

AUTO N. 07546

“POR EL CUAL SE ORDENA EL INICIO DE UN PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO AMBIENTAL Y SE TOMAN OTRAS DETERMINACIONES”

LA DIRECCIÓN DE CONTROL AMBIENTAL DE LA SECRETARÍA DISTRITAL DE AMBIENTE

En uso de las facultades legales conferidas por la Ley 99 de 1993, con fundamento en la Ley 1333 de 2009 modificada por la Ley 2387 de 2024, la Ley 1437 de 2011, en concordancia con el Acuerdo 257 del 30 de noviembre de 2006, el Decreto Distrital 109 del 16 de marzo de 2009 modificado por el Decreto 175 de 2009 y en especial, las delegadas por la Resolución 01865 del 6 de julio de 2021, modificada y adicionada por la Resolución 046 del 13 de enero de 2022 y modificada por la Resolución 0689 del 3 de mayo de 2023 de la Secretaría Distrital de Ambiente y,

CONSIDERANDO

I. ANTECEDENTES

La Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual de la Secretaría Distrital de Ambiente requirió mediante el radicado 2024EE119125 del 4 de junio de 2024 a la sociedad **TELCOS INGENIERIA S.A.**, con NIT 900042474 - 2, para que presentara un total de ciento treinta y cinco (135) vehículos adscritos a fin de realizar pruebas de emisión de gases en el punto de control ambiental indicado y en la fecha y hora señalada.

El requerimiento 2024EE119125 del 4 de junio de 2024 fue recibido por la sociedad **TELCOS INGENIERIA S.A.**; el 17 de junio de 2024, lo cual se encuentra debidamente soportado con el sello de recibido por parte de la sociedad.

La sociedad **TELCOS INGENIERIA S.A.**; mediante el radicado 2024ER152611 del 18 de julio de 2024, solicitó una reprogramación del requerimiento bajo radicado 2024EE119125 del 4 de junio de 2024. En atención a la anterior solicitud, la Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual, reprogramó la citación inicial a través del radicado 2024EE161479 del 30 de julio de 2024.

La reprogramación realizada mediante el radicado 2024EE161479 del 30 de julio de 2024 fue recibida por la sociedad **TELCOS INGENIERIA S.A.**; el 31 de julio de 2024 a través de los correos electrónicos; abogado.junior@telcosingenieria.com, coordinador.juridico@telcosingenieria.com.

II. CONSIDERACIONES TÉCNICAS

De acuerdo con lo anteriormente señalado, la Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual, de la Secretaría Distrital de Ambiente, emitió el **Concepto Técnico del 02007 del 22 de abril de 2025**, señalando lo siguiente:

“(…) 5. Análisis de la evaluación ambiental

La empresa TELCOS INGENIERIA S.A presentó ochenta y cuatro (84) vehículos del total requeridos, de los cuales el 8,33% incumplieron con la normatividad ambiental vigente de emisiones y el 15,48% incumplió por inspección previa de acuerdo a la NTC 4231:2012 y la NTC 4983:2012.

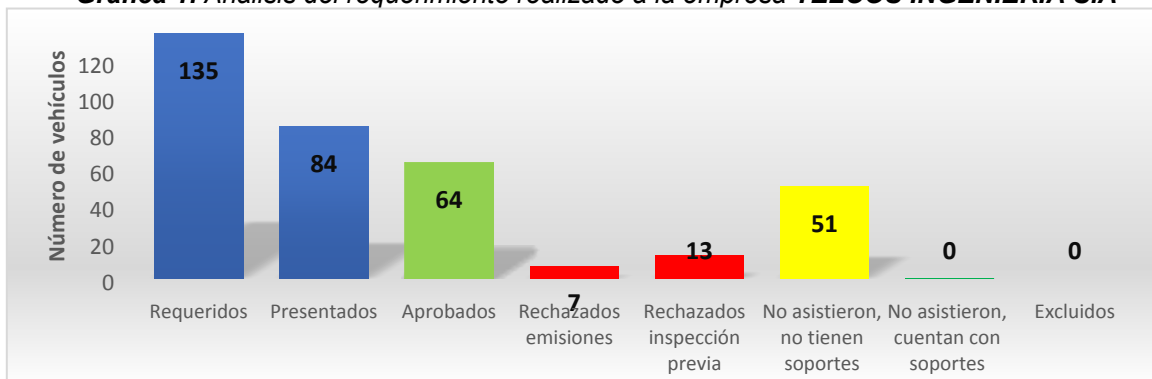
*Los vehículos restantes y especificados en la **Tabla 3** no asistieron al requerimiento en las fechas especificadas en el oficio radicado a la empresa, y corresponden a un 37,78% de inasistencia del total de la flota solicitada a la empresa mediante el oficio enumerado anteriormente.*

*La empresa mediante el radicado No. **2024ER152611** del 18/07/2024, presentó un reclamo debido a diversos inconvenientes en la presentación de los vehículos, el proceso de inspección y las pruebas de emisión de gases, argumentando que los vehículos están siendo rechazados sin una justificación formal u objetiva. Así mismo, solicitó una ampliación de plazo para presentar los vehículos citados mediante el radicado No. **2024EE119125** del 04/06/2024, por ende, se generó la respectiva reprogramación al requerimiento inicial mediante el radicado No. **2024EE161479** del 30/07/2024.*

*Por otro lado, y en atención a la solicitud con radicado No. **2024ER214016** del 11/10/2024, en donde solicitan una nueva ampliación para presentar los vehículos citados mediante el radicado No. **2024EE119125** del 04/06/2024, se informa que dicha solicitud no fue considerada, ya que se les había concedido una reprogramación inicial para la presentación de los vehículos.*

*La empresa no adjunta ningún documento justificando la inasistencia de los vehículos mencionados en la **Tabla 3**, en los tiempos especificados en la citación ambiental.*

Gráfica 1. Análisis del requerimiento realizado a la empresa TELCOS INGENIERIA S.A



Fuente: Base de datos fuentes móviles – (SCAAV).

6. Conclusiones

Teniendo en cuenta el análisis anterior, se encontró lo siguiente:

- A la empresa se le requirieron ciento treinta y cinco (135) vehículos mediante radicado No. **2024EE119125** del 04/06/2024, reprogramado con el radicado No **2024EE161479** del 30/07/2024, ver **Tabla 2**.
- Los vehículos relacionados en la **Tabla 3** siendo un total de cincuenta y uno (51) vehículos, no asistieron al requerimiento incumpliendo el artículo 8° de la Resolución Distrital 556 de 2003.
- Los vehículos relacionados en la **Tabla 4** siendo un total de dos (2) vehículos fueron rechazados por emisiones tipo Diésel, incumpliendo el **artículo 4 de la Resolución Distrital 02703 de 2023**.
- Los vehículos relacionados en la **Tabla 4A** siendo un total de cinco (5) vehículos fueron rechazados por emisiones tipo OTTO, incumpliendo el **artículo 32° de la Resolución Nacional 0762 de 2022**.
- De acuerdo con la **Tabla 5** diez (10) vehículos fueron rechazados por inspección previa, incumpliendo la NTC 4231:2012 numeral 3.1.3 “Inspección previa y preparación inicial del vehículo”, la Resolución IDEAM 105 de 2022 y el artículo 22 parágrafo 1° de la Resolución Nacional 0762 del 2022.
- De acuerdo con la **Tabla 5A** tres (3) vehículos fueron rechazados por inspección previa, incumpliendo la NTC 4983:2012 numeral 4.1.3 “Inspección previa y preparación inicial del vehículo”, la Resolución IDEAM 105 de 2022 y el artículo 22 parágrafo 1° de la Resolución Nacional 0762 del 2022.
- Los vehículos relacionados en la **Tabla 6** siendo un total de cuarenta y nueve (49) vehículos fueron aprobados, cumpliendo la Resolución 556 de 2003, la Resolución 02703 de 2023 y la NTC 4231:2012.
- Los vehículos relacionados en la **Tabla 6A** siendo un total de quince (15) vehículos fueron aprobados, cumpliendo la Resolución 556 de 2003, la Resolución 762 de 2022 y la NTC 4983:2012. (...).”

III. CONSIDERACIONES JURÍDICAS

De acuerdo con lo establecido en el artículo 8° de la Constitución Política de Colombia es obligación, a cargo del Estado colombiano y de los particulares, proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

El régimen sancionador, encuentra fundamento constitucional en el artículo 29 de la Constitución Política, que dispone la aplicación a toda clase de actuaciones administrativas, del debido proceso, en virtud del cual, “*Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio*”, y el desarrollo de la función administrativa conforme a los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad.

Por su parte, el artículo 79 de la Carta Política consagra el derecho de las personas a gozar de un ambiente sano y el deber del Estado de proteger la diversidad y la integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

A su vez, el artículo 80 de la misma Carta establece que el Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales renovables, para garantizar su desarrollo sostenible, así como su conservación, restauración o sustitución. También ordena que el Estado colombiano deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales a que haya lugar y exigir la reparación de los daños causados.

Del Procedimiento – Ley 1333 de 2009 modificada por la Ley 2387 del 25 de julio de 2024 *“Por Medio de la cual se modifica el Procedimiento Sancionatorio Ambiental, Ley 1333 De 2009, con el propósito de otorgar herramientas efectivas para prevenir y sancionar los infractores y se dictan otras disposiciones”.*

El procedimiento sancionatorio ambiental en Colombia se encuentra regulado en la Ley 1333 del 21 de julio de 2009 la cual fue modificada por la Ley 2387 del 25 de julio de 2024. En consecuencia, la citada Ley establece:

“Artículo 1. Objeto y alcance de la ley. La presente ley tiene por objeto modificar el procedimiento sancionatorio ambiental.

Artículo 2. Modifíquese el artículo 1 de la ley 1333 de 2009 el cual quedará así:

Artículo 1. Titularidad de la potestad sancionatoria en materia ambiental. El Estado es el titular de la potestad sancionatoria en materia ambiental y lo ejerce sin perjuicio de las competencias legales de otras autoridades a través del Ministerio de Ambiente y Desarrollo sostenible, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, las Corporaciones Autónomas Regionales, las de Desarrollo Sostenible, las Unidades Ambientales de los grandes centros urbanos a que se refiere el artículo 55 y 66 de la Ley 99 de 1993, los establecimientos públicos ambientales a que se refiere el artículo 13 de la Ley 768 de 2002 y Parques Nacionales Naturales de Colombia, de conformidad con las competencias establecidas por la ley y los reglamentos.

Parágrafo. En materia ambiental, se presume la culpa o el dolo del infractor, lo cual dará lugar a las medidas preventivas y sancionatorias. El infractor será sancionado definitivamente si no desvirtúa, en los términos establecidos en la presente Ley, la presunción de culpa o dolo para lo cual tendrá la carga de la prueba y podrá utilizar todos los medios probatorios legales.”

La Ley 1333 de 2009, modificada por la Ley 2387 del 25 de julio de 2024, señala en su artículo 3°, que son aplicables al procedimiento sancionatorio ambiental, los principios constitucionales y legales que rigen las actuaciones administrativas, y los principios ambientales prescritos en el artículo 9 del Código de Recursos Naturales Renovables Decreto Ley 2811 de 1974, 1 de la Ley 99 de 1993, la Ley 165 de 1994, la Ley 388 de 1997 y los demás principios contenidos en las disposiciones ambientales vigentes en que las sustituyan o modifiquen.

A su vez el artículo 6 modificó el artículo 5 de la Ley 1333 de 2009, en el cual se establece que: *“Se considera infracción en materia ambiental toda acción u omisión que constituya violación de las normas contenidas en el Código de Recursos Naturales Renovables, Decreto Ley 2811 de 1974, en la Ley 99 de 1993, en la Ley 165 de 1994, las demás normas ambientales vigentes y en los actos administrativos con contenido ambiental expedidos por la autoridad ambiental competente. Será también constitutivo de infracción ambiental la comisión de un daño al medio ambiente, con las mismas condiciones que para configurar la responsabilidad civil extracontractual establece el Código Civil y la legislación complementaria,*

a saber: El daño, el hecho generador con culpa o dolo y el vínculo causal entre los dos. Cuando estos elementos se configuren darán lugar a una sanción administrativa ambiental, sin perjuicio de la responsabilidad que para terceros pueda generar el hecho en materia civil”.

Por su parte los artículos 18, 19 y 20 de la norma ibídem establecen:

“Artículo 18. Iniciación del procedimiento sancionatorio. El procedimiento sancionatorio se adelantará de oficio, a petición de parte o como consecuencia de haberse impuesto una medida preventiva mediante acto administrativo motivado, que se notificará personalmente conforme a lo dispuesto en el Código Contencioso Administrativo, el cual dispondrá el inicio del procedimiento sancionatorio para verificar los hechos u omisiones constitutivas de infracción a las normas ambientales. En casos de flagrancia o confesión se procederá a recibir descargos. (...)”

Artículo 19. Notificaciones. En las actuaciones sancionatorias ambientales las notificaciones se surtirán en los términos del Código Contencioso Administrativo”.

Nota: (Código Contencioso derogado por el artículo 309 de la Ley 1437 de 2011. Ver Ley 1437 de 2011)

ARTÍCULO 20. Intervenciones. Iniciado el procedimiento sancionatorio, cualquier persona natural o jurídica podrá intervenir para aportar pruebas o auxiliar al funcionario competente cuando sea procedente en los términos de los artículos 69 y 70 de la Ley 99 de 1993. Se contará con el apoyo de las autoridades de policía y de las entidades que ejerzan funciones de control y vigilancia ambiental, así como con las entidades de investigación del SINA”.

PARÁGRAFO 1. En el caso de pruebas técnicas especializadas, conceptos o modelaciones, las autoridades podrán solicitar el apoyo a universidades públicas o privadas, o expertos científicos y técnicos sin que se hubiere realizado convenio, o contrato específico para ello.

En el marco de la autonomía universitaria, esta decidirá las mejores condiciones para su desarrollo, siempre que sea posible.

PARÁGRAFO 2. Cuando las personas a las que hace referencia este artículo presenten los recursos procedentes en la oportunidad procesal pertinente y cumpliendo los requisitos de ley, la autoridad ambiental competente entenderá que se trata de una, solicitud de intervención y dará trámite al recurso respectivo.

PARÁGRAFO 3. La información recaudada en las audiencias públicas ambientales de que trata el artículo 72 de la ley 99 de 1993 serán tenidas en cuenta como prueba en el procedimiento sancionatorio ambiental, bajo los criterios de pertinencia, conducencia y necesidad.

(Modificado por el artículo 24 de la ley 2387 de 2024)”

De otro lado, el artículo 22 de la citada Ley, dispone que para determinar con certeza los hechos constitutivos de infracción y completar los elementos probatorios, la autoridad ambiental competente podrá realizar todo tipo de diligencias administrativas, tales como visitas técnicas, toma de muestras, exámenes de laboratorio, mediciones, caracterizaciones, etc.

Aunado a lo anterior, el artículo 56 de la Ley 1333 de 2009 indica “...Las autoridades que adelanten procesos sancionatorios ambientales deberán comunicar a los Procuradores Judiciales Ambientales y Agrarios los autos de apertura y terminación de los procesos sancionatorios ambientales.”

Por su parte, la Ley 1437 de 2011¹ consagra en su artículo 3° en cuanto a principios que deben regir las actuaciones administrativas, lo siguiente:

“todas las autoridades deberán interpretar y aplicar las disposiciones que regulan las actuaciones y procedimientos administrativos a la luz de los principios consagrados en la Constitución Política, en la Parte Primera de este Código y en las leyes especiales.

Las actuaciones administrativas se desarrollarán, especialmente, con arreglo a los principios del debido proceso, igualdad, imparcialidad, buena fe, moralidad, participación, responsabilidad, transparencia, publicidad, coordinación, eficacia, economía y celeridad (...)”

Visto así los marcos normativos que desarrollan la presente etapa del proceso sancionatorio ambiental, el presente asunto se resolverá de la siguiente manera:

IV. CONSIDERACIONES DE LA SECRETARÍA

DEL CASO EN CONCRETO

Conforme a lo anterior y de acuerdo con lo indicado en el **Concepto Técnico del 02007 del 22 de abril de 2025**, esta Autoridad Ambiental, advierte eventos constitutivos de infracción ambiental materializados en presuntos incumplimientos a la normativa ambiental, así:

En materia de fuentes móviles.

Resolución 556 de 2003 “Por la cual se expiden normas para el control de las emisiones en fuentes móviles”

*“(...) **ARTICULO OCTAVO.** - El Departamento Técnico Administrativo del Medio Ambiente -DAMA- o la Secretaría de Tránsito y Transporte podrán solicitar a las entidades oficiales, privadas, empresas de transporte público o propietarios particulares, la presentación de alguno o algunos de los vehículos de su propiedad, contratados o afiliados, para efectuar una prueba de emisión de gases, en la fecha y lugar que lo disponga. El requerimiento se comunicará por lo menos con una semana de antelación. El mismo vehículo no podrá ser citado más de dos veces durante un año.*

***PARÁGRAFO PRIMERO.** - Contra las personas naturales o jurídicas que incumplan el requerimiento del DAMA se impondrán multas de treinta (30) salarios mínimos diarios legales vigentes por cada vehículo, previo procedimiento administrativo sancionatorio ambiental.*

² Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo

Resolución Distrital 02703 de 2023 “Por la cual se establecen límites máximos permisibles de emisión en densidad de humo a los que están sujetos las fuentes móviles terrestres de carretera con motor encendido por compresión que circulan en el perímetro urbano del Distrito Capital”

“(…) Artículo 4°. - Límites máximos de emisión permisibles a las fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por compresión. Las fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por compresión durante su funcionamiento en condición de aceleración libre y a temperatura normal de operación, no podrán descargar al aire humos cuya densidad exceda los valores indicados en la tabla 1.

Tabla 1. Límites máximos permisibles de emisión para fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por compresión.

Año modelo	Densidad de humo - K (m ⁻¹)	
	CC<5000	CC≥5000
Anterior a 2001	4.5	4.0
2001 – 2015	3.5	3.0
2016 y posterior	2.5	2.0

Parágrafo 1°.- Las fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por compresión que hagan parte del programa de autorregulación ambiental adoptado por las Resoluciones 1869, 2823 de 2006 y 4314 de 2018, o aquella que lo modifique o sustituya deberán dar cumplimiento a los límites máximos de emisión permisibles señalados en la tabla 2:

Tabla 2. Límites máximos permisibles de emisión para fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por compresión exigibles a partir del 1° de enero de 2025.

Año modelo	Densidad de humo - K (m ⁻¹)	
	CC<5000	CC≥5000
Anterior a 2001	3.4	3.4
Año modelo	Densidad de humo - K (m ⁻¹)	
	CC<5000	CC≥5000
2001 – 2015	2.4	2.0
2016 y posterior	2.0	1.8

Parágrafo 2°. - A partir del 1° de enero de 2025 todas las fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por compresión deberán cumplir con los límites máximos permisibles de emisión señalados en la tabla 2 de la presente resolución.

Parágrafo 3°. - Los límites máximos de emisión permisibles descritos en el presente artículo, serán exigibles a los 6 meses a partir de la publicación de la presente resolución. (…)

Resolución Nacional 0762 de 2022 “Por la cual se reglamentan los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamentan los artículos 2.2.5.1.6.1, 2.2.5.1.8.2 y 2.2.5.1.8.3 del Decreto 1076 de 2015 y se adoptan otras disposiciones”

*“(…) **Artículo 22. Verificación del cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión en prueba estática por parte de autoridades ambientales.** Las autoridades ambientales podrán verificar, sin previo aviso y en el marco de sus competencias, el cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión en prueba estática establecidos en la presente resolución, en las fuentes móviles terrestres de carretera que vayan a ser vendidas por el fabricante, ensamblador, importador o comercializador. Así mismo, podrán verificar las características de funcionamiento de los equipos y procedimientos utilizados para la realización de las pruebas de medición de emisiones.*

*“(…) **Parágrafo 1.** Los equipos y procedimientos que utilice la autoridad ambiental deberán cumplir con las Normas Técnicas Colombianas (NTC) 4231, 4983, 5365 y contar con la autorización otorgada por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM). (…)*

Artículo 32. Límites máximos permisibles de emisión para fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por chispa. En la tabla 28 se establecen los límites máximos de emisión para fuentes móviles terrestres de carretera de encendido por chispa, durante su funcionamiento en velocidad de crucero y en condición de marcha mínima o ralentí.

Tabla 28. Límites máximos permisibles de emisión para fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por chispa en velocidad de crucero y en condición de marcha mínima o ralentí.

Año modelo	CO (%)	HC (ppm)
1970 y anteriores	5,0	800
1971 – 1984	4,0	650
1985 – 1997	3,0	400
1998 y posterior	1,0	200

En la tabla 29 se establecen los límites máximos de emisión para fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por chispa, durante su funcionamiento en velocidad de crucero y en condición de marcha mínima o ralentí, los cuales se harán exigibles a partir de los seis (6) meses contados desde la entrada en vigencia de la presente resolución.

Tabla 29. Límites máximos permisibles de emisión para fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por chispa en velocidad de crucero y en condición de marcha mínima o ralentí, los cuales se harán exigibles seis (6) meses contados desde la entrada en vigencia de la presente resolución.

Año modelo	CO (%)	HC (ppm)
1984 y anteriores	4,0	650
1985 – 1997	3,0	400

1998 – 2009	1,0	200
2010 y posterior	0,8	160

Parágrafo. Para vehículos de encendido por chispa que operan con gasolina, si la concentración de O₂ excede el 5% o la concentración de CO₂ es inferior al 7%, se entenderá que existe dilución de la muestra y la fuente móvil deberá ser rechazada. Para vehículos de encendido por chispa que operan con gas natural o GLP la condición de dilución y rechazo aplicará cuando el CO₂ sea inferior al 7%. (...)”

Norma Técnica Colombiana 4231 del 31 de octubre de 2012 “Procedimientos de evaluación y características de los equipos de flujo parcial necesarios para medir las emisiones de humo generadas por las fuentes móviles accionadas con ciclo diésel. Método de aceleración libre”

“(...) 3.1.3 Inspección previa y preparación inicial del vehículo

Deben ser verificados los siguientes aspectos:

3.1.3.1 Si el vehículo posee transmisión manual, ésta debe estar en posición neutro y el pedal de embrague debe estar libre, durante toda la prueba de opacidad.

NOTA Para algunos modelos de vehículos puede ser necesario activar y desactivar el embrague durante la preparación del vehículo con el fin de no alterar las revoluciones a las cuales se debe ejecutar la prueba de aceleración súbita.

3.1.3.2 Si el vehículo posee transmisión automática, esta debe estar en posición de parqueo. Si la transmisión no presenta esta opción, debe ubicarse en la posición de neutro, durante toda la prueba de opacidad.

3.1.3.3 Las ruedas del vehículo deben estar bloqueadas o el vehículo debe estar inmovilizado para evitar que se ponga en movimiento durante la prueba, poniendo en peligro a los inspectores.

3.1.3.4 Las luces del vehículo deben estar encendidas.

NOTA En caso de presentarse interferencia o inestabilidad en la lectura de velocidad de giro del motor, causada por las luces encendidas, se puede realizar la prueba con las luces apagadas.

3.1.3.5 El sistema de aire acondicionado debe estar apagado.

3.1.3.6 Si el vehículo posee freno de motor o de escape, estos deben desactivarse.

3.1.3.7 Todo sistema de precalentamiento del aire de admisión debe estar apagado.

3.1.3.8 Se debe verificar que no se presente ninguna de las siguientes condiciones anormales:

- Existencia de fugas en el tubo, uniones del múltiple y silenciador del sistema de escape del vehículo.
- Salidas adicionales en el sistema de escape diferentes a las de diseño original del vehículo.

- Ausencia de tapones de aceite o fugas en el mismo.
 - Ausencia de tapones de combustible o fugas en el mismo.
 - Instalación de accesorios o deformaciones en el tubo de escape que no permitan la introducción del acople.
 - Incorrecta operación del sistema de refrigeración, cuya verificación se hará por medio de inspección.
- NOTA 1 Esta inspección puede consistir en verificación de fugas, verificación del estado del ventilador del sistema, vibraciones o posibles contactos por deflexión de los alabes del ventilador a altas revoluciones o elementos con sujeción inadecuada, entre otros.
- Ausencia o incorrecta instalación del filtro de aire, y
 - Activación de dispositivos instalados en el motor o en el vehículo que alteren las características normales de velocidad de giro y que tengan como efecto la modificación de los resultados de la prueba de opacidad o que impidan su ejecución adecuada. Si no pueden ser desactivados antes de la siguiente prueba, el vehículo es rechazado por operación inadecuada.

NOTA 2 Las anteriores inspecciones no son secuenciales.

NOTA 3 Los orificios de drenaje propios del diseño original que se presentan en algunos tubos de escape no se deben considerar como fugas y por lo tanto no generan el rechazo del vehículo.

En caso de presentarse alguna de estas condiciones, el inspector ingresará la respectiva observación al software de aplicación para que se genere automáticamente el informe de rechazo para el vehículo en prueba.

3.1.3.9 El Opacímetro debe registrar la temperatura de operación del motor con el fin de establecer la correcta operación del mismo. Esta temperatura debe ser estimada por medio de la medición del aceite de lubricación u otros métodos disponibles. En esta inspección se pueden presentar dos circunstancias:

- En caso de que la temperatura registrada por el equipo sea superior o igual a 50 °C, se realiza la prueba. No obstante, es responsabilidad del inspector garantizar que se alcance la temperatura óptima de operación justo antes de realizar la prueba.
- En caso de que la temperatura registrada por el equipo sea inferior a 50 °C, la prueba puede realizarse, bajo las siguientes consideraciones. Se registra la temperatura inicial y final de la prueba unitaria de aceleración. Si se presenta una diferencia igual o superior a 10 °C entre estas temperaturas, la prueba unitaria es abortada. Se realiza una prueba unitaria más. Si se presenta este fenómeno nuevamente, se rechaza el vehículo por operación incorrecta.

NOTA 1 En cualquier caso antes de realizar el registro de temperatura se recomienda operar el motor a revoluciones medias por un tiempo prudencial, dependiendo de la temperatura inicial medida y el modelo del motor, hasta que se determine que la temperatura es estable. Esta acción conducirá a: alcanzar la temperatura normal de operación, obtener un resultado de opacidad representativa del

motor en prueba y evitar condiciones de aborto por variaciones de temperatura, en especial cuando no es posible el registro de temperatura.

3.1.3.10 *El software de aplicación debe solicitar la realización de una aceleración suave, con el fin de determinar la correcta operación de los sistemas de control de velocidad de giro del motor. En caso de evidenciarse la incorrecta operación de este sistema o su ausencia, se emitirá concepto de rechazo, debido a que presenta deficientes condiciones de operación.*

3.1.3.11 *El software de aplicación debe registrar los valores de la velocidad mínima (ralentí) y máxima (gobernación).*

3.1.3.12 *En caso de que los valores registrados se encuentren fuera de los intervalos establecidos por el fabricante del vehículo (ficha técnica o manual de operación), se rechaza el vehículo, por presentar malas condiciones de operación. En caso que no se cuente con ninguna información, se debe seguir el siguiente procedimiento:*

3.1.3.12.1 *Con el motor en ralentí, se presiona lentamente el acelerador y se permite que la velocidad del motor se incremente gradualmente para alcanzar su velocidad gobernada. A medida que se incrementa la velocidad se debe prestar atención a cualquier indicación visible o sonora que pueda poner en duda las condiciones normales del motor o del vehículo.*

3.1.3.12.2 *Si no hay señales de problemas, se debe permitir que el motor incremente su velocidad hasta tal punto en que sea posible comprobar que el sistema de inyección de combustible limita la velocidad máxima del motor. Si hay algún indicio de que la capacidad limitadora del sistema de inyección de combustible no está operando, o que se esté presentando algún daño en el motor o alguna condición insegura para el personal o el equipo, debe liberarse inmediatamente el acelerador y rechazar el vehículo.*

3.1.3.13 *El software de aplicación debe solicitar la realización de una aceleración súbita, en la cual el acelerador es accionado a fondo en un tiempo igual o inferior a 1 s. Si el vehículo no alcanza la velocidad de gobernación registrada previamente con una variabilidad máxima de ± 100 r/min en menos de 5 s, se repite la aceleración dos veces más. Si en ninguna de estas aceleraciones se alcanza la velocidad de gobernación en el tiempo indicado, se rechaza el vehículo, debido a presentar condiciones deficientes de operación. (...)*

Norma Técnica Colombiana 4983 del 22 de febrero de 2012 “Calidad del aire. evaluación de gases de escape de vehículos automotores que operan con ciclo OTTO. método de ensayo en marcha mínima (ralentí) y velocidad crucero, y especificaciones para los equipos empleados en esta evaluación”

“(...) 4.1.3 Inspección y preparación previa del vehículo por parte del inspector

4.1.3.1 *Se debe digitar la información del propietario, del vehículo respectivo, de acuerdo con lo establecido en el numeral 6 de la presente norma.*

NOTA Los datos del vehículo pueden ser introducidos por el inspector o un ayudante en un terminal remoto.

4.1.3.2 *Se debe verificar que la transmisión esté en neutro (transmisiones manuales) o en parqueo o neutral (transmisiones automáticas).*

4.1.3.3 Se deben encender las luces y comprobar que cualquier otro equipo eléctrico este apagado.

4.1.3.4 Se debe colocar en marcha el motor del vehículo y verificar que éste llegue a su temperatura mínima de prueba, mediante las lecturas dadas por el sensor de temperatura, verificando que se cumplan las siguientes condiciones:

- 60 °C, cuando se mide en el aceite lubricante del motor.

- 45 °C, cuando se mide en el bloque del motor.

4.1.3.5 Una vez medida la temperatura mínima inicial, y haya sido registrada por el software de aplicación, el sensor de temperatura puede ser retirado.

4.1.3.6 En caso de no ser posible medir directamente la temperatura del motor, o que aun medida no se logre alcanzar la temperatura mínima, o en vehículos con convertidor catalítico, se debe mantener el vehículo a revoluciones crucero, por un periodo de dos (2) min, condición que debe ser controlada por el software de aplicación.

4.1.3.7 Se debe verificar que no se presente ninguna de las siguientes condiciones anormales:

- Existencia de fugas en el tubo, uniones del múltiple y silenciador del sistema de escape del vehículo.

- Salidas adicionales en el sistema de escape diferentes a las de diseño original del vehículo.

- Ausencia de tapones de aceite o fugas en el mismo - Ausencia de tapas o tapones de combustible o fugas en el mismo

- Sistema de admisión de aire en mal estado (filtro roto, o deformado) o ausencia del filtro de aire

- Desconexión de sistemas de recirculación de gases provenientes del Carter del motor. (Por ejemplo, válvula de ventilación positiva del Carter).

- Instalación de accesorios o deformaciones en el tubo de escape que no permitan la introducción de la sonda.

- Incorrecta operación del sistema de refrigeración, cuya verificación se hará por medio de inspección.

NOTA 1 Esta inspección puede consistir en verificación de fugas, verificación del estado del ventilador del sistema, vibraciones o posibles contactos por deflexión de los alabes del ventilador a altas revoluciones o elementos con sujeción inadecuada, entre otras.

NOTA 2 Para las ensambladoras se tienen en cuenta las verificaciones en la línea de ensamble.

En caso de presentarse alguna de estas condiciones, el inspector ingresará la respectiva observación al software de aplicación para que se genere automáticamente el informe de rechazo para el vehículo en prueba.

NOTA 1 Las anteriores inspecciones no son secuenciales

NOTA 2 Los orificios de drenaje propios del diseño original que se presentan en algunos tubos de escape no se deben considerar como fugas y por lo tanto no generan el rechazo del vehículo.

4.1.3.8 *Tomar la lectura de revoluciones del motor a través del tacómetro del analizador y verificar que las revoluciones en ralentí corresponden a las especificadas por el fabricante.*

4.1.3.9 *Cuando las especificaciones del fabricante no se conozcan, estas deben estar entre 400 r/min y 1100 r/min. Si se encuentra que dichas revoluciones están por fuera del parámetro, o presentan una inestabilidad de ± 150 r/min, el software de aplicación debe generar automáticamente el certificado de rechazo para el vehículo en prueba.*

4.1.3.10 *Con las sondas de temperatura y revoluciones instaladas en el vehículo, efectuar una aceleración a 2 500 rpm \pm 250 rpm, manteniendo esta condición por veinte (20) s. Si se observa emisión de humo, negro o azul y éste se presenta de manera constante por más de diez (10) s tanto en condición de Ralentí como en cruce, no se continuará con el procedimiento de prueba y el vehículo debe ser rechazado. En este caso, el operario debe ingresar al sistema la correspondiente información, para que el software del analizador permita la generación del certificado de rechazo de la prueba para dicho vehículo. (...)*

Resolución IDEAM 105 de 2022 *“Por la cual se actualiza el procedimiento de Autorización de Organismos de Evaluación de la Conformidad (OEC), para la medición de emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles en Colombia”*

*“(…) **Artículo 1°. Objeto.** La presente resolución tiene por objeto establecer los procedimientos que deberán cumplir los Organismos de Evaluación de Conformidad (OEC), del sector público y privado que realicen medición de emisiones contaminantes generadas por fuentes móviles en el territorio colombiano. (...)*

DISPOSICIONES POR ACTUALIZACIÓN A LAS NORMAS

Artículo 59. Actualización Normas: Ambientales, ISO e Icontec. Cuando sean promulgadas oficialmente en Colombia nuevas versiones de la norma NTC-ISO/IEC 17025, NTC 4231, NTC 4983 y NTC 4365, o normas ambientales tanto nacionales como locales, relacionadas con el tema de emisiones de fuentes móviles, u otras que la sustituyan, adicionen o complementen, los OEC a los que ya se les haya reconocido formalmente la competencia técnica para la evaluación de emisiones a fuentes móviles, mediante el proceso de autorización ante el Ideam, con base en normas técnicas que han sido sujetas de actualización, tendrán el plazo para efectuar los ajustes correspondientes que determine el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en caso que así sea determinado o máximo tres (3) meses contados a partir de su publicación, salvo que el Ideam establezca otra disposición diferente.

Parágrafo: Para los OEC que se encuentren en proceso de reconocimiento de competencia técnica mediante el proceso de autorización a las que ya se les haya realizado visita técnica y estén pendientes de Acto Administrativo de autorización, contarán con tres (3) meses contados a partir de su publicación para realizar las actualizaciones pertinentes de acuerdo con la entrada en vigencia de la autorización salvo que el Ideam establezca otra disposición diferente. (...)

De conformidad con lo considerado en el **Concepto Técnico del 02007 del 22 de abril de 2025**, se evidencia un presunto incumplimiento de las normas anteriormente citadas por parte de la sociedad **TELCOS INGENIERIA S.A.**; toda vez que:

- Los vehículos identificados con las placas que se relacionan en el cuadro adjunto, no fueron presentados en la fecha señalada en el radicado 2024EE119125 del 4 de junio de 2024 y reprogramado mediante el radicado 2024EE161479 del 30 de julio de 2024; ante la Secretaría Distrital de Ambiente, con el fin de efectuar las correspondientes pruebas de emisión.

No.	Placa	No.	Placa	No.	Placa	No.	Placa
1	EQO535	14	GEU598	27	LLL279	40	TZS059
2	EQO538	15	GUQ591	28	LQK033	41	WFH280
3	FSU470	16	GUU868	29	LQK036	42	WFI119
4	FSV294	17	JTY023	30	LZO198	43	WGG434
5	FSV539	18	JTZ661	31	SLH433	44	WGP333
6	FSV542	19	JVK489	32	SPN918	45	WGP335
7	FSV544	20	KSK332	33	SPN919	46	WGP337
8	FVQ899	21	KSK338	34	TDK676	47	WGP339
9	FVQ971	22	LCN018	35	THX329	48	WGP342
10	GET050	23	LJU247	36	TL0626	49	WGP343
11	WGZ040	24	WLP414	37	WNO033	50	WOZ079
12	WGZ469	25	WLQ310	38	WOW747	51	WPT943
13	WLL750	26	WLS556	39	WOZ078	--	--

- Los vehículos identificados con placas; KSQ068 y GES622, excedieron los límites máximos de emisión tipo diésel:

No.	Placa	Fecha	Resultado densidad de humo - K (m -1)	Límites máximos de densidad de humo - K (m -1)	Modelo vehículos
1	KSQ068	8/07/2024	7,54	2,0	2022
2	GES622	30/07/2024	2,51	2,5	2020

- Los vehículos identificados con las placas que se relacionan en el cuadro adjunto, fueron rechazados por emisiones tipo OTTO:

No.	Placa	Fecha	Velocidad crucero				Velocidad ralenti				Modelo
			HC (ppm)	CO (%)	CO ₂ (%)	O ₂ (%)	HC (ppm)	CO (%)	CO ₂ (%)	O ₂ (%)	
1	WNL856	21/06/2024	27	0,31	14,16	0,02	185	2,81	12,86	0,00	2015
2	EXX504	24/06/2024	2892	0,22	10,67	6,34	3189	0,22	10,67	6,41	2019
3	WDC704	24/06/2024	303	0,39	10,53	4,76	321	0,50	13,67	0,91	2016
4	HKK709	25/06/2024	791	2,13	11,67	2,61	976	2,07	11,67	2,59	2014
5	WDC613	26/06/2024	93	0,75	13,47	0,91	236	0,63	13,57	0,78	2016

- Los vehículos identificados con las placas que se relacionan en el cuadro adjunto, no subsanaron la inspección previa:

No.	Placa	Fecha	Tipo de falla
1	EXX910	26/06/2024	GOBERNADOR NO LIMITA LAS REVOLUCIONES.NOTA: RECHAZADA GOBERNADOR NO LIMITA LAS REVOLUCIONES, DEFICIENTES CONDICIONES DE OPERACION 0rpm
2	EXX628	24/07/2024	RECHAZADA CONDICIONES INSEGURAS (VISIBLES O SONORAS)
3	EXX907*	13/09/2024	OPERACION INADECUADA. RECHAZADA. NOTA ACTIVACION DE DISPOSITIVOS INSTALADOS EN EL MOTOR O EN EL VEHICULOS QUE ALTERAN LAS CARATERISTICAS NORMALES DE VELOCIDAD DE GIRO DEL MOTOR. RECHAZADA. INESTABILIDAD EN REVOLUCIONES DURANTE LOS CICLOS DE MEDICION RPM INESTABLES O FUERA DE RANGO NOTA: RECHAZADA RPM INESTABLES
4	WGP336	27/09/2024	RECHAZADA CONDICIONES INSEGURAS (VISIBLES O SONORAS)
5	KSK337	1/10/2024	RECHAZADA. EL VEHICULO NO ALCANZO LA GOBERNADA EN MENOS DE 5 SEG, DEFICIENTES CONDICIONES DE OPERACIÓN.
6	WGZ123	09/10/2024	RECHAZADA CONDICIONES INSEGURAS (VISIBLES O SONORAS)
7	WGP346	16/10/2024	RECHAZADA CONDICIONES INSEGURAS (VISIBLES O SONORAS)
8	WGX914	16/10/2024	RECHAZADA CONDICIONES INSEGURAS (VISIBLES O SONORAS)

9	WGP334	17/10/2024	RECHAZADA CONDICIONES INSEGURAS (VISIBLES O SONORAS)
10	JUZ593	5/07/2024	RECHAZADA. INESTABILIDAD EN REVOLUCIONES DURANTE LOS CICLOS DE MEDICIÓN

- Los vehículos identificados con las placas que se relacionan en el cuadro adjunto, no subsanaron la inspección previa:

No.	Placa	Fecha	Tipo de falla
1	GUV250	20/06/2024	RECHAZADA POR INSPECCION PREVIA. EXISTENCIA DE FUGAS EN EL TUBO, UNIONES DEL MÚLTIPLE Y SILENCIADOR DEL SISTEMA DE ESCAPE DEL VEHÍCULO. FUGAS EN EL SISTEMA DE SILENCIADOR
2	WGZ033	24/06/2024	EL VEHÍCULO (NO) CUMPLE CON LA INSPECCION PREVIA (NUMERAL 4.1.3.10) BAJO LA/NTC4983:2012. RPM FUERA DE RANGO 0 rpm, Rango fabricante (400/1100)
3	JKV185	18/10/2024	RECHAZADA POR INSPECCION PREVIA. EXISTENCIA DE FUGAS EN EL TUBO, UNIONES DEL MÚLTIPLE Y SILENCIADOR DEL SISTEMA DE ESCAPE DEL VEHÍCULO.

En ese orden, no se considera necesario hacer uso de la etapa de indagación preliminar prevista en el artículo 17 de la Ley 1333 de 2009, modificada por Ley 2387 de 2024, toda vez que la información que tiene a disposición la autoridad ambiental permite establecer la existencia de una conducta presuntamente constitutiva de infracción ambiental y por tanto el mérito suficiente para dar inicio al procedimiento sancionatorio ambiental a través del auto de apertura de investigación.

Así las cosas, atendiendo lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley 1333 de 2009, modificada por Ley 2387 de 2024, la Dirección de Control Ambiental de la Secretaría Distrital de Ambiente dispondrá iniciar procedimiento administrativo sancionatorio de carácter ambiental en contra de la sociedad **TELCOS INGENIERIA S.A.**; con el fin de verificar los hechos u omisiones presuntamente constitutivos de infracción ambiental, contenidos en el precitado concepto técnico.

V. COMPETENCIA DE LA SECRETARÍA

El artículo 5° del Decreto 109 de 2009, modificado por el Decreto 175 de 2009, en su literal d) asigna a esta Secretaría la función de ejercer la autoridad ambiental en el Distrito Capital, en cumplimiento de las funciones asignadas por el ordenamiento jurídico vigente, a las autoridades competentes en la materia.

De acuerdo con lo dispuesto en el numeral 1 del artículo 2° de la Resolución 01865 del 6 de julio de 2021, modificada y adicionada por la Resolución 046 del 13 de enero de 2022 y modificada

por la Resolución 0689 del 03 de mayo de 2023 de la Secretaría Distrital de Ambiente, se delega en el Director de Control Ambiental, entre otras funciones, la de:

“1. Expedir los actos administrativos de trámite y definitivos relacionados con los procesos sancionatorios de competencia de la Secretaría Distrital de Ambiente.”

En mérito de lo expuesto, la Dirección de Control Ambiental de la Secretaría Distrital de Ambiente,

DISPONE

ARTÍCULO PRIMERO: Iniciar procedimiento administrativo sancionatorio de carácter ambiental en los términos del artículo 18 de la Ley 1333 de 2009, modificada por la Ley 2387 de 2024 en contra de la sociedad **TELCOS INGENIERIA S.A.**, con NIT 900042474 - 2, con el fin de verificar los hechos u omisiones constitutivas de infracción a las normas ambientales y atendiendo a lo establecido en la parte motiva del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SEGUNDO: Realizar de oficio todo tipo de diligencias y actuaciones administrativas que se estimen necesarias y pertinentes en los términos del artículo 22 de la Ley 1333 de 2009, modificada por Ley 2387 de 2024, si hubiere lugar a ello, en orden a determinar con certeza los hechos constitutivos de infracción y completar los elementos probatorios.

ARTÍCULO TERCERO: Notificar el contenido del presente acto administrativo a la sociedad **TELCOS INGENIERIA S.A.**; con NIT 900042474 - 2, enviando citación al correo electrónico mauricio.botero@telcosingenieria.com, de conformidad con lo establecido en los artículos 66 y subsiguientes de la Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

PARÁGRAFO: Al momento de la notificación, se hará entrega a la sociedad **TELCOS INGENIERIA S.A.**, de una copia simple (digital o física) del **Concepto Técnico del 02007 del 22 de abril de 2025**, fundamento técnico del presente acto administrativo, para su debido conocimiento.

ARTÍCULO CUARTO: En caso de que el presunto infractor incurra en una causal de disolución, o prevea entrar o efectivamente entre en proceso de disolución, fusión, escisión, reorganización, reestructuración, liquidación o insolvencia regulados por las normas vigentes, deberá actuar conforme a lo dispuesto en el artículo 9A de la Ley 1333 de 2009, adicionado por la Ley 2387 de 2024, e informar de manera inmediata esta situación a esta autoridad ambiental.

ARTÍCULO QUINTO: Comunicar el presente acto administrativo a la Procuraduría Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios, conforme lo dispone el artículo 56 de la Ley 1333 de 2009, modificada por la Ley 2387 de 2024.

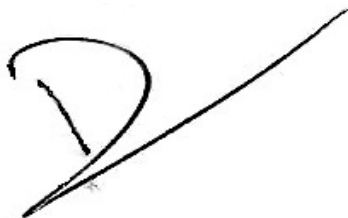
ARTÍCULO SEXTO: Publicar el presente acto administrativo en el Boletín Legal Ambiental que para el efecto disponga la Entidad, lo anterior en cumplimiento del artículo 70 de la Ley 99 de

1993.

ARTÍCULO SÉPTIMO: El expediente **SDA-08-2025-2117** estará a disposición de la interesada en la oficina de expedientes de esta Secretaría de conformidad con lo preceptuado en el artículo 36 de la Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO OCTAVO: Contra el presente acto administrativo no procede recurso alguno de conformidad con lo preceptuado en el artículo 75 de la Ley 1437 de 2011 - Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

NOTIFÍQUESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE
Dado en Bogotá D.C., a los 16 días del mes de octubre del año 2025



DANIEL RICARDO PAEZ DELGADO
DIRECCIÓN DE CONTROL AMBIENTAL

Elaboró:

MELISA RUIZ CARDENAS	CPS:	SDA-CPS-20250820	FECHA EJECUCIÓN:	29/09/2025
----------------------	------	------------------	------------------	------------

Revisó:

ANDREA CASTIBLANCO CABRERA	CPS:	SDA-CPS-20250818	FECHA EJECUCIÓN:	07/10/2025
----------------------------	------	------------------	------------------	------------

Aprobó:

DANIEL RICARDO PAEZ DELGADO	CPS:	FUNCIONARIO	FECHA EJECUCIÓN:	16/10/2025
-----------------------------	------	-------------	------------------	------------