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial en relación con la inexistencia de diferencias estadísticamente significativas en punto de siniestralidad por causas asociadas al exceso de peso para aquellos registrados antes del 1 de enero de 2013 y los registrados a partir de esta fecha.<br><br>De esta manera, es claro que la medida que se pretende implementar con el proyecto de resolución bajo análisis fue debidamente sustentada y permitirá la generación de 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. |
| | | | 2. En la parte considerativa de la resolución, no se justifica el impacto en materia económica y de seguridad vial que generaría un cambio en las condiciones de desempeño de los vehículos al permitírsele cargar más peso del establecido por el fabricante, generando un escenario de competencia desleal en la prestación del servicio público de carga e incentivado la informalidad del sector transportador | | x | En relación con esta observación, es oportuno resaltar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio conveniente para esos efectos la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, es claro que el proyecto de resolución analizado no tiene objetivo distinto al de mantener, sin ningún tipo de modificación, la tabla para el control del PBV con idénticos rangos y límites a los ya dispuestos en la normativa actualmente vigente, pero que la misma rija para los mencionados vehículos de carga en condiciones equitativas, pues lo cierto es que hasta ahora se venía aplicando solo a un segmento de estos, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados a la fecha, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 28/05/2020 | Julian Dominguez Rivera | Presidente - Consejo Gremial Nacional | 3.De permitir que el grupo de vehículos rígidos de dos (2) ejes, puedan cargar por encima del peso bruto vehicular establecido en la FTH, generaría una situación de "competencia desleal", teniendo en cuenta que siempre se habla de una "sobreoferta" en el transporte de carga pesada. | | x | En línea con lo señalado anteriormente, el presente proyecto de resolución simplemente está extendiendo la aplicación de la tabla ya vigente para el control de peso en báscula de los vehículos de carga rígidos dos ejes sin que sea un criterio relevante su fecha de matrícula; para ello, puede verificarse que la tabla para efectos del citado control está dispuesta en el proyecto normativo que se analiza con idénticos rangos y límites máximos de peso a los consagrados en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018.<br><br>Como igualmente ya fue manifestado, la citada tabla resulta actualmente aplicable al 76,7% del universo de vehículos rígidos de dos ejes y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la misma al 23,3% restante, lo cual nos permite concluir que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con esta medida es notoriamente inferior a los ya beneficiados, lo cual mitiga el impacto que se pudiera generar en la competencia en el marco del transporte de carga con camiones de otras configuraciones.<br><br>A lo anterior, se suma que, en todo caso, la aplicación de la citada tabla será transitoria mientras el Ministerio de Transporte cuente con los insumos técnicos que sean del caso que permitan determinar los criterios definitivos para efectuar el control del peso bruto vehicular de los citados vehículos, aspecto que resulta esencial pues también mitiga el impacto en materia de competencia que en el mediano y largo |
| | | | 4.La parte considerativa de la Resolución 2498 de 2018 establece lo siguiente:<br><br>"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 artículo131 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010."(...) rayas fuera del texto.<br><br>"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%." rayas fuera del texto.<br><br>"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" rayas fuera del texto.<br><br>Conforme al estudio realizado por la Universidad Nacional, se evidencio la necesidad de "reglamentar las condiciones bajo las cuales se debe prestar el servicio de transporte de carga, siendo importante considerar la economía nacional, 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 dehomologación 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"(...)<br><br>"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:<br><br>"... Finalmente, cabe anotar que cualquier acto que pretenda modificar laexpectativa 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. (...)" | | x | Contrario a lo señalado en la observación, el proceso de concertación en materia de control del peso bruto vehicular de los camiones rígidos de dos ejes entre los diferentes propietarios no se ha agotado, muestra de ello fueron las diversas solicitudes y reclamaciones que sobre este aspecto se elevaron el marco de las mesas técnicas presididas por el Ministerio de Transporte y que derivaron en la suscripción entre esta cartera y los diferentes gremios de transporte de carga del acuerdo del 24 de mayo de 2021 que en su punto 6 estableció el compromiso por parte de esta entidad de expedir el proyecto normativo que se estudia.<br><br>En efecto, en el referido proceso de concertación fueron expuestas las diversas problemáticas que ha generado la aplicación de manera diferenciada de la tabla para el control del peso bruto vehicular consagrada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018. Por este motivo, se llegó a la conclusión de que, en efecto, no podía tenerse como un criterio de diferenciación para la aplicación de la citada tabla la fecha de matrícula del vehículo pues ello trasgredía principios constitucionales como la igualdad y la libre competencia.<br><br>Adicionalmente, se destaca que con la eliminación de la citada diferenciación no se está cuestionando que la tabla dispuesta en la normativa vigente continúe siendo un criterio transitorio hasta tanto se cuente con los insumos técnicos que determinen la forma de efectuar el control de peso en báscula de los vehículos rígidos de carga de dos ejes.<br><br>No obstante, se destaca que la transitoriedad para la aplicación de la tabla establecida por el régimen normativo actual debió ser reconsiderada, sin que ello permita validar una permanencia indefinida en el tiempo de la medida; lo anterior, en consideración a los notorios impactos económicos que ha generado la pandemia del Coronavirus COVID-19 en el transporte de carga, el cual se encuentra en un proceso de reactivación gradual y que, por lo tanto, requiere de la disposición de herramientas como la adoptada mediante el proyecto normativo en comento que ayuden a mitigar este impacto y que propendan por su [illegible] |
| | | | 5.Adicional a ellos es importante reiterar que en cuanto a los parágrafos 4 y 5 del presente proyecto de resolución, si bien se reconoce el principiode solidaridad en materia de transporte, dicho principio no debe conllevar a trasladar de manera directa la responsabilidad sobre el pago de multa por infracciones de tránsito a la empresa de transporte y al generador de la carga. Es importante reconocerque existe una cadena de actores importantesque desarrollan el transporte a nivel nacional, a lo cual se evidencia dentro de este proyecto un desconocimiento en el papel y responsabilidad de los actores propios de la cadena logística, lo que conllevaría a imponerles unas cargas adicionales no relacionadas directamente a la esencia del servicio. | | x | Frente a esta observación, se considera oportuno señalar, en primer lugar, que la solidaridad en la responsabilidad solo se encuentra contemplada para el pago de multas impuestas por infracciones de tránsito en virtud de lo señalado en el artículo 93-1 de la Ley 769 de 2002 y la misma solo resulta aplicable para el propietario del vehículo y la empresa a la que el mismo se encuentra vinculado. De otro lado, en materia de trasgresión a normas de transporte, la responsabilidad se determina de manera individual en el marco del respectivo procedimiento sancionatorio que se adelante.<br><br>Referente a este último punto, es oportuno resaltar que con el propósito de generar mayor compromiso en relación con el cumplimiento del Peso Bruto Vehicular (PBV) máximo de los equipos de carga rígidos de dos ejes, se decidió precisar en el proyecto de resolución bajo análisis que la responsabilidad derivada del exceso de PBV de los citados vehículos, en materia de transporte, será del generador de carga, la empresa de transporte y/o de cualquier persona que viole o facilite su violación, de tal manera que le compete al eventual sancionado de manera individual asumir las sanciones que le sean impuestas por este concepto por la Superintendencia de Transporte o la entidad que haga sus veces, sin que le sea permitido realizar el traslado o recobro de las mismas a los propietarios o, inclusive, exigir garantías o cauciones por dicho motivo.<br><br>Naturalmente, como se indicó, la posibilidad de que ya no solo el propietario del vehículo de carga sea quien responda administrativamente por el exceso del PBV se constituye en una medida disuasoria y efectiva que pretende generar mayor consciencia en cada uno de los eslabones de la cadena operativa del transporte de carga frente a la importancia de cumplir y respetar los límites máximos de peso prescritos, lo cual, a su vez, genera un ambiente de transparencia en el mercado.<br><br>La Ley 105 de 1993 previó que cualquier sujeto que viole o facilite la violación de normas de transporte debe responder administrativamente. Por lo tanto, la resolución recoge esa previsión legal y, en la misma línea, dispone que el generador será responsable siempre y cuando sea este quien viole o facilite la violación de normas sobre el peso permitido para el transporte de carga |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 6.Consideramos que debe existir una mayor justificación en la parte considerativa de la resolución, sobre la justificación técnica para eliminar la transición establecida por la Resolución 2498 de 2018 al aumentar el número de vehículos que pueden extender su capacidad de carga y la extensión por cinco (5) años adicionales del proceso de transición | | x | Como fue señalado, la ampliación de la transitoriedad contemplada en la normativa vigente para la aplicación de la tabla de control del peso bruto vehicular de los vehículos rígidos de dos ejes fue debidamente justificada en la parte considerativa del proyecto de resolución que se estudia.<br><br>Así, dentro de los considerandos se señaló que la citada extensión en el tiempo resulta conveniente y razonable para mitigar los efectos económicos negativos causados a estos transportadores con ocasión de la pandemia del Coronavirus COVID-19, de lo cual da cuenta el Boletín Técnico del Producto Interno Bruto (PIB) del cuarto trimestre del 2020 preliminar publicado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística-DANE que indica que 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 línea con lo expuesto anteriormente, consideramos que el borrador de resolución puede configurar elementos contrarios a normas existentes en materia de transporte de carga de vehículos rígidos de 2 ejes, generando una vulneración al principio de confianza legítima, e incentivando la competencia desleal, por lo cual respetuosamente solicitamos se retire este borrador | | x | De acuerdo con todos los argumentos anteriormente esbozados, se considera que el proyecto normativo bajo análisis, contrario a lo señalado en la observación, beneficia de manera equitativa a los propietarios de vehículos de carga rígidos de dos ejes, fomentando la libre competencia y concurrencia al mercado y, además, resulta favorable a los mismos en atención a que se constituye en una herramienta que ayudará a mitigar los impactos generados por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19.<br><br>De igual manera, no hay vulneración al principio de confianza legítima pues, al contrario, se está permitiendo que en igualdad de condiciones se mantenga en el tiempo el marco regulatorio vigente de suerte que el lapso señalado se convierta en un periodo de adaptación hasta que el Ministerio de Transporte adopte los criterios definitivos para determinar el control del peso bruto en báscula de los citados automotores, para lo cual se requieren los insumos técnicos que sean del caso.<br><br>Por lo tanto, no se acoge la solicitud de retiro del citado proyecto |
| 28/05/2021 | Cesar Enrique Carrero Cano | Ciudadano | Estoy a favor de la modificación de la resolución 2498 para brindar igualdad sin distinción de modelos y que sea su aplicación por lo menos a 10 años.<br><br>Gracias por realizar un aporte a la solución del problema social que genero esta diferenciación de modelos y también por propender por una sana y libre competencia. | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que si bien no se puede acceder a la solicitud de extender por 10 años la aplicación de la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos, pues, con el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>El término de ampliación mencionado se considera razonable y proporcional pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 28/05/2021 | Héctor Alfonso Medrano Solano y Óscar Tapia | Asociación Colombiana de Camioneros ACC | El principio de Seguridad Jurídica contempla que: la seguridad jurídica se consigna en la sentencia T-502 de 2002: "3. La seguridad jurídica es un principio central en los ordenamientos jurídicos occidentales. La Corte ha señalado que este principio ostenta rango constitucional y lo ha derivado del preámbulo de la Constitución y de los artículos 1, 2, 4, 5 y 6 de la Carta // La seguridad jurídica es un principio que atraviesa la estructura del Estado de Derecho y abarca varias dimensiones. En términos generales supone una garantía de certeza. En este orden de ideas es imperioso que la Resolución que se emita contemple la exclusión de esta tolerancia positiva que se encuentra descrita en la tabla, para vehículos que se vallan a matricular Inicialmente a partir de la Vigencia de dicho Acto Administrativo, por cuanto no puede dejarse que se extienda dichas condiciones a los vehículos que se quieran matricular inicialmente, ya que nuevamente permitirá que se acrecenté la problemática y cause incertidumbre, perplejidad y vaguedad a futuro y después del término que se pretenda conceder de vigencia del nuevo proyecto, por lo cual debe quedar claro un articulo en cual se afirme directamente que, se exceptúa de dicha disposición los vehículos que posterior a la fecha de expedición del Acto Administrativo, sean Registrados Inicialmente, los cuales se someterán al control en bascula de acuerdo al Peso Bruto Vehicular establecido por el fabricante en su Ficha Técnica de Homologación.<br><br>Téngase en consideración que de dejar abierta la posibilidad que los vehículo que se Registren Inicialmente con posterioridad a la entrada en vigencia del nuevo Acto Administrativo, generara que ingresen al mercado vehículos livianos con capacidades de carga superiores con el único fin de evadir los requisitos de matrícula Inicial de vehículos con P.B.V superior a 10.501 Kg, lo que genera desincentivar la reposición del parque automotor, y competencia desleal a los vehículos que si cumplieron sus requisitos de matrícula Inicial por tener P.B.V superior de 10.501 Kg<br><br>Reposición Por otro lado, hay que tener en cuenta que, Colombia es estado miembro de la Comunidad Andina de Naciones- CAN, por lo cual toda norma que se expida en Colombia debe estar sujeta a la norma andina, por ser una norma Supranacional, en este entendido el proyecto de la referencia debe ir acorde a la DESION 491 de la CAN, que regula la materia de Pesos y Dimensiones de los vehículos de carga, y en la cuales establece como tolerancia positiva únicamente 500 kgs, así:<br><br>3.4 Tolerancias Sólo en caso de existir dificultad para una adecuada distribución de la carga, se aceptará una tolerancia de 500 kg para el eje delantero y 1 000 kg para ejes posteriores de más de ocho (8) llantas. No se aceptará tolerancia para el peso bruto vehicular máximo por configuración a que se refiere la tabla precedente. Para el caso de ejes traseros simples de 11 000 kg, no se aceptará tolerancia. Por lo cual es imperioso que esta tolerancia positiva de 500 Kgs, para vehículos C2, si sea concedida a los vehículos que se Registren Inicialmente después de la entrada en vigencia del Acto Administrativo. De igual manera si por cualquier circunstancia sea de índole Legal o Técnico no fuere posible modificar la Resolución 2498 de 2018, de conformidad al proyecto de la referencia, se tenga en cuenta la tolerancia antes solicitada de 500 Kgr, para todo vehículo tipo C2, indistintamente del modelo. | X | | En línea con esta observación, en efecto, se considera que la tabla para el control en báscula del Peso Bruto Vehicular (PBV) de los vehículos rígidos de dos ejes dispuesta en el proyecto de resolución bajo estudio solo resultará aplicable a aquellos vehículos matriculados con anterioridad a su entrada en vigencia; lo anterior, resulta una medida adecuada, proporcional y razonable, pues respeta el principio de confianza legítima en favor de los vehículos registrados en el lapso mencionado quienes tienen expectativas frente al control del PBV de los mismos. En ese sentido, la solicitud será acogida.<br><br>Así, se parte de la fijación de una regla a futuro que otorgará claridad al propietario de vehículo que desee ingresar al mercado del transporte de carga en vehículos rígidos de dos ejes y que propenderá por una adaptación hasta que el Ministerio de Transporte adopte los criterios definitivos para determinar el control del peso bruto en báscula de los citados automotores, para lo cual se requieren los insumos técnicos que sean del caso.<br><br>Ahora bien, en relación con la posibilidad de que a futuro los vehículos cuenten con una tolerancia positiva de 500 kg, se destaca que la citada Decisión de la CAN y específicamente su apéndice 3, hace referencia a las reglas para el transporte internacional de carga y no particularmente al que se efectúa en el ámbito nacional e interno. En todo caso, es claro que el propósito del proyecto de resolución que se estudia es la generación de igualdad en la aplicación de la tabla para el control en báscula actualmente consagrada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018, sin que existan ajustes en cuanto a los rangos y límites máximos de peso permitidos.<br><br>Lo anterior, en la medida en que para tomar cualquier determinación en relación con ello esta cartera debe contar con los insumos técnicos que sean del caso que permitan determinar los criterios definitivos para efectuar el control del peso bruto vehicular de los citados vehículos, lo cual también resulta aplicable a la necesidad o no de establecer tolerancias con base en las dinámicas y realidad de la operación de esta actividad económica. |
| | | | En materia de seguridad vial, consideramos extremadamente inconveniente autorizar que se excedan loslímitesdepesos de carga establecidos por los fabricantes de vehículos en la Ficha Técnica de Homologación (FTH), como pretende el proyecto de resolución al permitirque en báscula algunos camiones tipoC2 puedan cargar hasta el 50% más de su Peso Bruto Vehicular (PVB).<br><br>Tal como lo menciona la parte considerativa del proyecto de resolución, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) en su oficio con radicación 17-116087-5-0 del 17 de julio de 2017 indica dentro de sus recomendaciones: "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 homologaciónotro criterio técnico basado en reglamentos técnicos su vez debidamente soportados en normas técnicas nacionales internacionales en los términos del Subsistema Nacional de la Calidad.". (Negrilla y subrayado fuera de texto)<br><br>Por lo anterior, del análisis dado por la SIC se interpreta que siempre deberá emplearse como criterio para controlar los límites del peso bruto vehicular el valor límite establecido por el fabricante en la ficha técnica de homologación y solo en la situación en las que no se conociera o tuviera acceso a dicho documento (caso modelos anteriores al 2013) tomar como opción accesoria, secundaria o residual,otro criterio técnico basado en otros reglamentos o normas técnicas locales o internacionales-<br><br>Por tanto no se comprende por qué la SIC varia su concepto a uno que claramente genera riegos para la seguridad, por tanto debería más bien considerarse el análisis de la Delegatura de protección al consumidor (sectorautomotor) y a la de Reglamentos técnicos de esta misma entidad, las cuales velan por el cumplimiento de la seguridad en los productos en aras de proteger la vida e integridad de los consumidores.<br><br>La Resolución en proyectoes una medida que además de poner en riesgo la seguridad vial y la integridad física de las personas, continuaría siendo discriminatoriay desigualitariabajo la tesis de libre competencia que se ha argumentado, puesto que en comparación con otras tipologíasde su clase, a las cuales no les abarca esta autorización en exceder hasta en un 50% adicional el PBV, en aras de garantizar la libre competencia y buenas practicas, el proyecto de Resolución deberíaestablecer el mismo criterio de límite de carga para todos los vehículos nuevos y rodantes basado en la FTH según lo establece el oficio 17-116087de la Superintendencia de Industria y Comercio.<br><br>Así mismo el proyecto de resolución no soluciona el problema de la distorsión en el mercado de carga, ya que traslada el problema hacia otras categoríasya que permitiríaun tratamiento preferencial en la tolerancia de carga para los vehículos C2 con respecto a otras tipologíascomo por ejemplo a los camiones C3.<br><br>Uno de los principales efectos de la sobrecarga en un vehículo es la deficiencia de actuaciónadecuada de los frenos del vehículohaciendo que los mismos se sobrecalienten perdiendo eficiencia. El proyecto de reglamento técnico para sistemas de frenado de los vehículos recientemente presentado enconsulta públicanacional por el Ministerio de Transporteexige, entre otras cosas, sistemas de | | X | Ante esta observación presentada, en primer lugar, es oportuno precisar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado dispone los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera el principal objetivo de la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Ahora, se destaca que la tabla actualmente vigente desde el año 2018 y que en el proyecto de resolución publicado se recopila íntegramente, ya resulta aplicable al 76,7% de los vehículos de carga rígidos de dos ejes y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá su aplicación al 23,3% restante de los vehículos matriculados; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados.<br><br>Por otra parte, frente a la observación relacionada con el impacto en la seguridad vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial manifiesta que la información relacionada en el borrador de resolución analizado, corresponde al informe de la siniestralidad vial cuya información primaria consultada para su elaboración es el Registro Único Nacional de Tránsito, en donde específicamente se realizaron consultas al Registro Nacional de Accidentes de Tránsito -RNAT-, el cual se alimenta de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito -IPAT-, diligenciados por la Policía Nacional.<br><br>En el mencionado informe de siniestralidad si se tuvieron en cuenta otras causas asociadas al exceso de peso y carga. En efecto, aunque por sí sola esta causa representa el 0,01% de los siniestros en vehículos con año de |
| 28/05/2021 | Oliverio Enrique García Basurto | Asociación Nacional de Movilidad | 1. Porlo anteriormente expuesto, solicitamos se establezcael parámetro de PBV estipulado en la FTH como único requisito de peso al paso por báscula estableciendo una tolerancia máxima del 5% para absorber pequeñas variaciones de calibración de las básculas, problemas al momento del pesaje, etc.<br><br>En aquellos casos residuales donde se carezca de dicha información, el criteriotécnico debe ser el que indique el fabricante de la marca o su representante en Colombia quienes deben aclarar,mediantemedio escrito, cual esel PBV delvehículoen cuestión. | | X | Frente a esta observación es necesario señalar que, para la toma de una decisión definitiva para el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos C2, esta cartera debe contar con los insumos técnicos que sean del caso que permitan determinar los criterios definitivos y en ese sentido, determinar la necesidad de establecer tolerancias con base en las dinámicas y realidad de la operación de esta actividad económica.<br><br>Por otra parte, el Ministerio de Transporte ha emitido regulación para la estandarización y corrección de información relacionada con el peso bruto vehicular en el Registro Único Nacional de Tránsito para que los propietarios de vehículos puedan completar o corregir los datos faltantes en el RUNT de estos vehículos. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] | [illegible] | Sostenible ANDEMOS | 2. No recomendamos ampliar el plazo indicado en la Resolución 6427teniendo en cuenta quela Resolución 2498vigente,permite que los vehículosmatriculadosantes del 2013excedanlos límitesde PBV recomendados por el fabricante | | x | Sobre este asunto, se destaca que el periodo de ampliación de los efectos de la resolución y por lo tanto, de la tabla, tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Igualmente, se resalta que el presente acto fue publicado fundamentado en un proceso de concertación con los transportadores de carga, como una medida transitoria después del proceso devenido desde la Resolución 6427 de 2009. |
| | | | 3. En caso de queel ente regulador autorice límitesde PBV por encima de los recomendados por el fabricante, consideramos que la responsabilidad es exclusiva del mismo ente regulador y del propietarioquien, a través del numeral 4 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993indica que son sujetos sancionables aquellos que faciliten la violación de las normas deltransporte.<br><br>La seguridad vial y la vida de los colombianos no puede ponerse en juego al establecer tolerancias de peso por encimade las recomendadaspor e fabricante para ninguna tipología de vehículos de carga. | | x | Frente a esta observación, se reitera que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>En ese sentido, es claro que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente. |
| 28/05/2021 | John Jairo Forero | Ciudadano | 1. Sería importante que controlen los furgones de las turbos, lo anterior teniendo en cuenta que les colocan furgones con medidas extravagantes. (que se basen en las medidas reglamentarias). | | x | En relación con la observación planteada, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a tamaños de furgones, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| [illegible] | [illegible] | [illegible] | 2. Que todos los sencillos queden estandarizados en forma definitiva para control de basculas con 17500 kg. Lo anterior a que paga un cupo y /o póliza. ( Es importante dar a conocer que se paga el mismo valor en los peajes y no debería ser así, por eso es que manifiesto que se deberían dejar definitivamente en 17.500) | | x | Frente a esta observación, es oportuno resaltar en primer lugar que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se reitera que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio pues el propósito del Ministerio de Transporte hasta tanto es tenga los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los |
| 28/05/2021 | Alejandro Quiroga Calle y Andrés Felipe Londoño Castañeda | Asamblea Nacional del Transporte "Fenaltrans" | sometan a la tabla señalada en este artículo, no se encuentra justificación legal y técnica para establecer un plazo en el parágrafo 1 del proyecto de artículo.<br><br>En efecto, el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 define la capacidad de carga como el máximo tonelaje autorizado en un vehículo, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.<br><br>De esta manera, el deber del Ministerio de Transporte desarrollar esta previsión legal en la resolución que nos convoca, y, partiendo que en la misma no existe ningún plazo de cualquier naturaleza, lo que debe efectuarse es establecer la exigencia de acogerse a la tabla y desde el momento en que entre en vigencia la reforma, se proceda a iniciar la estandarización para que, no solo se décumplimiento a lo previsto por el Código Nacional de Tránsito Terrestre, sino que se evite extender en el tiempo el problema asociado a la estandarización, puesto que el sector requiere soluciones inmediatas a las problemáticasque lo aquejan, y una forma de comenzar a trabajar en ello es el inicio inmediato del proceso de estandarización, al cual si se quiere se podría prever un plazo para que termine conminando a los interesados a iniciarlo inmediatamente.<br><br>De otro lado, es importante tener en cuenta que existen algunas tipologías vehiculares como los refrigeradosy las niñeras, que por la naturaleza de carga que transportan requieren una serie de elementos que aumentan su peso vehicular bruto reduciendo su capacidad de carga, por lo que lo atinente a este sector debería tener un tratamiento diferencial respecto al margen de tolerancia en el peso en bascula ajustándolo en un 10% que compense la capacidad disminuida con los aparatos de preservación de la carga, en el caso de los refrigerados, y los aparatos para trasladar vehículos en las niñeras, más el peso de los vehículos transportados.<br><br>Finalmente, sobre la casilla de peso máximo en control en bascula de 15.500 kgs,es relevante proponer su eliminación. Esta observación se sustenta en que los vehículos que tienen FTH mayores a 10.500, 11.500, 12.500 coinciden en que también tienen FTH por debajo de 10.500 como consecuencia de manejos fraudulentos de los fabricantes e importadores de vehículos que le colocaban dos FTH almismo tipo de modelo de vehículo y les quitaron con este mecanismo engañoso el beneficio de la igualdad a los sencillos, porque los sencillos que están bien matriculados cumplierón la norma y los requisitos como el pago de la Póliza o CCM se les discrimina y no se les concede el mismo beneficio. Las características técnicas de estos vehículos son similares a los sencillos grandes y no se deben discriminar. La norma se debe aplicar al interés general y nuestra propuesta de quitar esa casilla de 15.500 con lo que seresolvería la competencia entre las turbos grandes y los sencillos.<br><br>1. Eliminar el parágrafo 1°. | | x | En relación con esta observación, en la que se requiere la ampliación del término durante el cual resultará aplicable la tabla para el control del Peso Bruto Vehicular (PBV) en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, se considera que, en todo caso, los valores relacionados en la misma deben ser utilizados de manera transitoria.<br><br>En efecto, se considera que la diferenciación existente para el control en báscula de los vehículos de carga de dos ejes en función de su fecha de matrícula no resulta conveniente; por este motivo, mediante el proyecto de resolución bajo análisis se pretende crear un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>Con todo, se resalta que, si bien no se puede acceder a la solicitud de extender el plazo fijado para la aplicación de la Resolución, con en el proyecto de resolución bajo estudio se ampliará la aplicabilidad de la citada tabla hasta el año 2028, esto es, por 5 años adicionales a los contemplados en la regulación vigente y, naturalmente, sin la diferenciación en función de la fecha de matrícula de los automotores creada mediante la Resolución 2308 de 2014.<br><br>En consideración sobre los efectos regulatorios contenidos en el proyecto de resolución, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio hasta tanto el Ministerio de Transporte cuente con los insumos técnicos que sean del caso que permitan determinar los criterios definitivos para efectuar el control del peso bruto vehicular de los citados vehículos.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>También, se señala que no es posible modificar, de forma generalizada, unilateral y automática, aumentos a los pesos brutos vehiculares señalados en las Fichas Técnicas de Homologación y en la Declaración de Importación de vehículos en el país, documentos que en aplicación del principio de buena fe constitucional se presumen ajustados al ordenamiento jurídico, de tal manera que su eventual modificación podría, de un lado, implicar para esta cartera las consecuencias jurídicas del caso por desvirtuar tal presunción y, de otro, para los concesionarios, aquellas derivadas de la diferencia en la información del vehículo importado en caso de que ello se compruebe.<br><br>Con todo, se concluye que lo indicado en la observación escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, no siendo este el escenario para dar solución a la problemática particular planteada. |
| | | | 2.Establecer el margen de tolerancia para los vehículos de carga refrigeraday niñeras en el 10%. | | x | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 3.Eliminar la casilla de los 15.500 kgs en bascula | | X | Frente a esta observación, es necesario señalar que de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>Igualmente, es necesario señalar que no es posible que a los vehículos con un rango de peso bruto vehicular registrado en el RUNT mayor a 10,5 toneladas y menor o igual a 13 toneladas, se les permita como máximo peso bruto vehicular en báscula 17,5 toneladas, hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 28/05/2021 | Nidia Hernández Jiménez | Presidente ejecutiva - COLFECAR | 1. Como se indica en la parte considerativa de la resolución, no se evidencia una justificación sobre un estudio relacionado con el impacto en materia económica y de seguridad vial que generaría un cambio en las condiciones de desempeño de los vehículos al permitírsele cargar más peso del establecido por el fabricante, generando un escenario de competencia desleal en la prestación del servicio público de carga e incentivado la informalidad del sector transportador. | | X | |
| | | | 2. La parte considerativa de la Resolución 2498 de 2018 establece lo siguiente:<br><br>"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."(...) rayas fuera del texto.<br><br>"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%." rayas fuera del texto.<br><br>"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" rayas fuera del texto<br><br>"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:<br><br>"... 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. (...)" | | X | Una vez analizados los párrafos contenidos en el oficio remitido por Colfecar, es preciso indicar que no existe un argumentos ni observaciones y se remite a reiterar las consideraciones del acto publicado. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | 3. Adicional a ellos es importante reiterar que en cuanto a los paragrafos 4 y 5 del presente proyecto de resolución, si bien se reconoce el principio de solidaridad en materia de transporte, dicho principio no debe conllevar a trasladar de manera directa la responsabilidad sobre el pago de multa por infracciones de tránsito a la empresa de transporte y al generador de la carga. Es importante reconocer que existe una cadena de actores importantes que desarrollan el transporte a nivel nacional, a lo cual se evidencia dentro del este proyecto un desconocimiento en el papel y responsabilidad de los actores propios de la cadena logisitica, lo que conllevaría a imponerles unas cargas adicionales no relacionadas directamente a la esencia del servicio. | | x | Frente a esta observación sobre la responsabilidad por sobrepeso, es oportuno resaltar que con el propósito de generar mayor responsabilidad en relación con el cumplimiento del Peso Bruto Vehicular (PBV) máximo de los equipos de carga rígidos de dos ejes, se decidió precisar en el proyecto de resolución bajo análisis que la responsabilidad derivada del exceso de PBV de los citados vehículos, en materia de transporte, será del generador de carga, la empresa de transporte y/o de cualquier persona que viole o facilite su violación, en virtud de lo establecido en la Ley 105 de 1993, que previó que cualquier sujeto que viole o facilite la violación de normas de transporte debe responder administrativamente.<br><br>Por lo tanto, la resolución recoge esa previsión legal y, en la misma línea, dispone que el generador será responsable siempre y cuando sea éste quien viole o facilite la violación de normas sobre el peso permitido para el transporte de carga, según el debido proceso que recoge el procedimiento administrativo sancionatorio en cabeza de la Superintendencia de Transporte o entidad que haga sus veces para la supervisión del transporte terrestre automotor de carga.<br><br>Ahora bien, frente a la responsabilidad en materia de tránsito, es necesario señalar que el artículo 93-1 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito Terrestre, dispone la responsabilidad será solidaria por el pago de multas por infracciones de tránsito el propietario y la empresa a la cual esté vinculado el vehículo automotor, en aquellas infracciones imputables a los propietarios o a las empresas.<br><br>Con todo, es claro que en el marco del procedimiento administrativo sancionatorio que se adelante se respetarán las garantías propias en favor de los administrados, entre ellas, la consagrada en el artículo 29 constitucional que establece el principio y derecho fundamental al debido proceso, plenamente aplicable del respectivo procedimiento y, a su vez, los principios que deben guiar las actuaciones de las autoridades administrativas consagrados en el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011, entre los que se encuentra la garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción y en materia administrativa sancionatoria, entre otros, el de presunción de inocencia. |
| | | | SOBREPESOS EN VEHÍCULOS DE 2 EJES<br><br>Se ha puesto sobre la mesa nuevamente la solicitud de permitir el sobrepeso en báscula para todos los camiones tipo C2, medida que consideramos pone en riesgo a todos los demás actores que circulan por las vías del país, teniendo en cuenta entre otros, los siguientes aspectos:<br><br>El PBV (peso Bruto vehicular) está definido por el fabricante teniendo en cuenta la capacidad de frenado, suspensión, resistencia de ejes, chasis, entre otros; estos son aspectos fundamentales en la seguridad de los vehículos, ocupantes, vehículos y demás agentes de las vías.<br><br>Hoy justamente la verificación de estas condiciones es revisada y aprobada por el Ministerio de Transporte en el proceso de homologación vehicular. Un proceso que surten todos los vehículos de pasajeros y de carga en el país quienes deben mantenerlas durante todo el tiempo de uso de los vehículos. determinar una excepción a este principio es inequitativo, ya que otorga prebendas a ciertos vehículos.<br><br>El control del peso bruto vehicular, en todos los casos, se debe realizar tomando como valor máximo el PBV establecido en la Ficha Técnica de Homologación que es lo autorizado por el fabricante del vehículo.<br><br>Permitir sobrecargas va en contravía de la seguridad en las vías del país, ya que esta afecta las condiciones de operación de vehículo, el desempeño ambiental y de consumo de combustible, y el propio diseño de las carreteras así como la movilidad en las vías.<br><br>Consideramos que debe ser primordial para el Ministerio de Transporte salvaguardar las condiciones de seguridad vial y aunar esfuerzos con la Agencia Nacional de Seguridad Vial para que las operaciones de transporte de mercancías no sean un factor de riesgo de accidentalidad.<br><br>La futura expedición de la resolución en comento, presentaría un desequilibrio económico del mercado, pues evidentemente para aquellos vehículos anteriores a la entrada en vigencia del acto administrativo (2018 hacia atrás) no se les realizaría control respectivo de máximos en PBV por no tener definido dicho peso y si les permitiría una sobrecarga en el peso determinado. Esta práctica lo único que incentiva es el uso de estos vehículos por periodos más amplios, desincentivando la renovación del parque automotor y fomentando la no obsolescencia.<br><br>Si bien dentro del texto de la resolución se plantea que el exceso de peso del vehículo será exclusiva de su propietario, la expedición de la resolución generará una | | x | En relación con esta observación, en primer lugar, consideramos oportuno poner de presente que el propósito del proyecto de resolución bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio relevante la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto normativo analizado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Así, se reitera que lo que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la generación de un marco regulatorio igualitario y que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga.<br><br>En ese sentido, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina ya existía y no se realizó ningún tipo de modificación sobre los rangos y límites de la misma, lo cierto es que la misma se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera conveniente de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, de acuerdo con cifras del RUNT, a la fecha, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado.<br><br>En todo caso, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio hasta tanto el Ministerio de Transporte cuente con los insumos técnicos que sean del caso que permitan determinar los criterios definitivos para efectuar el control del peso bruto vehicular de los citados vehículos.<br><br>Por otra parte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial manifestó que:<br><br>La información relacionada en el borrador de resolución analizado, corresponde al informe de la siniestralidad vial cuya información primaria consultada para su elaboración es el Registro Único Nacional de Tránsito, en donde específicamente se realizaron consultas al Registro Nacional de Accidentes de Tránsito -RNAT-, el cual se alimenta de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito -IPAT-, diligenciados por la Policía Nacional.<br><br>En el mencionado informe de siniestralidad si se tuvieron en cuenta otras causas asociadas al exceso de peso y carga. En efecto, aunque por si sola esta causa representa el 0,01% de los siniestros en vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y el 0,02% para aquellos con año de fabricación superior a 2012, se sumaron otros tipos de causa probable en donde el exceso de carga pudo influir como determinante indirecto (frenar bruscamente, girar bruscamente, fallas en los frenos, exceso de velocidad, carga sobresaliente sin señales y carga sobresaliente sin autorización), con ello aunque la representatividad aumenta al 5,3% del total de siniestros para vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y 4,7% para vehículos con año de fabricación superior a 2012, sigue siendo un nivel bajo de participación de este tipo de causas.<br><br>Se debe indicar que aun cuando el exceso de carga puede eventualmente ser un factor de riesgo para la ocurrencia de siniestros viales en vehículos pesados tipo C2, al procesar y analizar los datos del RUNT se observa que su participación como causa probable es muy baja frente a otros tipos de causa para el periodo de tiempo analizado (2015-2019).<br><br>Adicionalmente y teniendo en cuenta que los siniestros de tránsito son multicausales y que con la información disponible no es posible determinar que el exceso de peso sea la causa directa, en efecto, se deberá contar con |
| | | | REPOTENCIACIÓN DE VEHÍCULOS COMO BENEFICIO AMBIENTAL<br><br>Se ha presentado en la mesa, la propuesta de permitir la repotenciación de los vehículos como una ventaja ambiental, dejando de considerar y evaluar el riesgo que representa para la seguridad vial del país. Ante esto, consideramos necesario antes de la toma de esta medida:<br><br>1. Solicitar concepto al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, basados en estudios existentes el impacto en el mejoramiento de calidad del aire con la repotenciación de los vehículos.<br><br>Actualmente la Resolución 910 de 2008, "Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamenta el artículo 91 del Decreto 948 de 1995 y se adoptan otras disposiciones;" permite el procedimiento de repotenciación bajo ciertos parámetros a vehículos de cierto tiempo de uso. Por ende, es importante tener en cuenta el concepto del Ministerio de Ambiente para alinear esta iniciativa a lo solicitado en la mesa con los transportadores, contemplando todos los procedimientos y certificaciones correspondientes.<br><br>No es posible, acorde con lo manifestado en la mesa, equiparar los vehículos nuevos con los repotenciados, ya que se trata de una imprecisión técnica. Los vehículos nuevos cuentan además de un motor, protocolos de comunicación entre el sistema de control electrónico, catalizadores, sensores y actuadores para controlar el nivel de emisiones.<br><br>Esta conexión permite analizar los parámetros de operación del vehículo (Nivel de oxígeno y combustible en la combustión, tiempos de ignición, carga transportada, niveles de NoX del catalizador, temperatura de los gases de escape, entre otros) con el fin de ajustarlo para garantizar el ahorro del combustible y el nivel de las emisiones adecuado. Cambiar solo el motor de un vehículo, no garantiza el cumplimiento de los estándares de emisiones.<br><br>2. Perjudica el proceso de renovación de parque automotor desarrollado por Mintransporte.<br><br>Al considerar una exclusión en la norma para un vehículo repotenciado, se desincentiva el programa de renovación de vehículos en el país y los demás beneficios expedidos desde el Ministerio de Transporte justamente para renovar los equipos e impulsar la llegada de mejores tecnologías de combustión y de vehículos de bajas y cero emisiones al país en el marco de la Ley 1694 de 2019. | | x | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 28/05/2021 | Eduardo Visbal Rey | Vicepresidente de Comercio Exterior y Representación Gremial - FENALCO | REGLAMENTOS TECNICOS<br><br>El gremio ha sido una voz de apoyo del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el proceso de adopción de Reglamentos Técnicos internacionales que mejoren los estándares de seguridad de los vehículos y permitan mejorar los procesos de comercio exterior en el país.<br><br>Hoy los Reglamentos Técnicos de la UNECE determinan una serie de requerimientos técnicos de detalle que no han sido estudiados a lo largo de los Análisis de Impacto Normativo elaborado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y que consideramos de vital importancia hacer, para poder explicar a todos los actores de la cadena el estado actual en el que nos encontramos, el escenario a que migraremos para determinar las transiciones necesarias. De igual forma, consideramos necesario hacer una revisión más detallada del impacto económico que esto traerá al país, ya que es un tema que tampoco fue analizado.<br><br>Hemos solicitado en el Marco de la Comisión Intersectorial de la Calidad una mesa de trabajo para continuar trabajando el tema, espacio que esperamos continúe para poder transmitir incluso, algunas inquietudes que hoy han manifestado agremiaciones internacionales como la Asociación Nacional de Fabricantes de Japón (JAMA) frente a normas de seguridad, que hoy no han sido atendidas.<br><br>Sobre esto es importante mencionar.<br><br>1. Plazo de ejecución desde la publicación reglamentaria hasta la implementación.<br><br>Como ya se mencionó debe hacerse un estudio de transición tecnológica, ya que se requiere tiempo para que los fabricantes de vehículos cambien las especificaciones de sus vehículos.<br><br>Actualmente los Reglamentos Técnicos elaborados por la ANSV solo otorgan un año desde la fecha de publicación de las nuevas regulaciones por parte del gobierno hasta la fecha de su implementación, lo que hace imposible que las fábricas cuenten con los tiempos de planeación y fabricación de producto suficiente para ajustar las tecnologías. Aún cuando se ha advertido este hecho, los plazos en este tema parecen ser inmodificables.<br><br>Teniendo en cuenta que las regulaciones de seguridad de vehículos son más estrictas, afectaría también el proceso de aprobación de tipo, por ejemplo solicitar | | x | En relación con esta observación, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto los reglamentos técnicos que mejoren los estándares de seguridad de los vehículos y permitan mejorar los procesos de comercio exterior en el país, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular. |
| | | | INCREMENTO DE LA MEZCLA DE BIODIESEL<br><br>El Gobierno ha venido tomando medidas de incremento y descenso de mezclas de biodiesel acorde con las coyunturas del país. Consideramos que no podemos continuar con esta práctica sin antes realizar un estudio serio sobre los riesgos que representan para los vehículos en ambientes acordes con la realidad del país y no en ambientes de prueba controlados a cierto tipo de flota con suministro directo, desconociendo la realidad que tiene el país en el suministro del combustible.<br><br>Desde el sector hemos venido manifestando insistentemente los inconvenientes de estas medidas, debido al impacto que se tienen sobre los vehículos que se traen al país, pero no hemos sido escuchados, tampoco se ha elaborado un Análisis de Impacto Normativo al respecto, con lo cual se salta todo el procedimiento hoy determinado en el Subsistema Nacional de la Calidad. Hemos solicitado al Ministerio de Transporte ser la voz del sector en esto, y no hemos encontrado ECO.<br><br>En la actualidad, se presenta la experiencia de Malasia, donde se desarrolló el debido proceso de análisis a través de un organismo internacional JATO, en donde se identificó un grupo de control, seguido de un análisis, conclusiones y finalizan con la decisión. Esto es indispensable para la toma de decisiones en nuestro país, aún más con los compromisos ambientales internacionales de Colombia.<br><br>Según lo indicado por la Asociación de Fabricantes de Vehículos de Japón (JAMA), mezclas superiores al 7% no serán compatibles con motores EURO VI. Adicionalmente, Según la Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos de Brasil (ANFAVEA), ha manifestado que cantidades excesivas de biodiesel en el diesel comercial pueden elevar los niveles de emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx).<br><br>Adicionalmente, bajo la política de bajas emisiones, donde se busca limitar la cantidad de emisiones contaminantes de los vehículos, la mezcla equivalente del 10% ha sido validado por diferentes casas matrices siempre y cuando el estándar de emisiones sea igual o inferior a EURO 4/IV (Actual). Sin embargo, para la tecnología definida en la ley mencionada, a partir del 1° de enero de 2023 EURO 6/VI para tecnologías diesel es un problema muy grande. Los sistemas de control de emisiones (DOC, DPF y SCR) son mucho más sensibles a la generación de residuos y propensos al taponamiento de sus filtros si se mantiene el 10% de la mezcla. Por ende, requiere una concentración máxima del 7% de mezcla con el biocombustible.<br><br>Solicitamos al Ministerio de Transporte consulte al Ministerio de Comercio si existe informe, estudio o análisis respectivo que soporte que el proyecto no se constituye en una barrera comercial, ya que organizaciones internacionales han manifestado tener afectaciones del acuerdo con Mercosur - Barrera para-arancelaria. | | x | |
| | | | PROCESO DE HOMOLOGACION VEHICULAR EN LINEA<br><br>De manera general queremos desde el gremio celebrar la decisión de esta cartera de migrar este proceso a lo digital, consideramos que el sistema RUNT como herramienta es una excelente elección para dar este paso. No obstante y basados en los postulados dados por el gobierno nacional, desde FENALCO de manera respetuosa consideramos que este trámite requiere además de una migración a lo digital, requiere de una revisión, modernización y una real optimización que agilice los procesos por parte de las empresas ante esa cartera.<br><br>Dicho esto, queremos solicitar al Ministerio de Transporte atender las conclusiones hechas en las mesas de trabajo realizadas durante el 2019 y parte de 2020, en donde el sector privado, como nunca, reunió a los expertos de este proceso en el país y oficiales regionales, a técnicos especializados de las diferentes empresas afiliadas a FENALCO y a personal de otros gremios para presentar una propuesta conjunta de mejoramiento de este trámite, con el fin de reducir pasos y evitar procesos de homologación de vehículos con características similares, para pasar de un proceso de homologación vehículo a vehículo, por un esquema de homologación por familias y versiones.<br><br>Insertan gráfica<br><br>Propuesta que fue presentada de manera oficial el 4 de julio de 2019, expuesta y trabajada al detalle en reuniones posteriores con personal del Ministerio, en las siguientes fechas:<br><br>10 de septiembre de 2019 El Ministerio de Transporte revisa la propuesta y la encuentra favorable. Entienden que va en línea con lo establecido por el Ministerio. Se definió grupo de trabajo.<br><br>16 de septiembre 2019 Primera sesión del grupo de trabajo: se verifica el panorama general del proceso de homologación junto a los avances del RUNT con este proceso. Se realizó el análisis de cada campo del formato de la FTH.<br><br>23 de septiembre de 2019 Se desarrolla EXCEL y caracteriza cada campo de la FTH para cada tipología de vehículo.<br><br>1 de octubre de 2019 Definición de las etapas del proceso y continuación con el análisis de los campos.<br><br>7 de octubre de 2019 Análisis del sistema a través del Ministerio de Transporte y generación de usuarios HO-RUNT | | x | En relación con esta observación, es preciso señalar que el propósito del proyecto bajo estudio se limita a la generación de condiciones igualitarias en la definición de los límites máximos de Peso Bruto Vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes para efectos del control respectivo a los mismos en báscula, sin que sea un criterio trascendental para esos efectos la diferenciación actualmente existente en cuanto a la fecha de matrícula del equipo.<br><br>Lo anterior se puede corroborar al verificarse que la tabla propuesta en el proyecto estudiado establece los mismos rangos y límites de PBV dispuestos en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | COSTOS SICE-TAC<br><br>Finalmente y con respecto al Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga SICE-TAC, desde FENALCO solicitamos al Ministerio de Transporte la aplicación estricta de las normas, en el sentido de reconocer que el precio de los fletes a pagar por las operaciones del transporte deberán acordarse de mutuo acuerdo entre las partes, teniéndose siempre en cuenta los precios de referencia del SICE-TAC.<br><br>Si bien, al ser el transporte de carga un servicio público, se requiere la intervención del estado, es necesario previo a cualquier tipo de propuesta regulatoria o cambio de la normatividad actual que pretenda una intervención en términos de precios, hacer una revisión del RNDC, ya que este registro hoy no recoge todos los costos de las operaciones de transporte y además presenta una disparidad de información muy grande con respecto a los volúmenes de carga que ingresa al país reportada por la DIAN.<br><br>Es necesario en este sentido, establecer una mesa de trabajo para que previo a ladeterminación de cualquier cambio normativo, se estudie de manera juiciosa el contenido del RNDC, se evalúe los volúmenes de carga en comparación con otras fuentes de información y se estudien las variables a tener en cuenta para la determinación del precio de referencia, de lo contrario se tomará la decisión de no permitir pagos por debajo de los precios de referencia del SICE-TAC, con base en un porcentaje de la información del total de carga que se mueve en el país, que tendrá grandes repercusiones en toda la cadena logística de transporte.<br><br>FENALCO como históricamente ha sido, esta dispuesto a trabajar de la mano del gobierno nacional para poder avanzar hacia un país con mejores sistemas de movilidad y transporte, pero hace un llamado a la armonización de las normas para que no se tomen medidas que permitan que existan vehículos con tecnología de hace más de veinte (20) años de uso circulando por las vías de país con transformaciones vehiculares (repotenciación) de emisiones altamente contaminantes y vehículos que exceden con autorización de esa cartera, el Peso Bruto Vehicular determinados por el fabricante, mientras que por otro lado se anuncia por parte del gobierno la necesidad de mejorar la calidad del aire y la seguridad vial del país, mediante el ingreso de vehículos con mayores estándares de seguridad.<br><br>Consideramos que para tener un impacto real, debemos tomar medidas que sean coherentes a corto, mediano y largo plazo, que permitan avanzar en los procesos de renovación de vehículos que cumplan con estándares internacionales de seguridad y cuenten con mejores tecnologías de combustión, de lo contrario, continuaremos justificando la necesidad de ir hacia adelante con vehículos de última tecnología para mitigar un poco los impactos de las medidas que perpetúan la edad de los vehículos más viejos en la calidad del aire y la reducción de siniestros viales por las fallas de los vehículos que sobrecargados presentan fallas en su funcionamiento | | x | del 2018. Se reitera que lo único que dispone la propuesta de resolución bajo examen es la eliminación de la diferenciación prescrita en la normativa actualmente vigente para la aplicación de dicha tabla en función de la fecha de matrícula del vehículo y, adicionalmente, se prevé su extensión en el tiempo de manera igualitaria.<br><br>Así las cosas, lo indicado en la observación, en cuanto a la modernización del proceso de homologación vehicular en línea, se escapa del objeto y ámbito de aplicación del proyecto normativo bajo análisis, de tal manera que se concluye que este no es el escenario para dar solución a su problemática particular. |
| | | | La industria aseguradora considera loable el establecer un marco regulatorio igualitario y apropiado en materia de control de peso bruto vehicular a vehículos decargarígidos de dos ejes, que garantice la libertad de concurrencia en el mercado, sin imponer barreras de acceso, conforme las recomendaciones emitidas por la Superintendencia de Industria y Comercio.<br><br>Es una realidad que el sector transporte ha sufrido graves afectaciones económicas como consecuencia de la pandemia en Colombia, motivo por el cual determinadas decisionesadoptada por el Gobierno debentener por objetivo generar oportunidades para superar la crisis presentada.<br><br>En todo caso, consideramos apropiado evaluar las consecuenciastécnicas, económicas y jurídicasde establecer ciertas directrices en la resolución, en relación con la siniestralidad vehicular para los mencionados vehículosy cómo ello podría afectar el aseguramiento en materia de transportetanto para las pólizas todos riesgo de automóviles como la póliza de transporte de mercancía.<br><br>Por lo anterior y con el objetivo de aportar en la construcción del documento técnico, respetuosamente realizamos los siguientes comentarios:<br><br>1.Compartimos que en aras de la libre competencia, se iguale el régimen de control de 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, siempre que se determine que el régimen a aplicarpara el control de peso será de conformidad conel Peso Bruto Vehicular(PBV)estipulado por el fabricante en la ficha técnicade homologación (FTH)y que para aquellos vehículos que no cuenten con dicha ficha, se atienda al límite máximo asignado en el Registro Nacional Automotor | | x<br><br>x | Frente a esta observación, en primera medida se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva<br><br>En consideración sobre los efectos regulatorios contenidos en el proyecto de resolución, debe precisarse que la medida prevista es de carácter transitorio hasta tanto el Ministerio de Transporte cuente con los insumos técnicos que sean del caso que permitan determinar los criterios definitivos para efectuar el control del peso bruto vehicular de los citados vehículos. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 28/05/2021 | Luis Eduardo Clavijo Patiño | Vicepresidente jurídico - FASECOLDA | 2.Consideramos inviable adoptar como medida dirigida a conminar la crisis económica en el sector transporte, el ampliar a 5 añosel régimen actual de control de carga previsto en lasresoluciones6427de 2009 y 2498 de 2018que no atiende al peso establecido por el fabricante en la ficha técnica de homologación(FTH), circunstancia bajo la cual determinados vehículos excederánconforme lo permite la normala capacidad de carga para la que está preparado técnicamente el vehículo.<br><br>Dicho exceso en la carga aumenta el grado de probabilidad de accidentalidad en las carreteras Colombianas,generando mayores pérdidaspara la cadena logística derivadas del daño de la mercancía lo cual tendrá impacto en el patrimonio de generadores, transportadores, sumado al deterioro de la siniestralidad del ramo de transporte y de automóviles a nivel de mercado.<br><br>Las condiciones de gran parte de las vías colombianas y la falta de mantenimiento preventivo de los vehículos repercuten en las condiciones tecnicomecanicas, provocando un desgaste anormal de los elementos de carrocería, chasis, motor, suspensión y frenos.<br><br>Al exceder los límites del Peso Bruto Vehicular, se puede someter al vehículo a un desgaste adicional de los elementos mecánicos, que puede repercutir en la seguridad al transitar por las vías nacionales, con las posibles consecuencias de daños a las personas y a los bienes de terceros.En esa medida, es claro desdela experiencia del sector asegurador que un exceso en la carga contribuye significativamente a la generación de siniestralidad, a su vez dicha circunstancia influye a la alza en la materialización del siniestro desde su cuantía, porque podría aumentarla gravedad de los daños derivados del accidente. | | x | Frente a esta observación, la Agencia Nacional de Seguridad Vial manifiesta que la información relacionada en el borrador de resolución analizado, corresponde al informe de la siniestralidad vial cuya información primaria consultada para su elaboración es el Registro Único Nacional de Tránsito, en donde específicamente se realizaron consultas al Registro Nacional de Accidentes de Tránsito -RNAT-, el cual se alimenta de los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito -IPAT-, diligenciados por la Policía Nacional.<br><br>En el mencionado informe de siniestralidad si se tuvieron en cuenta otras causas asociadas al exceso de peso y carga. En efecto, aunque por si sola esta causa representa el 0,01% de los siniestros en vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y el 0,02% para aquellos con año de fabricación superior a 2012, se sumaron otros tipos de causa probable en donde el exceso de carga pudo influir como determinante indirecto (frenar bruscamente, girar bruscamente, fallas en los frenos, exceso de velocidad, carga sobresaliente sin señales y carga sobresaliente sin autorización), con ello aunque la representatividad aumenta al 5,3% del total de siniestros para vehículos con año de fabricación inferior o igual a 2012 y 4,7% para vehículos con año de fabricación superior a 2012, sigue siendo un nivel bajo de participación de este tipo de causas.<br><br>Se debe indicar que aun cuando el exceso de carga puede eventualmente ser un factor de riesgo para la ocurrencia de siniestros viales en vehículos pesados tipo C2, al procesar y analizar los datos del RUNT se observa que su participación como causa probable es muy baja frente a otros tipos de causa para el periodo de tiempo analizado (2015-2019). |
| | | | 3.Adicionalmente, no son claras las razones por las cuales si con la Resolución 2498 de 2018se dispuso que la diferenciación en la capacidad de carga en los vehículos matriculados antes y después del 1 de enero de 2013 sería temporal, otorgando un tiempo de 5 años, de los cuales ya se han cumplido 3,el Ministerio de Transporte ahora pretendacon esta nueva resolución no solo eliminarla transición establecida y en su lugar aumentar por otros 5 años más la autorización para exceder en un porcentaje la capacidad de carga conforme la tabla emitida por el Ministerio, sino a su vez aumentar el número de vehículos que puedan extender su capacidad de carga.<br><br>Dicha directriz al aumentar el número de vehículos autorizados para exceder la carga a transportarincidirá directamente en el aumento de siniestralidad, lo cual podría incidir a mediano plazo a un aumento de la prima en materia de seguros | | x | Ante la observación de la extensión del término de transición previsto, es necesario indicar que el mismo se considera razonable y proporcional, pues permitirá a los diferentes transportadores adaptarse, en el marco de la libre competencia, hasta tanto se tengan los elementos técnicos que permitan determinar el peso bruto de los vehículos para su control en báscula.<br><br>De la misma manera, dicho lapso adicional tuvo en cuenta el notorio impacto generado sin distinción a los transportadores de carga por cuenta de la pandemia del Coronavirus COVID-19, lo cual requiere de la adopción de medidas especiales que propendan por contribuir en su reactivación económica, pues se reconoce su notoria importancia para garantizar el abastecimiento de bienes esenciales para la población y su contribución en el mejoramiento de la competitividad y productividad del país.<br><br>Así, dentro de los considerandos se señaló que la citada extensión en el tiempo resulta conveniente y razonable para mitigar los efectos económicos negativos causados a estos transportadores con ocasión de la pandemia del Coronavirus COVID-19, de lo cual da cuenta el Boletín Técnico del Producto Interno Bruto (PIB) del cuarto trimestre del 2020 preliminar publicado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística-DANE que indica que 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%. |
| | | | 4.Conforme la parte motiva propuesta para la resolución, observamos que fue consultada a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) lascausas probables de los siniestros viales en vehículos de dos ejes, quienes manifestaron que dentro de las causas registradas no existía alguna asociada al exceso de peso y carga. A continuación aclararon que efectivamente dichos registros podrían ser consecuencia de la falta de elementos técnicos al momento de registrar el IPAT.<br><br>Una vez revisada la resolución 11268 del 6 de diciembre de 2012 por medio de la cual se adopta el informe policial de accidentes de tránsito y su manual de diligenciamiento, conforme lo manifiesta la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ni siquiera existe codificación alguna como causal de accidente de tránsito referida al exceso de carga (en peso y volumen), en esa medida no se cuentan con información estadística al respecto, lo que no significa que no constituya realmente una causa parala generación de accidentes de tránsito.<br><br>En esa medida, sugerimos respetuosamente al Ministerio de Transporte analizarla posibilidad de incluir como causa de accidente de tránsito el exceso de carga en peso y volumen, o analizar la viabilidad técnica derelacionar dicha causacon la codificación 202denominada "falla en los frenos | | x | Se reitera el análisis integral efectuado por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial ante el impacto en materia de seguridad vial del proyecto normativo como fue resaltado en párrafos anteriores. |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 29/05/2021 | Wilmer Olmos Rodriguez | Ciudadano | no estoy de acuerdo que deroguen la 2498, estoy de acuerdo que todos los vehículos C2 los cobije la ficha técnica de homologación sin diferencia de los modelos para que así no se afecten los sencillos | | **X** | En primer lugar, se resalta que el propósito principal del proyecto de resolución bajo análisis es la generación de un marco regulatorio igualitario y transitorio que resulte apropiado para garantizar la libre concurrencia en el mercado de los diferentes transportadores de carga; por ello, se ha considerado inconveniente para esos efectos la diferenciación existente en cuanto al PBV máximo de los citados vehículos en función de su fecha de matrícula, lo cual fue establecido por la Resolución 2308 de 2014.<br><br>Igualmente, se destaca que la tabla dispuesta en el proyecto de resolución que se examina es la misma contemplada en la Resolución 6427 de 2009, modificada por la Resolución 2498 de 2018 y no se realizó ningún tipo de ajuste sobre los rangos y límites de la misma; no obstante, como se indicó, lo cierto es que esta tabla se venía aplicando solo a un segmento de los vehículos de carga rígidos de dos ejes, esto es, a aquellos matriculados con anterioridad al 1 de enero de 2013, lo cual no se considera válido de cara al principio y a su vez derecho fundamental a la igualdad y al fomento de la libre competencia consagrados constitucionalmente.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>En todo caso, se destaca que, en efecto, los valores relacionados en la tabla para el control en báscula del PBV de los vehículos rígidos de dos ejes deben ser utilizados de manera transitoria hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |
| 30/05/2021 | Diego Armando López Arias | Ciudadano | Apoyo las modificaciones realizadas a la resolución 2498. Consideró revisar si fuera posible eliminar la casilla de los 15.500 kg que se encuentra en la tabla teniendo en cuenta que lo que se busca es igualdad de condiciones. | | **X** | Se precisa que el propósito de la Resolución bajo análisis es generar un trato igualitario en el control del peso bruto vehicular en báscula de los vehículos de carga rígidos de dos ejes sin distinguir la fecha de su matrícula.<br><br>En ese sentido, las normas que se pretenden modificar consideraron un periodo de transición para el control del peso en báscula basado en el principio de confianza legítima, pues inicialmente la Resolución 6427 de 2009 permitía un sobrepeso hasta del 300% del peso bruto vehicular; por este motivo, posteriormente, la Resolución 2498 de 2018 introdujo una tabla de valores preestablecidos, según el peso bruto vehicular registrado en el RUNT, señalando unos rangos de pesos máximos permitidos en báscula que no superan el 50% del registrado.<br><br>Así, se destaca que, de acuerdo con cifras del RUNT, de los 279.823 vehículos rígidos de dos ejes registrados, actualmente la tabla para el control de PBV resulta aplicable a 213.862 vehículos, esto es, al 76,7% del universo analizado y con lo previsto en el proyecto normativo bajo estudio se extenderá la aplicación de la citada tabla a 64.961 equipos, es decir, al 23,3% del total; así, se puede observar que el porcentaje de vehículos potenciales que ahora serán cobijados con la tabla es notoriamente inferior a los ya beneficiados, quienes ahora podrán concurrir de manera equitativa y libre al mercado, mientras se adopta el criterio definitivo del PBV.<br><br>Igualmente, es necesario señalar que no es posible que a los vehículos con un rango de peso bruto vehicular registrado en el RUNT mayor a 10,5 toneladas y menor o igual a 13 toneladas, se les permita como máximo peso bruto vehicular en báscula 17,5 toneladas, hasta tanto se cuenten con los insumos técnicos que permitan determinar el control del peso bruto vehicular de los vehículos de carga rígidos de dos ejes en forma definitiva. |

| | |
|---|---|
| **Aprobó:** | **FABIO ANDRÉS RESTREPO BERNAL**<br>VICEMINISTRO DE TRANSPORTE (E) |
| | **LUIS FELIPE LOTA**<br>Director General Agencia Nacional de Seguridad Vial |
| **Revisó:** | **MARÍA DEL PILAR URIBE PONTÓN**<br>COORDINADORA DEL GRUPO DE REGULACIÓN |
| | **LÁZARO DIMAS GONZÁLEZ AVELLANEDA**<br>COORDINADOR DEL GRUPO DE REPOSICIÓN INTEGRAL DE VEHÍCULOS |
| **Proyectó:** | **ANGIE MARCELA RINCÓN JIMÉNEZ**<br>Abogada Viceministerio de Transporte |
| | **CAMILO ERNESTO OJEDA AMAYA**<br>Abogado Viceministerio de Transporte |
| | **JOSE EDUARDO ALMONACID PEDRAZA**<br>Profesional Grupo Operativo Transporte Terrestre |
| | **JORDY NICOLÁS GARCÍA ALVARADO**<br>Profesional Grupo Operativo Transporte Terrestre |