

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241340466901



25-04-2024

Bogotá, D.C.;

Señora:

SHIRLEY CAROLINE SÁNCHEZ CATÓLICO

Asunto: Solicitud de concepto.

TRÁNSITO - PLAN ESTRATÉGICO SEGURIDAD VIAL PESV - Exámenes psicosenométricos.

Radicado No. 20243030309952 de 26 de febrero del 2024.

Respetada Señora Sánchez, reciba un cordial saludo por parte del Ministerio de Transporte.

La Coordinación del Grupo de conceptos y Apoyo Legal de la Oficina Asesora de Jurídica del Ministerio, en ejercicio de sus funciones, se permite dar respuesta a la solicitud contenida en el documento con radicado con el No. 20243030309952 de 26 de febrero del 2024, mediante el cual formula la siguiente:

CONSULTA

"1. ¿Existe la obligatoriedad de que la empresa realice las pruebas psicosenométricas cuando ya la autoridad (RUNT) las ha aprobado para emitir la licencia de conducción?"

2. ¿Existe alguna norma vigente que obligue a las empresas a realizar estas pruebas en el proceso de ingreso de los conductores y en los exámenes periódicos?"

3. ¿Existe algún incumplimiento normativo en caso de que las empresas no realicen los exámenes psicosenométricos a los conductores?"

CONSIDERACIONES

En virtud de lo preceptuado en el artículo 2 de la Resolución 0005280 del 29 de noviembre de 2013, mediante el cual se establecen entre otras, las funciones del Grupo Conceptos y Apoyo Legal de la Oficina Asesora de Jurídica de este Ministerio:

"6. Conceptuar en materia de transporte Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo y Terrestre, que no sean competencia de otras entidades.

7. Conceptuar y absolver las consultas que sean sometidas a su consideración que formulen los organismos públicos y privados, así como las personas particulares y las demás que sean sometidas a su consideración".

Por lo anterior, debemos señalar que el Grupo Conceptos y Apoyo Legal de la Oficina Asesora de Jurídica tiene funciones específicas, lo que implica analizar de manera abstracta y general el tema



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241340466901



25-04-2024

objeto de estudio. No tiene facultades para resolver casos concretos presentados a la administración.

Marco Normativo

El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, “Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.”, modificado por el artículo 110 del Decreto 2106 de 2019, “Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública.”, preceptúa:

“Artículo 12. Modificado por el Decreto 2106 de 2019, artículo 110. Diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST)

En ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval para su implementación.

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que contendrá como mínimo:

- 1. Diagnóstico y caracterización de los riesgos de seguridad vial de la empresa, asociados a la flota de vehículos o al personal de conductores.*
- 2. Capacitaciones en seguridad vial a los trabajadores de su entidad organización o empresa independientemente del cargo o rol que desempeñe.*
- 3. Compromisos claros del nivel directivo de la entidad organización o empresa orientados al cumplimiento de las acciones y estrategias en seguridad vial.*
- 4. Actividades de inspección y mantenimiento periódico a los vehículos de la entidad organización o empresa incluidos los vehículos propios de los trabajadores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento misional de su objeto o función”.*

Entre tanto, el artículo 7.2.1. y 7.2.2. de la Resolución 20223040045295 del 2022, “Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte”, establece lo siguiente:

“Artículo 7.2.1. Objeto. El presente capítulo tiene por objeto adoptar la “Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”, contenida en el Anexo 63, la cual hace parte integral de la presente resolución.

Artículo 7.2.2. Ámbito de aplicación. La “Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”, contenida en el Anexo 63 de la presente resolución, aplica a todas las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado obligadas a diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, según lo establecido en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019,



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241340466901



25-04-2024

así como al Ministerio de Trabajo, Superintendencia de Transporte y Organismos de Tránsito como autoridades de verificación a la implementación en el marco de sus competencias y de conformidad con el artículo 1° de la Ley 2050 de 2020.”

A su turno, el artículo 1 del Decreto 1521 de 2021, “Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”, al tenor dispone:

“Artículo 1. Modifíquese el literal a) del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

a) Plan Estratégico de Seguridad Vial: Herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deben adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos”.

Entre tanto, el paso 11- Responsabilidad y comportamiento seguro (aplicación para nivel Avanzado), contenido en el Anexo 63 “Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”, de la Resolución 20223040045295 del 2022, establece la siguiente:

“Capítulo I. Metodología para el diseño e implementación del PESV

Teniendo en cuenta que la Ley 1503 del 2011 define lineamientos en responsabilidad social empresarial de cara a la política de seguridad vial del país, corresponde a las organizaciones promover en sus colaboradores la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía independiente del rol, que asuman como actor vial (peatón, pasajeros, ciclista, motociclista o conductor), para ello el PESV representa una herramienta de gestión del riesgo en seguridad vial para las organizaciones y su comunidad.

Para efectos del PESV, son colaboradores de la organización, todos los trabajadores independientes de su forma de vinculación o contratación, los empleados, contratistas, afiliados, o personas vinculadas mediante tercerización, subcontratación, outsourcing o por intermediación laboral de manera Permanente u ocasión, que realizan funciones para los diferentes procesos de la organización.

(...)

Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro (aplicación para nivel Avanzado),

Para la definición de la responsabilidad de los colaboradores en el PESV y la evaluación de su comportamiento en la relación con la seguridad vial, la organización debe:

Documenta en uno o varios procedimientos en los que se establezcan los requisitos de contratación en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales (pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos entre otros).



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241340466901



25-04-2024

(...).

Teniendo en cuenta estos elementos, el diagnostico, debe estar documentado y se debe actualizar al menos una vez al año. (...)

Marco Normativo

En concordancia con el marco normativo, es menester establecer que el Plan Estratégico de Seguridad Vial, -PESV- es una herramienta de gestión que contiene acciones, mecanismos, estrategias, medidas de planificación, implementación y seguimiento, con el propósito fundamental de instaurar hábitos y conductas seguras en los conductores y así mismo disminuir el riesgo de accidentabilidad en las vías.

De este modo, los artículos 7.2.1 y 7.2.2. de la Resolución 20223040045295 del 2022, adoptan la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, PESV, contenida en el Anexo 63 denominada *“Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”*.

Ahora bien, bajo los lineamientos en responsabilidad social empresarial de cara a la política de seguridad vial del país consagrados en la ley 1503 del 2011, corresponde a las organizaciones promover en sus colaboradores la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía independiente del rol que desempeñe en la empresa.

En ese orden de ideas, el paso 11 - Responsabilidad y comportamiento seguros, del Anexo 63 denominada *“Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”*, de la Resolución 20223040040595 del 2022 Responsabilidad y comportamiento seguros, establece que solo aplica para el nivel avanzado, por lo tanto, la organización debe verificar la ubicación de la organización en función de su misionalidad y tamaño.

Acorde con la misionalidad las organizaciones pueden ser: 1) empresas dedicadas a la prestación del servicio de transporte automotor, o 2) empresas dedicadas a actividades diferentes al transporte; en las primeras, en el nivel avanzado la organización cuenta con una flota de más 50 vehículos automotores o no automotores o que contraten o administren más de 50 conductores, mientras que en las segundas, el nivel avanzado se configura si la organización posee una flota de más de 100 vehículos automotores o no automotores o que contraten o administren más de 100 conductores.

De este modo, cuando uno de los pasos establecidos en la metodología PESV no se puede aplicar debido a las particularidades y naturaleza de la organización, esta debe documentar la justificación de la no aplicabilidad para efectos de que, en la verificación, no le sea exigible.

Respecto a las pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos, la resolución en cita, no refieren los requisitos para la práctica de las pruebas teóricas o prácticas, así como tampoco, lo relacionado con los requisitos de formación o experiencia del personal que practican dichas procedimientos, en este sentido, cada empresa, organización o entidad tiene la responsabilidad y



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241340466901



25-04-2024

autonomía para establecer el tipo de pruebas o exámenes, requisitos mínimos de vinculación del personal que desarrolla las actividades de pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos, que considere pertinentes, para monitorear de las condiciones de salud de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales.

Es decir, la organización dentro de su procedimiento debe definir las pruebas a practicar, así como las competencias del personal que llevará a cabo dichas actividades o en la que aplicaran dichos controles establecidos en su procedimiento de contratación o vinculación, de acuerdo con los riesgos de su operación y teniendo en cuenta el nivel de exposición y probabilidad del riesgo en seguridad vial.

Por otro lado, en referencia a los certificados de aptitud física, mental y de coordinación motriz emitidos por los Centros de Reconocimiento de Conductores CRC, aplican para los aspirantes que pretendan obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción, no pudiendo confundirse con la Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, el cual tiene como propósito la evaluación de comportamientos relacionados con los riesgos de seguridad vial que permitan la generación de habitación, comportamientos y conductas seguros de los actores viales.

Conclusión

En virtud de las normas parcialmente transcritas y frente a los interrogantes elevados en su escrito de consulta, se precisa lo siguiente:

Respuesta a los interrogantes No. 1° y 2°

Se precisa que, el paso 11.- Responsabilidades y comportamientos seguros, contenida en el Anexo 63 "*Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial*", de la Resolución 20223040045295 del 2022, solo es obligatoria para las empresas que conforme a su tamaño y misionalidad se ubiquen en el nivel avanzado, no siendo obligatorio su aplicación si la empresa corresponde al nivel básico o estándar.

En este orden, la organización deberá documentar en uno o varios procedimientos en los que se establezcan los requisitos de contratación en seguridad vial de los colaboradores que realizan desplazamientos laborales (Pruebas teóricas, y prácticas, exámenes médicos, entre otros), por lo tanto, las organizaciones en desarrollo de su autonomía definirán la práctica del tipo de pruebas que considere pertinentes para monitorear las condiciones de salud de los colaboradores.

Sobre el Certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz motriz emitidos por los Centros de Reconocimiento de Conductores CRC, aplican para los aspirantes que pretendan obtener por primera vez, recategorizar y/o refrendar la licencia de conducción, no pudiendo confundirse con los pasos establecidos para Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, cuyo propósito es la reducción de los riesgos en seguridad vial, generando comportamientos, hábitos y conductas seguras.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241340466901



25-04-2024

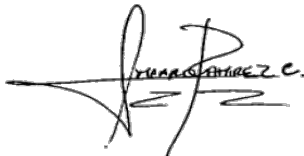
Respuesta al interrogante No. 3°

Al respecto, vale precisar que las disposiciones citadas, que cada empresa, organización o entidad, tiene la responsabilidad y autonomía para establecer los requisitos mínimos para desarrollar las actividades de pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos, entre otros que considere pertinentes para monitorear la competencia y las condiciones de salud de los colaboradores de la organización que realizan desplazamientos laborales.

Dicho de otra manera, si la organización dentro de su procedimiento de contratación decide mantener los exámenes psicosenométricos, las pruebas teóricas y prácticas como una buena práctica, la organización debe definir la metodología y la frecuencia de su realización, así como la competencia de las personas que llevaran a cabo estas actividades o en la que aplicaran dichos controles establecidos en su procedimiento de contratación, de acuerdo con los riesgos de su operación y teniendo en cuenta el nivel de exposición y probabilidad del riesgo en seguridad vial, siempre y cuando sean competentes para realizar dichas actividades.

Dicho lo anterior, se absuelve el objeto de la consulta, concepto que se emite dentro del término señalado en el artículo 14 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, sustituido por el artículo 1 de la Ley 1755 del 30 de junio de 2015, y tiene el alcance de que trata el artículo 28 del referido Código, en consecuencia, no son de obligatorio cumplimiento, ni tienen efectos vinculantes.

Cordialmente



AMPARO ASTRID RAMÍREZ CRUZ
Coordinadora Grupo Conceptos y Apoyo Legal
Ministerio de Transporte

Revisó: Yulimar Maestre Viana - Profesional Especializado - Grupo Conceptos y Apoyo Legal - OAJ

Documento firmado electrónicamente en el Ministerio de Transporte
Esta es una copia auténtica del documento electrónico
www.mintransporte.gov.co

