

Bogotá, 06/06/2024

Al contestar citar en el asunto



Radicado No.: **20245330480271**

Fecha: 06-06-2024

Señor (a) (es)

CONCRETO SA

Carrera 43 A No 18 Sur 135 Piso 4

Chia, Cundinamarca

Asunto: 3163 NOTIFICACIÓN DE AVISO

Respetado Señor(a) o Doctor(a):

De manera atenta, me permito notificarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 3163 de 21/03/2024 contra esa empresa.

De conformidad con el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011 por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se remite para lo pertinente copia íntegra de la(s) resolución(es) en mención, precisando que las misma quedará debidamente notificada al finalizar el día siguiente a la fecha de entrega del presente aviso en el lugar de destino.

Adicionalmente, me permito informarle que los recursos que legalmente proceden y las autoridades ante quienes deben interponerse los mismos, se relacionan a continuación:

Procede recurso de reposición ante el (la) Directora de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

NO

SI

Procede recurso de apelación ante Superintendente Delegado de Concesiones e Infraestructura dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

NO

SI

Procede recurso de queja ante el Superintendente de Transporte dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

NO

SI

Sin otro particular.

Atentamente,



Firmado digitalmente
por BARRADA
CRISTANCHO
CAROLINA

Carolina Barrada Cristancho

Coordinadora Grupo de Notificaciones

Anexo: Copia Acto Administrativo y CD.
Proyectó: Gabriel Benitez Leal
Revisó: Carolina Barrada Cristancho

MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN NÚMERO 3163 DE 21/03/2024

Por la cual se decide una investigación administrativa

Expediente: 2022740260100016E

LA DIRECTORA DE INVESTIGACIONES DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA

En ejercicio de sus facultades legales conferidas por el artículo 42 del Decreto 101 de 2000 modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 del 2001, en especial por los artículos 4, 5 y 19 del Decreto 2409 de 2018, y demás normas concordantes, y

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que en virtud del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, el Estado debe garantizar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, conforme al régimen jurídico correspondiente, los cuales pueden ser prestados por el mismo Estado de manera directa o indirecta, por comunidades organizadas o por particulares, evento en el cual, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

SEGUNDO: Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2¹ y numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993², en concordancia con el inciso primero del artículo 5 de la Ley 336 de 1996³, el transporte es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado que implica la prevalencia del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía a todos los habitantes del territorio nacional de la adecuada prestación del servicio que permita el ejercicio del derecho fundamental a la libertad de locomoción, circulación o movilidad previsto en el artículo 24 de la Constitución Política, preponderancia que también ha sido reconocida en diferentes pronunciamientos de la Corte Constitucional, por ejemplo, en las Sentencias C-450 de 1995, C-885 de 2010, T604 de 1992, T-987 de 2012 y T-202 de 2013, en las que se destaca la protección especial que debe existir por parte del Estado.

TERCERO: Que el artículo 4 de la Ley 472 de 1998, por el cual se desarrolla el artículo 88 de la Constitución Política, introdujo un listado enunciativo de aquellos derechos colectivos de interés constitucional y, en su literal j), incluyó dentro de estos “[e]l acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna”.

CUARTO: Que de conformidad con el artículo 4 del Decreto 2409 del 24 de diciembre de 2018, la Superintendencia de Transporte ejerce las funciones de inspección, vigilancia y control delegadas por el Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura; en este caso, a través de la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura con

¹ Este artículo establece los principios fundamentales del transporte.

² “el carácter del servicio público del transporte”.

³ “El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo.”

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

el fin de inspeccionar, vigilar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte, en especial, con relación a la gestión de infraestructura propia del sector transporte.

QUINTO: Que, en el Sistema y Sector Transporte, la seguridad y la integridad de los usuarios es prioridad esencial dentro de la prestación del servicio público esencial de transporte, así como de los servicios conexos y complementarios que se prestan a través de la infraestructura dispuesta para tal fin. Esto lo dejó en claro el legislador en el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, en los artículos 2 y 3 de la Ley 336 de 1996 y en el artículo 3 de la Ley 1682 de 2013.

Por esta razón, en el evento de que estos principios se vean comprometidos, le corresponde a la Supertransporte iniciar las acciones que resulten pertinentes con el fin de reprochar y restablecer el cumplimiento normativo, en legítimo ejercicio de una supervisión correctiva. Esta actividad tiene lugar desde sus diferentes Delegaturas y Direcciones, según les corresponda de acuerdo con sus competencias.

SEXTO: Que el artículo 5 del Decreto 2409 de 2018 establece las funciones que tendrá la Superintendencia de Transporte, entre otras, las siguientes:

“(...) 3. Vigilar, inspeccionar y controlar el cumplimiento de las disposiciones que regulan la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y la protección de los usuarios del sector transporte, salvo norma especial en la materia. (...)”

“(...) 8. Adelantar y decidir las investigaciones administrativas a que haya lugar por las fallas en la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y o en la protección de los usuarios del sector transporte, de acuerdo con la normativa vigente. (...)”

SÉPTIMO: Que de conformidad con las funciones definidas en el numeral 2 del artículo 18 contenido en el Decreto 2409 de 2018, a la Dirección de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura le corresponde, entre otras:

“(...) 2. Reportar a la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura, cuando a ello hubiere lugar, información relevante que pueda dar lugar al inicio de una investigación administrativa por infracción al régimen normativo correspondiente. (...)”

OCTAVO: Que el numeral 2 del artículo 19 del Decreto 2409 de 2018 prevé las funciones de la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura, entre otras:

“(...) 2. Analizar la información que reciba de la Dirección de Promoción y Prevención de Concesiones e Infraestructura, con el propósito dar inicio o no a una investigación administrativa por infracción al régimen normativo correspondiente. (...)”

NOVENO: Que mediante Resolución Nro. 593 del 4 de marzo de 2022 (fls 270 al 381) la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura abrió investigación administrativa en contra de la sociedad CONSORCIO VIAL HELIOS identificada con NIT. 900.330.374-1, como operador de la estación de pesaje “Korán”, “Guaduas”, en virtud del contrato de concesión Nro. 002 de 2010, por presuntamente incurrir en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, al posiblemente no estar cumpliendo con la normatividad expedida por el Ministerio de Transporte sobre las medidas para el control de peso a vehículos

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

de transporte de carga de dos ejes a través de las Resoluciones 2308 de 2014⁴, 2498 de 2018⁵, 4918 de 2018⁶, modificatorias de la Resolución 6427 del 2009⁷ y la circular MT20184000514371 del 17 de diciembre de 2018⁸.

DÉCIMO: Que el 7 de marzo del 2022, se notificó al correo electrónico: notificaciones@css-construtores.com el acto administrativo que inició la investigación administrativa en contra de la sociedad CONSORCIO VIAL HELIOS (fls 342 al 442).

DUODÉCIMO: Que mediante radicado Nro. 20225340444212 del 29 de marzo del 2022 (fls 580 al 623) la abogada de la sociedad investigada presenta escrito de descargos, estando dentro del término procesal otorgado.

DÉCIMO PRIMERO: Que mediante Resolución Nro. 9840 del 25 de noviembre del 2022 (fls 580 al 627) se abre periodo probatorio y se decreta la práctica de pruebas dentro de la presente investigación; este acto administrativo fue comunicado al investigado el 25 de noviembre del 2022 al correo electrónico gov.co Destino: notificacionesjudiciales@cvhelios.com (fls 628 al 642).

DÉCIMO SEGUNDO: Que mediante oficio Nro. 20225330826691 del 28 de noviembre del 2022 (fls 643 al 646) por parte de la coordinadora del Grupo de Notificaciones de la Superintendencia de Transporte se le envió copia de la Resolución 9840 del 25 de noviembre de 2022 como consta en la Guía RA401867946CO de Servicios Postales Nacionales (4-72) a CONCRETO S.A, con dirección Carrera 43 A 18 Sur 135 Piso 4 Medellín Antioquia, para lo que considerara pertinente.

DÉCIMO TERCERO: Se expidió por parte de la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura el oficio Nro. 20227400903681 del 21 de diciembre del 2022 (fl 647)., dirigido a la CONCESIÓN RUNT S.A, en donde se solicitó que se emitieran certificaciones sobre la información que se encuentra registrada con relación con los vehículo con placas “GES819, TJW980, EYX514, WFU015, JLL420, JRY722, WHU922, GUQ586, WNY954, TLP256, EQZ846, TZR234, SVD486, UQZ101, GSN515, WOX514, TAM479, JLL369, WOO089, SXG386, JOV908, WLM981, WNM150, GSN515, en la cual se indique marca, modelo, peso bruto vehicular, configuración, clase y fecha de matrícula de cada uno de los vehículos enunciados”.

DÉCIMO CUARTO: Se expidió por parte de la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura oficio Nro. 20237400333071 del 5 de mayo del 2023 (fls 648 al 649), dirigido nuevamente a la CONCESIÓN RUNT S.A, en donde se reiteró la información del numeral anterior, con el fin de continuar con el trámite de la investigación.

DÉCIMO QUINTO: Se expidió por parte de la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura oficio Nro. 20237400559531 del 6 de julio del 2023 (fls 650 al 651), dirigido a CONCESIÓN RUNT S.A, en donde se reiteró por segunda ocasión la información del numeral sexto del considerando.

⁴ Por la cual se establecen medidas para el control de peso a vehículos de transporte de carga y se dictan otras disposiciones.

⁵ Por la cual se modifica el artículo 1 de la Resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009 del Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga rígidos de dos (2) ejes).

⁶ Por la cual se modifica el parágrafo 1 del artículo 1 de la Resolución 6427 del 17 de diciembre de 2009, modificado por la resolución 2498 del 28 de junio del 2018.

⁷ Por la cual se dictan unas disposiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga de dos ejes.

⁸ Aclaración sobre la aplicación de la Resolución 2498 de 28 de junio de 2018 y 4918 del 25 de octubre de 2018, en la cual se describen las condiciones para el control de peso a vehículos de transporte de carga rígidos de dos (2) ejes.

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

DÉCIMO SEXTO: Se expidió por parte de la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura oficio Nro. 20237400639701 del 2 de agosto del 2023 (fls 652 al 653), dirigido a CONCESIÓN RUNT S.A, en donde se reiteró por tercera ocasión la información del numeral sexto del considerando.

DÉCIMO SÉPTIMO: Que previa verificación en el aplicativo de gestión documental, se observa que CONCESIÓN RUNT S.A, no dio respuesta a la información solicitada a través de los oficios Nros 20227400903681 del 21 de diciembre del 2022, 20237400333071 del 5 de mayo del 2023, 20237400559531 del 6 de julio del 2023 y 20237400639701 del 2 de agosto del 2023 (fls 647 al 653).

DÉCIMO OCTAVO: Que de acuerdo con la función atribuida en el numeral 3 y 4 del artículo 19 del Decreto 2409 del 2018, se procede por parte de esta Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura al análisis de hechos, pruebas y se tomará la decisión.

ARGUMENTOS DE DEFENSA

Mediante radicado con Nro. 20225340444212 del 29 de marzo del 2022, la apoderada del CONSORCIO VIAL HELIOS, presenta escrito de descargos con el cual solicita se exonere de responsabilidad a la investigada por la totalidad de los cargos formulados a través Resolución 593 de 4 de marzo de 2022 teniendo en cuenta los siguientes argumentos:

Manifestó que teniendo en cuenta la Resolución de apertura la Supertransporte considera que no se ha tenido claridad cuáles fueron los principios vulnerados por parte de CONSORCIO VIAL HELIOS debido que de acuerdo con el cargo único expone “(...) precedente se expone un cargo abierto sin indicación de específicamente cual o cuales principios fueron vulnerados y de qué manera fueron presuntamente vulnerados por el Consorcio. Ya que los principios rectores del transporte son varios y bajo esa simple indicación no se comprende cuáles y de qué manera se vieron vulnerados, así como tampoco se indica de qué manera se vulneraron las características y políticas de la infraestructura del transporte”.

La anterior afirmación la complementa indicando que: “nos encontramos que conforme a los fundamentos jurídicos expuestos dentro de la parte considerativa de la Resolución No. 593 del 04 de marzo de 2022, se enfatizó sobre los principios de **calidad y seguridad** que imperan en la actividad del transporte como principios rectores del servicio público del transporte los cuales se encuentran previstos en los artículos 2 y 3 de la Ley 105 de 1993, el artículo 2 de la Ley 336 de 1996, y el artículo 8 de la Ley 1682 de 2013

(...) no se nos manifiesta con precisión cual o cuales disposiciones (artículos) fueron presuntamente vulnerados dentro de dichas resoluciones, sino al parecer la Superintendencia considera que de manera abierta fueron vulneradas en su integridad los actos administrativos citados, o que en su afán sancionatorio no evidenció disposición legal que haya sido vulnerada como se pretende hacer ver mediante la apertura de la presente investigación”.

Adicionalmente indica la investigada en su escrito de descargos que:” en ninguna de las normas indicadas se estipula la obligatoriedad por parte de los operadores de las basculas de indicar el Peso Máximo Vehicular Permitido en los tiquetes de pesaje, lo que si existe es que conforme a lo indicado en la Circular Externa No. 21 del 22 de enero de 2016 proferida por la Superintendencia de Puertos y Transporte es obligatoria la impresión de los tiquetes de pesaje con el correspondiente logo de “Vigilado Supertransporte”.

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

En los numerales 1 al 2 señala una serie de condicionamientos relacionados con niveles de carga y estándares de calidad, argumento con el cual precisa que: *“6.2 Publicación de las cargas máximas y tolerancias positivas para cada tipo de vehículo y concordancia con las normas de peso total y por eje. Tanto en el caso de la Bascula Korán como Bascula Guaduas, en donde en su descripción de “Tiquete de Pesaje” se verificó como “SI” y se indicó como Registro – Evidencia la entrega en físico de los tiquetes de pesaje. 2) 6.3 La operación de las estaciones de pesajes indicadas en el Título 6.3 en lo que respecta a: “VI. Expedición de boletos de pesaje que incluyan el logo “vigilado supertransporte” y mecanismos de entrega al usuario” – Verificada con un SI, “VII. Uso de papel de impresión del pesaje de larga ida y en las descripciones” – Verificada con un SI. Es decir que conforme al acta en mención el Consorcio dio cabal cumplimiento con lo correspondiente a la inspección en los tiquetes y por último “X. Otros aspectos operacionales que afecten o puedan afectar la seguridad, continuidad y/o calidad del proceso de control del sobrepeso, personas, vehículos y/o al usuario transportado” en donde en su casilla de indicándose en su campo de verificación N/A”.*

Asimismo, el CONSORCIO VIAL HELIOS manifiesto que: *“como operador de las basculas Guaduas y el Koran, claramente dio cabal cumplimiento con las disposiciones normativas referentes a las actividades de control de sobrepeso, imprimiendo los correspondientes tiquetes de pesaje con la indicación “Vigilada Supertransporte”, hecho que se encuentra probado en el Acta de Inspección Operativo Control sobre peso – Especifica Infraestructura Física del 10 de marzo de 2021.*

Igualmente, se expidió en la misma fecha un “Informe Inspección Especifica – Operativos al sistema de control al sobrepeso en carreteras basculas Guaduas y El Korán a cargo del Consorcio Vial Helios”, El cual se desarrolló bajo la misma normatividad aplicable al Acta de Inspección Operativo Control sobre peso – Especifica Infraestructura.

Este informe en su Numeral 2. “Precisiones”, indica los conceptos de calibración y verificación metrológica como elementos de control por parte de la superintendencia mediante dicho informe, los cuales se deben verificar conforme al reglamento técnico vigente, reglamento que corresponde al indicado en la Resolución No. 77506 del 10 de noviembre de 2016, proferido por la Superintendencia de Industria y Comercio

Reglamento que no menciona ni indica obligación o disposición acerca de que las basculas de pesaje deban incluir la determinación del peso bruto máximo vehicular permitido, conforme a las disposiciones legales. Por lo cual, para el presente informe la verificación e inspección que efectué la Superintendencia de Transporte debe corresponder con las disposiciones técnicas de calibración y verificación metrológica, No con la correlación entre el PBV (Peso Bruto Vehicular) y el peso bruto máximo vehicular permitido toda vez que la báscula NO DETERMINA DICHO VALOR, este valor es determinado únicamente por las disposiciones regulatorias que expide el Ministerio de Transporte”.

“Por lo cual, dicho informe únicamente tiene la finalidad tal como se mencionó anteriormente el mismo informe en sus precisiones, en realizar la vigilancia y control a la calibración y la verificación metrológica, lo cual, palabras más palabras menos corresponde a verificar que la báscula funcione correctamente para que al momento del tránsito de los vehículos determine con grado de certeza cual es el PESO BRUTO VEHICULAR (PBV) del vehículo, NO para determinar cual es el PESO BRUTO MAXIMO VEHICULAR PERMITIDO”.

No obstante, la anterior precisión, manifiesta que:” ... el peso bruto vehicular máximo es establecido por el Ministerio de transporte mediante sus actos administrativos en donde para el caso en concreto correspondía al indicado en la Resolución 4918 de 2018.

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

La funcionalidad del servicio de pesaje en bascula es uno solo y es conocer el peso real bajo el cual está transitando el vehículo por el tramo vial correspondiente (PBV), NO ES DETERMINAR CUAL ES EL PESO BRUTO VEHICULAR MAXIMO, ya que como se indicó este solamente puede ser determinado por las resoluciones del Ministerio de Transporte. Tan es así, que el Código Nacional de Transito – Ley 769 de 2002 en su artículo 293 establece lo correspondiente a las dimensiones y pesos, siendo esta la determinada por el Ministerio de Transporte”.

Además, a lo ya mencionado por la abogada en el escrito de defensa aclaró que el CONSORCIO VIAL HELIOS “... No se vulnera ninguna disposición normativa, ya que no existe imposición legal para la indicación de los Pesos Máximos Vehiculares permitidos, es claro que la autoridad de tránsito mediante el contraste previamente indicado en la circular MT 20194000514371 del 17 de diciembre de 2018 expedida por la Superintendencia de Transporte, vigila y controla que ningún vehículo que se encuentre con pesos fuera de la normativa transite libremente y le corresponda aplicar la debida sanción.

La Autoridad de Transito debe imponer la sanción correspondiente bajo el contraste del peso del vehículo en bascula frente al peso bruto vehicular máximo indicado por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 4198 de 2018, más no bajo el peso bruto vehicular máximo indicado en el tiquete de pesaje, lo cual contraria las disposiciones anteriormente descritas.

Igualmente, ni la Resolución 2308 de 2014, ni las Resoluciones 2498 del 2018 y 4918 del 2018 modificatorias de la Resolución 6427 del 2009, ordenaron la obligación de que dentro del tiquete de pesaje se estableciera el Peso Bruto Máximo Vehicular, no siendo por ende una obligación legal dicha disposición. Esto en el evidente sentido de que tal como se ha reiterado este peso máximo vehicular debe ser establecido con base de las Resoluciones en mención expedidas por el Ministerio de Transporte y no conforme al tiquete de pesaje. Ya que el principal objetivo del tiquete de pesaje es funcionar como documento que acredita el PESO BRUTO VEHICULAR AL MOMENTO DE TRANSITO POR EL TRAMO VIAL, su función no es determinar el PBV máximo permitido”

Argumenta, la vigilada que no se incumplió con la Resolución 4918 de 2018:” ya que dicho acto en ninguna de sus disposiciones ordena la estipulación dentro del tiquete de pesaje del Peso Bruto Vehicular Máximo, toda vez que la Autoridad de Transito únicamente puede imponer la sanción prevista en el literal D. 13 del artículo 1315 de la Ley 769 de 2002, verificando el valor calculado por la báscula y contrastarlo con el peso bruto vehicular registrado en la FTH, información que reposa en el RUNT o en su defecto dependiendo de la fecha de registro del vehículo con la tabla de pesos máximos permitidos expedida por el Ministerios de Transporte.

Las estaciones de pesaje deben realizar únicamente el pesaje real del vehículo (Determinar el Peso Bruto Vehicular) al momento de su tránsito y no es el operador de pesaje la autoridad para que establezca el Peso Máximo Bruto Vehicular permitido (facultad exclusiva del Mintransporte) y la autoridad de tránsito es la única facultada para imponer algún tipo de sanción, quienes deben actuar con apego a la Ley y sancionar conforme a la normativa nacional y no conforme al PBV máximo que tenga el tiquete”.

De acuerdo con el numeral 5 y 6 de las conclusiones por parte del CONSORCIO VIAL HELIOS manifiesta que: “... la Autoridad de tránsito la única facultada a imponer sanciones de tránsito NO CONFORME AL PESO BRUTO VEHICULAR MAXIMO INDICADO EN EL TIQUETE, sino que debe adelantar el proceso indicado en la circular MT 20194000514371 del 17 de diciembre de 2018 del Ministerio de transporte, verificando el valor calculado por la báscula y contrastarlo con el peso bruto vehicular registrado en la FTH, información que reposa en el RUNT o en su defecto dependiendo de la fecha de registro del vehículo con la tabla de pesos máximos

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

permitidos expedida por el Ministerios de Transporte – Por ende no existe vulneración de los principio de vigilancia y calidad que reposan en las directrices del Mintransporte.

La función de las basculas de pesaje es indicar el PESO BRUTO VEHICULAR AL MOMENTO DE TRANSITO POR EL TRAMO VIAL no es indicar el PESO BRUTO VEHICULAR MAXIMO PERMITIDO eso es competencia exclusiva del Ministerio de Transporte y la Autoridad de tránsito debe contrastar dicha información, para análisis y determinación de la sanción”.

Igualmente realiza reiteración de los argumentos de defensa esgrimidos en los descargos relacionados con los argumentos fácticos, argumentos de defensa y con relación al cargo formulado.

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Conforme al procedimiento administrativo y bajo los parámetros de los principios de eficiencia, eficacia, celeridad y economía que están inmersos en todo proceso de la vía administrativa sin menoscabar el debido proceso contemplado en el artículo 29 de la carta magna, se prescindió del periodo probatorio en esta investigación en contra de CONSORCIO VIAL HELIOS para fallar en derecho como corresponde.

Por este motivo y en ejercicio de las funciones de vigilancia, inspección y control delegadas por el Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, y teniendo en cuenta artículo 4 del Decreto 2409 de 2018, la Supertransporte supervisa que aquellos sujetos señalados en el artículo 42 del Decreto 101 de 2000 modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001, cumplan cabalmente con la normatividad del sector transporte y aquella que llegue a expedirse para la debida prestación del servicio público de transporte.

“Artículo 42. Sujetos de la inspección, vigilancia y control delegados. Estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Supertransporte, exclusivamente para el ejercicio de la delegación prevista en los artículos 40, 41 y 44 de este decreto o en las normas que lo modifiquen, las siguientes personas naturales o jurídicas:

- 1. Las **personas jurídicas con o sin ánimo de lucro**, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte.*
- 2. Las entidades del Sistema Nacional de Transporte, establecidas en la ley 105 de 1993, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden.*
- 3. Los concesionarios, en los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte en lo relativo al desarrollo, ejecución y cumplimiento del contrato, sobre los cuales se ejercerá inspección y vigilancia.*
- 4. Los operadores portuarios.*
- 5. Las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten servicios de instrucción y capacitación del servicio público de transporte.*
- 6. Las demás que determinen las normas legales.” (subrayado y negrita fuera del texto original).*

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

Resulta oportuno señalar que las funciones de inspección vigilancia y control en el sector de transporte, tiene como finalidad velar con el cumplimiento de las normas y las obligaciones que los vigilados tienen a su cargo para la efectiva y adecuada prestación del servicio del sector.

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

Aunado a lo anterior se debe tener en cuenta que el transporte es un servicio público el cual debe ser prestado en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de conformidad con lo previsto en la Ley 336 de 1996 por la cual se adopta el Estatuto General de Transporte, que tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo y Terrestre y su operación en el Territorio Nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993.

A su vez la Ley 105 establece que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte, estableciendo para tal fin que las autoridades competentes pueden exigir y verificar las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad, necesarias para garantizarle a los habitantes la prestación eficiente del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada Modo.

En este sentido, el artículo 31 de la norma en comento, indica 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.”* y el artículo 29 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito establece: *“Los vehículos deberán someterse a las dimensiones y pesos, incluida carrocería y accesorios, que para tal efecto determine el Ministerio de Transporte, para lo cual debe tener en cuenta la normatividad técnica nacional e internacional”.*

En concordancia a lo anterior la Ley 1682 de 2013 en su artículo 2 establece: *“La infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos”.*

Por lo anterior y conforme a normatividad vigente, el Ministerio de Transporte adoptó los límites de dimensiones y pesos de acuerdo con la configuración de los vehículos de transporte terrestre de carga por carretera, mediante las Resoluciones Nros.4100 de 2004, 2888 de 2005, 1782 de 2009, 2308 de 2014, 2498 y 4918 de 2018.

Es necesario considerar adecuado precisar que lo que se busca determinar en este proceso es si la investigada en desarrollo de su labor de operador de báscula, ha dado cumplimiento a las diferentes normas expedidas por el Ministerio de Transporte con las cuales se establecen controles al peso de los vehículos de transporte

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

de carga, labor que indiscutiblemente se debe llevar a cabo a través de los operadores de báscula para lo cual, ellos deben dar cumplimiento a las instrucciones impartidas por el ente regulador sobre la materia.

Ahora bien, en el sector transporte se debe garantizar que se cumplan con los principios que se describe a continuación:

Los principios de seguridad, calidad, oportunidad, libre acceso y eficiencia en la prestación del servicio público de transporte de carga y la debida formulación de cargos en la presente investigación.

El transporte de cosas y de personas se consolidó como un factor determinante al momento de hablar de desarrollo social y económico. De ahí la necesidad de robustecer la infraestructura del transporte habilitada para cada modo (aéreo, férreo, terrestre, marítimo y fluvial) al igual que sus servicios conexos, ya que, como se dijo, es innegable su importancia como un instrumento de movilización que conecta regiones, permite la integración de los mercados localizados en diferentes zonas y garantiza la satisfacción de derechos y necesidades de la población.

Debido a lo anterior resultó imprescindible para los Estados poder garantizar la protección de los diferentes aspectos relacionados con la prestación del servicio público de transporte, aún más, cuando este se encuentra encaminado a lograr el bienestar general de la población y a mejorar sus condiciones de vida, lo cual, para nuestro caso, obtuvo una relevancia constitucional, así:

- El artículo 2 dispuso que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes del país en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares;
- El artículo 24 estableció que todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, siempre sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes para garantía de la seguridad de los habitantes y preservación de un ambiente sano; y
- El artículo 365 que, entre otras cosas, dispone que es deber del Estado asegurar la prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional del servicio público del transporte por lo cual están sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

Tanta es su importancia que, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 5 de la Ley 336 de 1996, el servicio público de transporte adquirió el carácter de servicio público esencial, el cual garantiza el derecho fundamental a la libertad de locomoción, circulación o movilidad, previsto en el artículo 24 de la Constitución Política, situación que ha sido ratificada por diferentes pronunciamientos de la Corte Constitucional, entre esos, las sentencias C-450 de 1995, C-885 de 2010, T-604 de 1992, T-987 de 2012, T-202 de 2013, C-033 de 2014 y la sentencia C-066 de 1999, en la que de una y otra forma se estableció que el transporte juega un papel muy importante en el desarrollo social, económico y jurídico en la realización de los derechos fundamentales.

Esta jurisprudencia recalcó que la realización de las actividades económicas y el intercambio de mercancías sólo son posibles si existen medios, modos y nodos idóneos de transporte para que los distintos bienes puedan desplazarse de un lugar a otro bajo la regulación del Estado. No se olvide que el Estado, desde sus distintos roles, es un sujeto económico en estas cadenas de producción y distribución de bienes, siendo función de esta

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

Superintendencia de Transporte exigir el cumplimiento de las obligaciones legales, reglamentarias, técnicas y operativas relacionadas con la prestación del servicio público de transporte que permiten la adecuada práctica y ejecución de estas actividades económicas.

Razón por la cual, las facultades de vigilancia, inspección y control no solo se ejercen frente a las empresas generadoras y transportadoras de la carga, y demás actores, sino también se desarrollan respecto de los administradores de la infraestructura de transporte y de servicios conexos a la infraestructura, comoquiera que adquieren el rol de prestador del servicio público de transporte de cara a la actividad económica, siendo su papel igual de importante al de cualquier otro agente económico, pues es a través de ellos -Estado, comunidades organizadas, o por particulares prestadores del servicio público- es que se asegura el desarrollo eficiente, de calidad, seguro, oportuno y continuo del servicio público de transporte a través de la infraestructura.

El artículo 4 de la Ley 472 de 1998 el cual introdujo un listado enunciativo de derechos e intereses colectivos y en su literal j), incluyó, dentro de estos *“El acceso a los servicios públicos y a que su prestación sea eficiente y oportuna”*, por lo tanto, goza de especial protección del Estado.

Por su parte, la Decisión 491 del 2001 de la Comunidad Andina consideró que es necesario regular los Límites de Pesos y Dimensiones de los vehículos para el transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera en la Subregión, con el fin de dar máxima seguridad y eficiencia en la prestación del servicio y preservar el patrimonio vial de los Países Miembros, siendo necesario desarrollar y perfeccionar la normativa vinculada con estos servicios.

Razones por las cuales, ante situaciones que pueden constituir un riesgo para la prestación del servicio de transporte y todo lo que esto conlleva, resulta imperioso que las autoridades competentes adopten acciones preventivas y/o correctivas, con base en las normativas que rigen el sector transporte, para minimizar el riesgo o impacto y, de ser necesario, sancionar la conducta que atenta contra el interés general y/o los derechos de los usuarios de la infraestructura del transporte.

En efecto, el legislador y regulador ha propendido por establecer un ordenamiento jurídico y regulatorio sólido con el que se protejan aquellos bienes jurídicos de todos los habitantes del territorio nacional, incluidos los derechos, deberes y obligaciones de cada uno actores que participan en el desarrollo del transporte. Que, para el caso del control del peso del transporte de carga, se ven desarrollados a partir de los artículos 2 y 3 de la Ley 105 de 1993 que establecen como principios rectores del transporte, entre otros, la libertad de empresa, el carácter de servicio público del transporte, la libertad de circulación, la intervención del estado, el libre acceso al transporte y la seguridad.

Los artículos 2, 3 y 4 de la Ley 336 de 1996, disponen: i) que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, como prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte; ii) que a través de la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo y, iii) que el transporte goza de la especial protección estatal y está sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia. Además, que como servicio público se encuentra bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

En los artículos 2, 3 y 8 de la Ley 1682 de 2013 encontramos que: “i) la infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos; ii) que la infraestructura de transporte como sistema se caracteriza por ser inteligente, eficiente, multimodal, segura, de acceso a todas las personas y carga, ambientalmente sostenible, adaptada al cambio climático y vulnerabilidad, con acciones de mitigación y está destinada a facilitar y hacer posible el transporte en todos sus modos y, iii) que define, entre otros, principios tales como calidad del servicio, eficiencia y seguridad”.

Disposiciones expresadas como valores superiores del ordenamiento jurídico encaminados a perseguir determinados fines del sector transporte, de cara al control del peso en el transporte de carga. Insístase, estableciendo roles en la cadena logística que cuidan no solo los intereses de cada uno de ellos, sino también protegen los postulados que sirven de fundamento a las mismas normas, como lo son los principios que rigen el sector transporte y dotando a las diferentes autoridades del sector con los mecanismos necesarios para que el transporte de carga se preste a través de la infraestructura terrestre conforme con criterios técnicos, jurídicos, operativos y logísticos necesarios.

Ahora bien, estos postulados jurídicos no solo están limitados a preservar la vida útil de la malla vial o los bienes tangibles de la infraestructura del transporte y las características técnicas de los equipos y los vehículos, como al parecer lo comprende el recurrente. Por el contrario, los principios y condiciones que deben caracterizar la infraestructura de transporte -concordantes y complementarios entre ellos- también buscan proteger los derechos de todas las personas, los cuales, únicamente pueden encontrar limitaciones jurídicas en su ejercicio, y no de otra índole, y esto está estrictamente ligado a temas de calidad y libre acceso a las infraestructuras del transporte, aclarando desde ya que el libre acceso se predica de manera universal para todos los usuarios que tengan una actividad económica o no asociada al transporte e independientemente de su condición. Luego también existen bienes jurídicos intangibles en la relación entre prestadores y usuarios que acompañan la operación y la entrega del servicio.

Respecto del control al sobrepeso, se debe decir que este desde cualquier punto de vista debe obedecer y encontrarse representado en estándares, así sean mínimos, que permitan proteger la prestación del servicio público desde sus enunciados normativos rectores del sector más generales, esto es:

- La calidad en la prestación del servicio inherente a la infraestructura de transporte entendida como aquella que considera y satisface las necesidades de usuarios de la infraestructura, así como propende por el cumplimiento de las características mínimas requeridas para cumplir con los niveles de servicio y los estándares nacionales o internacionales aplicables.
- La seguridad en la prestación del servicio inherente a la infraestructura de transporte se basa en aquel derecho de los usuarios mediante el cual se resguarda no solo la vida, la seguridad física y la libertad de los usuarios, también de esta se predica la confianza del usuario en la que se siente protegido por las diferentes leyes, reglamentos y procedimientos a través de los cuales se presta el servicio público de transporte, atendiendo criterios y estándares de calidad, oportunidad, protección de los usuarios y la visión de cero muertes en accidentes, para cualquier modo de transporte.
- El libre acceso en la prestación del servicio inherente a la infraestructura de transporte se deberá considerar desde diferentes componentes, así: i) Que el usuario y la carga pueda transportarse a

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

través del medio y modo de transporte selecto en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad, oportunidad, continuidad y seguridad; ii) Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su uso de acuerdo con las reglamentación aplicable para cada caso, iii) Que el diseño de la infraestructura de transporte cuente con condiciones para su uso por personas en condición de discapacidad; y iv) Que los proyectos de infraestructura y los servicios de transporte cuenten con cobertura y disposiciones que permitan el acceso de todas las personas e igualmente el acceso de la carga.

- La eficiencia en la prestación del servicio inherente a la infraestructura de transporte obedece a la forma óptima en la que el prestador del servicio público desarrolla y cumple con las funciones y servicios a él asignados, en las que se propende por el uso adecuado de los recursos temporales, humanos y operativos del sistema, la adecuada organización de los diversos modos de transporte, el cumplimiento de las cadenas logísticas integradas. Caracterizándose por ser continuo, oportuno, de calidad, seguro y de libre acceso para los usuarios de la infraestructura.
- La continuidad en la prestación del servicio inherente a la infraestructura de transporte corresponde a la obligación de prestar el servicio público de forma permanente y sin que medie acto alguno por el prestador o un tercero que pueda comprometer la prestación del servicio público de transporte. Exceptuando aquellas situaciones previstas en el ordenamiento jurídico.
- La oportunidad en la prestación del servicio inherente a la infraestructura de transporte es aquella que permite que el usuario goce de la prestación del servicio en el momento y las condiciones legales, reglamentarias, técnicas y operativas que corresponde.

Para esta Superintendencia, estos valores jurídicos superiores deben ser los pilares que caractericen el actuar de los prestadores del servicio público del transporte, como es el caso de los operadores de las estaciones de pesaje, pues recuérdese que de lo que aquí se trata es de la prestación de un servicio público esencial que no puede escindirse de la infraestructura del transporte, la cual, con independencia de quien la administre nos pertenece a todos quienes conformamos la nación, lo cual que por esencia conlleva la responsabilidad. Así, la primera responsabilidad del administrador de la infraestructura y sus servicios conexos es cumplir con la normatividad del transporte, con la diligencia e idoneidad de quien tiene a su cargo un fin social y ejerce una actividad destinada a satisfacer una necesidad colectiva, como lo es el transporte de carga.

Ahora bien, aunque es razonable considerar que las consecuencias para la infraestructura son diferentes si un vehículo se transporta con sobrepeso o no, pues aquellos que operan con un peso inferior al señalado por la normativa aplicable, en principio, parece que no contribuirían en la misma medida con la aceleración del deterioro de la infraestructura, la reducción de la vida útil del pavimento y que su incidencia en la ocurrencia de siniestros viales tendría otras razones diferentes al sobrepeso, pues dichas consecuencias serían producto, precisamente, del sobrepeso que transporta un vehículo habilitado, excediendo no solo sus capacidades mecánicas y técnicas. Sin embargo, esta lógica solamente podría agotarse en relación con el principio de seguridad, porque es lo cierto que cuando se desatiende la normatividad para exigir niveles de peso diferentes, a menos de los permitidos por las Autoridades competentes, es lo cierto que existe una disminución en la calidad de los niveles de servicio de la infraestructura, se atenta contra los derechos de los usuarios y se deteriora el principio del libre acceso el cual solamente puede encontrar restricciones jurídicas y no de otra índole.

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

En su lugar, lo que puede observar esta instancia es que aquí lo que se buscó reprochar es la inaplicación de la regulación vigente -para ese momento- a este tipo de procedimientos con los que se controla el peso transportado en carretera y, desde la legalidad, la usurpación de funciones que se encuentran en cabeza del Estado, al limitar el tránsito y transporte de los usuarios y carga exigiendo un peso bruto vehicular máximo diferente al establecido por la autoridad competente para tal fin.

En efecto, véase como la formulación de cargos fue tan clara y específica que desde el inicio de la investigación estableció el posible desconocimiento de los artículos 3 y 4 de la Ley 336 de 1996 que disponen que es por medio de la regulación del transporte público -que inaplicó el sancionado- que se exigirá y verificará las condiciones del transporte requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y los demás niveles mínimos de servicio que se establezcan al interior de cada modo. Asimismo, que el transporte goza de la especial protección estatal y está sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia pues al ser un servicio público se encuentra bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación, como es el caso, fuera encomendado a un particular.

De igual forma, se mencionó el desconocimiento del artículo 2 de la Ley 1682 de 2013 que instruye que la infraestructura del transporte es un sistema de movilidad integrado por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de la vida de los ciudadanos.

Además, del artículo 3 *ibidem* que dispone que la infraestructura de transporte como sistema se caracteriza por ser inteligente, eficiente, multimodal, segura, de acceso a todas las personas y carga, ambientalmente sostenible, adaptada al cambio climático y vulnerabilidad, con acciones de mitigación y está destinada a facilitar y hacer posible el transporte en todos sus modos.

Normas mencionadas que nacen y desarrollan con mayor especificidad las normas constitucionales y los principios que rigen el sector transporte -explicados líneas atrás y también referenciados desde la formulación de cargos-

Con lo anterior, se pretende resaltar que la violación normativa que se predica de la sancionada, incluidos los principios, no se pueden ver de forma separada de cara a la conducta que se le endilga, pues cada disposición legal referenciada, por su misma naturaleza, se encuentra intrínsecamente relacionada con los principios y bienes jurídicos tutelados constitucionalmente, como lo es la libre circulación y movilidad, en este caso del transporte de carga, que solo se deberá encontrar condicionada por las limitaciones que establezca la autoridad competente para tal fin.

Por demás, recuérdese que las Resoluciones del Ministerio de Transporte Nros. 2308 de 2014, 2498 de 2018, 4918 de 2018 modificatorias de la Resolución Nro. 6427 del 2009, todas referenciadas en la formulación de cargos, se fundamentaron en los artículos 2 y 3 de la Ley 105 de 1993 que disponen los principios rectores del transporte, entre otros, el de la intervención del Estado en condiciones de libertad de acceso, calidad, oportunidad y seguridad de los mismos y el de la libertad de empresa, el cual se desarrolla mediante la reglamentación de las condiciones de carácter técnico u operativo, para la prestación del servicio que expide el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte.

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

Esto porque, cuando asocia la conducta reprochada únicamente con la no afectación al principio de seguridad, para así desmarcarse de los demás principios que guían el servicio público de transporte, se está desconociendo la máxima, conforme con la cual, cuando se afectan individualmente los elementos relacionados entre sí en un todo, finalmente se termina por alterar el todo, y recuérdese que para nuestro caso el transporte es concebido como un sistema. Luego, más allá de cualquier otra consideración, lo cierto es que cuando se limitan los derechos de los usuarios de la infraestructura del transporte de forma antijurídica, se lesionan, por lo menos, los principios de calidad y de libre acceso en cuales también descansa la específica reglamentación que indicaremos más adelante, lo cual termina por alterar el sistema de transporte como un todo, distinguido, entre otros elementos, por una infraestructura que se caracteriza por ser sostenible, competitiva, inteligente, eficiente, multimodal, segura, de acceso a todas las personas y carga, adaptada al cambio climático y vulnerabilidad.

Aunado a lo anterior, resulta relevante enfatizar que la seguridad es uno de los principios que impera en la actividad del transporte, previsto, especialmente, en el artículo 2^o de la Ley 105 de 1993, el artículo 2^o de la Ley 336 de 1996 y el artículo 8^o de la Ley 1682 de 2013, con lo cual el legislador busca proteger derechos fundamentales como la vida, la libre circulación y locomoción de las personas, establecidos en los artículos 2, 11 y 24 de la Constitución Política,¹² razones de peso por las cuales se constituye como prioritario en el Sistema del Sector Transporte, del cual hace parte la Superintendencia de Transporte, entidad a la que le corresponde supervisar, entre otras, la seguridad en la prestación del servicio y, adicionalmente, para el caso de la infraestructura carretera, velar por su conservación con el fin de garantizar la protección de todos estos postulados constitucionales asociados a la debida prestación de este servicio público en condiciones de calidad, libre acceso, oportunidad, continuidad, eficiencia y seguridad. No en vano el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 dispuso que el servicio público de transporte, desde cualquiera de sus modalidades, es de carácter de esencial, con lo cual garantiza la materialización de derechos fundamentales y el desarrollo económico del país.

Ahora, la calidad en la prestación del servicio inherente a la infraestructura de transporte se consolida siempre y cuando se cumplan con todos los postulados normativos aplicables para el caso. Es decir, véase como un conglomerado de todos los principios y disposiciones, pues como se dijo líneas atrás, la calidad del servicio debe considerar y satisfacer las necesidades y confianza de los usuarios de la infraestructura, lo que se logra

⁹ Ley 105 de 1993. Artículo 2: *Principios Fundamentales. (...) Literal e. De la Seguridad: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte. Reglamentado Decreto Nacional 1326 de 1998, Ver las Resoluciones del Min. Transporte 1282 y 1383 de 2012.*

¹⁰ Ley 336 de 1996. Artículo 2: *La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte.*

¹¹ Ley 1682 de 2013. Artículo 8: *Para efectos de la presente ley, se definen los siguientes principios, bajo los cuales se planeará y desarrollará la infraestructura del transporte: (...)*

Seguridad. La infraestructura de transporte que se construya en el país deberá atender a criterios y estándares de calidad, oportunidad, seguridad y la visión de cero muertes en accidentes, para cualquier modo de transporte. Esta seguridad involucra las acciones de prevención o minimización de accidentes de tránsito y las encaminadas a proveer la información de las medidas que deben adoptarse para minimizar las consecuencias de un accidente al momento de su ocurrencia. (...).

¹² Constitución Política de Colombia. Artículo 2: *Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Constitución Política de Colombia. Artículo 11: El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte.

Constitución Política de Colombia. Artículo 24: Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

cuando se cumplen las características mínimas requeridas por los niveles de servicio y los estándares nacionales o internacionales aplicables, que se derivan de las correspondientes reglamentaciones para el sector.

De lo anotado, es un hecho que la infraestructura de transporte -en general- debe cumplir con las características, estándares y niveles de servicio mínimos, atendiendo las diferentes disposiciones han regulado aspectos en el tema transporte con miras a garantizar la seguridad, la fluidez, el orden y la calidad de este, propendiendo por guiar la forma correcta y segura de su uso.

Itérese, los prestadores del servicio público del transporte sólo pueden ceñir sus procedimientos a aplicar las limitaciones de tránsito y transporte que establezca el Estado en los reglamentos y que se encuentren previstas en la ley, pues la operación del transporte público en Colombia es un servicio público que debe encontrarse revestida de seguridad jurídica para el usuario de la báscula de pesaje con lo cual, sin lugar a dudas, también se logra la prestación de un servicio público eficiente, continuo, oportuno y de libre acceso.

No obstante lo expuesto, este ad-quem encuentra que el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT- al ser el sistema, que en el caso del control al sobrepeso, recibe y contiene la información relacionada con el PBV de los vehículos de transporte de carga que deben consultar los operadores de estaciones de pesaje en carreteras del país, el cual, no sólo está diseñado para que dicha información sea consultada, pues es imprescindible que además esté actualizada, lo que depende, en gran parte, por ejemplo, de la información que se registra y suministra a través de las FTH y la actualización normativa que al respecto se expida.

Lo anterior, pone en evidencia la presencia de variables que influyen en la dinámica de la información que es reportada en el RUNT, especialmente aquella que deben consultar los operadores de estaciones de pesaje en carreta. Por esta razón, ante la ausencia de información y la presencia de inconsistencias en los PBV registrados que en algunas ocasiones -ha sido posible advertir- es necesario recurrir a correcciones o complemento de la misma para garantizar su veracidad.

Por consiguiente, ante esas inconsistencias y las situaciones que han podido advertirse, se observa que se generan dudas de cara a la verificación realizada al tiquete de pesaje que soporta la decisión adoptada mediante Resolución Nro. 593 de 04 de marzo de 2022, razón por la cual, se considera que resulta procedente revocar dicha decisión y archivar las diligencias adelantadas en el marco de la presente investigación administrativa.

En mérito de lo expuesto, la Directora de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO. NO DECLARAR RESPONSABLE a CARLOS ALBERTO SOLARTE SOLARTE identificado con cédula de ciudadanía Nro. 5.199.222-1, CSS CONSTRUCTORES S.A identificada con NIT. 832.006.599-5 y por CONCRETO S.A identificada con NIT. 890.901.110-8 y sus integrantes del CONSORCIO VIAL HELIOS identificado con NIT. 900.330.374-1, por el cargo formulado mediante la Resolución Nro. 593 de 04 de marzo de 2022, de conformidad con los fundamentos expuestos en la parte considerativa del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SEGUNDO: ARCHIVAR las diligencias adelantadas en el marco de la investigación administrativa sancionatoria iniciada mediante la Resolución Nro. 593 de 04 de marzo de 2022 y que hacen parte del

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

expediente número 2022740260100016E, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta resolución.

ARTÍCULO TERCERO: NOTIFICAR el contenido de la presente Resolución a través de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, al apoderado y/o representante legal y/o a quién haga sus veces del CONSORCIO VIAL HELIOS identificado con NIT. 900.330.374-1 y sus integrantes CARLOS ALBERTO SOLARTE SOLARTE identificado con cédula de ciudadanía Nro. 5.199.222-1, CSS CONSTRUCTORES S.A identificada con NIT. 832.006.599-5 y por CONCRETO S.A identificada con NIT. 890.901.110-8, teniendo en cuenta, especialmente, lo previsto por el artículo 56 y siguientes del CPACA y/o normativa que se encuentre rigiendo lo correspondiente a la notificación de actos administrativos, según certificado de existencia y representación legal que obra en el expediente, esta sociedad cuenta con los siguientes correos electrónicos para notificación: notificacionesjudiciales@cvhelios.com - admoncontrato@cvhelios.com - apulido@cvhelios.com - gerencia@casolarte.com - notificaciones@css-constructores.com - tramiteslegales@concreto.com

Una vez surtida la correspondiente comunicación, está deberá ser remitida a la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura para que forme parte del expediente que conforma la presente investigación.

PARÁGRAFO PRIMERO: En ejercicio de su derecho de defensa o en caso de emitir algún pronunciamiento en la presente actuación administrativa, debe incluir en el asunto de la referencia el número de identificación del expediente 2022740260100016E y remitirla a través del correo electrónico: ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co

PARÁGRAFO SEGUNDO: La numeración de la foliación a la que se hace referencia en el presente acto administrativo está acorde con la foliación del expediente en archivo de formato PDF que conforma esta investigación, del cual puede solicitar copia a través del correo electrónico: ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co

ARTÍCULO CUARTO: Contra la presente Resolución proceden los recursos de reposición ante la Dirección de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura y el de apelación ante el despacho del Superintendente Delegado de Concesiones e Infraestructura, dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación, de conformidad a lo previsto en el artículo 76 de la Ley 1437 de 2011.

Dada en Bogotá, D.C., el 5 de octubre de 2023.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



Firmado digitalmente por GARCIA
PEÑARANDA OSIRIS MARINA
Fecha: 2024.03.22 11:16:06 -05'00'

Osiris Marina García Peñaranda

Directora de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura

3163 DE 21/03/2024

Notificar a:

CSS CONSTRUCTORES S.A

Representante legal o a quien haga sus veces

Correo electrónico: notificaciones@css-constructores.com

RESOLUCIÓN No. 3163 DE 21/03/2024

Dirección: Aut Norte KM 21 In Olímpica
Chía, Cundinamarca

CONCRETO S.A.

Representante legal o a quien haga sus veces
Correo electrónico: tramiteslegales@concreto.com
Dirección: Carrera 43 A 18 sur 135 piso 4
Medellín Antioquía

CARLOS ALBERTO SOLARTE SOLARTE

Correo electrónico: gerencia@casolarte.com
Dirección: Aut Norte KM 21 In Olímpica
Chía, Cundinamarca

CONSORCIO CV HELIOS

Representante legal o a quien haga sus veces
Correo electrónico: notificacionesjudiciales@cvhelios.com; admoncontrato@cvhelios.com y
apulido@cvhelios.com
Dirección: Aut Norte KM 21 In Olímpica
Chía, Cundinamarca

Proyectó: Carlos Andrés Montealegre