

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20241340750111



27-06-2024

Bogotá D.C

Señor:
FREDY HUMBERTO ROIA ATARA

**Asunto: Solicitud de concepto.
TRÁNSITO-PLAN ESTRATEGICO VIAL- Responsabilidad y comportamiento seguro.
Radicado No. 20243030884482 del 28 de mayo del 2024.**

Respetado señor Roja, reciba un cordial saludo por parte del Ministerio de Transporte.

La Coordinación del Grupo de conceptos y Apoyo Legal de la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio, en ejercicio de sus funciones, se permite dar respuesta a la solicitud contenida en el documento radicado con el No. 20243030884482 del 28 de mayo del 2024, mediante la cual se formulan las siguientes:

CONSULTAS

“De manera atenta solicito informar si conforme la Resolución 40595 de 2022 del Ministerio de Transporte, Paso 11. Responsabilidad y comportamiento seguro (Aplica para nivel Avanzado) donde se mencionan los requisitos de contratación en seguridad vial para los colaboradores que realizan desplazamientos laborales (prueba teórico práctica, exámenes médicos, entre otros). La prueba teórica practica a la que se hace referencia:

¿Puede ser practicada por la empresa con personal propio o debe ser a través de un tercero? Si es a través de personal propio o un tercero: ¿Qué tipo de competencia (educación, formación y experiencia) debe tener? Si se menciona alguna competencia o formación específica, ¿hay una base de datos donde se pueda confirmar la competencia de esta persona o empresa? ¿Puede hacer esta prueba una persona natural o debe ser una persona jurídica? ¿Solo se debe hacer la prueba en la contratación o se debe renovar cada cuánto tiempo? ¿Se puede hacer la prueba posterior a la contratación, es decir en el periodo de prueba? debido al gasto en el que incurren las empresas al realizar exámenes médicos, prueba teórica practica y que muchos conductores se retiran en menos de un mes ¿La prueba teórica practica se puede realizar por separado, teórica por un instructor y practica por otro? Si es así, ¿qué competencia (educación, formación y experiencia) debe tener la persona que haga la prueba teórica y que competencia (educación, formación y experiencia) debe tener la persona que realice la prueba práctica?”.

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 Jurídica de este Ministerio:



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241340750111



27-06-2024

“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 Jurídica tiene funciones específicas, lo que implica analizar de manera abstracta y general el tema 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).”.

Ahora bien, los artículos 7.2.1 y siguientes de la Resolución 20223040045295 del 2022, “Por medio del cual se expide la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito del Ministerio de Transporte”, establecen 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, 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.”.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241340750111



27-06-2024

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 Anexo 63 *“Metodología para el diseño, Implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial”,* de la Resolución 20223040045295 del 2022, al tenor consagra:

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

Teniendo en cuenta que la Ley 1503 de 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 independientemente del rol que asuman como actor vial (peatón, pasajero, ciclista, motociclista o conductor), para ello el PESV representa una herramienta de gestión del riesgo en seguridad vías para las organizaciones y su comunidad.

Para efectos del PESV, son colaboradores de la organización, todos los trabajadores independientemente 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 ocasional, que realizan funciones para los diferentes procesos de la organización.

(...)

Para efectos de esta metodología son desplazamientos laborales son los que desarrollan los colaboradores de la organización para el cumplimiento de su contrato o funciones en los procesos estratégicos, misionales y de apoyo al servicio de la organización.

(...)

Respecto del tamaño de la organización, para efectos del PESV se define en función de:

a) Flota de vehículos automotores o no automotores: incluye el número de vehículos automotores y no automotores puestos al servicio de la organización para el cumplimiento de sus funciones en los procesos estratégicos, misionales y de apoyo, ya sean vehículos propios, arrendados en leasing, renting entre otros, o que hagan parte de

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m, agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFteTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20241340750111



27-06-2024

cualquier modelo de vinculación, contratación, intermediación o administración que realice la organización con el propietario, tenedor o conductor del vehículo, también incluye los vehículos utilizados por los contratistas y trabajadores de la organización, o

b) Conductores contratados o administrados por la organización: Corresponde al número de personas que utilizan un vehículo automotor y no automotor puesto al servicio de la organización para el cumplimiento de sus funciones independiente del modelo de contratación o administración (vinculación o intermediación) que utilice 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).

(...)

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

Desarrollo del problema jurídico

En concordancia con el marco normativo, 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

4

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m, agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFteTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241340750111



27-06-2024

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 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.

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 planteados

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.

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



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20241340750111



27-06-2024

Dicho esto, la organización dentro de su procedimiento debe definir las pruebas y exámenes a practicar a sus colaboradores, 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.

Al respecto, vale precisar que las disposiciones citadas, no refieren los requisitos del personal que practican las pruebas teóricas o la certificación de competencias o formación específica para la realización de las mismas, en este sentido, cada empresa, organización o entidad tiene la responsabilidad y autonomía para establecer los requisitos mínimos de vinculación del personal que desarrolla las actividades de pruebas teóricas y prácticas, exámenes médicos, entre otros, que considere pertinentes, sin desconocer que las mismas deben cumplir con el perfil y competencias para el desempeño de esas funciones, como son, monitorear la competencia y las condiciones de salud de los colaboradores de la organización.

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

Proyectó: Valeria Torres Pabón - Contratista del Grupo Conceptos y Apoyo Legal - OAJ

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

