

Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación

En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República

Datos básicos					
Nombre de la entidad	MINISTERIO DE TRANSPORTE				
Responsable del proceso	Grupo de Regulación del Viceministerio de Transporte - Agencia Nacional de Seguridad Vial				
	"Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Capítulo 8 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 PESV"				
Nombre del proyecto de regulación					
Objetivo del proyecto de regulación	Modificar y sustituir el Decreto Único 1079 de 2015, esto en los que tiene que ver con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial PESV.				
Fecha de publicación del informe					
Descripción de la consulta					
Tiempo total de duración de la consulta:	15 días calendario				
Fecha de inicio	24 de febrero de 2021				
Fecha de finalización	11 de marzo de 2021				
Enlace donde estuvo la consulta pública	https://mintransporte.gov.co/publicaciones/9182/proyectos-actos-administrativos/#				
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto	página web de la entidad, correo electrónico.				
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios	correo electrónico dispuesto a través de la página web de la entidad.				
Resultados de la consulta					
Número de Total de participantes	8				
Número total de comentarios recibidos	18				
Número de comentarios aceptados	1		%		6%
Número de comentarios no aceptados	17		%		72%
Número total de artículos del proyecto	3				
Número total de artículos del proyecto con comentarios	2		%		67%
Número total de artículos del proyecto modificados	1		%		50%
Consolidado de observaciones y respuestas					
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
	3/05/2021	MIGUEL DAVID SANTANA RINCÓN Representante de Instituciones Educativas	El decreto propuesto para modificar el Decreto 1079 de 2015 sobre planes Estratégicos de seguridad vial, ni la ley 1503 de 2011, ni la Ley 2050 de 2020, ni el Decreto Ley 2106 de 2019 (en su artículo 110) mencionan en qué casos las instituciones educativas deben tener un plan estratégico de seguridad Vial. Quedan inquietudes como si los vehículos de docentes o funcionarios de las Instituciones educativas hacen parte de la flota que se contrata, no se identifica en función de qué criterios los colegios serían " (...) entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado, que cuenten con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contraten o administren personal de conductores". Así las cosas, ¿harían parte de la "flota" los vehículos de rectores, funcionarios, empleados o de docentes que son conductores con ocasión laboral o que solo conducen para ir a su trabajo? ¿programas similares a "Al Colegio en Bici" que entregan los vehículos (bicicletas) a las instituciones educativas, deberían tener PESV?	No aceptada	En relación con los criterios para identificar si las Instituciones Educativas deben tener un Plan Estratégico de Seguridad Vial, se precisa al ciudadano que el presente proyecto de decreto se expide en el marco de las disposiciones legales vigentes relacionadas con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, a saber el Decreto Ley 2106 de 2019 y la Ley 2050 de 2020, sin que sea posible establecer criterios adicionales o excepciones o tratamientos diferenciados no contemplados en la ley; en tal sentido las instituciones educativas que cumplan con lo establecido en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, esto es flota vehicular automotor o no automotor mayor a diez (10) unidades o que contraten o administren personal de conductores deberán diseñar e implementar un plan estratégico de seguridad vial. De acuerdo con lo anterior, las Instituciones Educativas deben analizar si cumplen con dichos criterios y se encuentran obligadas al diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Ahora bien el plan estratégico de seguridad vial, deberá ser diseñado en función del tamaño y misionalidad de las entidades, organizaciones o empresas, de conformidad con la Metodología de diseño, implementación y verificación, que adopte el Ministerio de Transporte como documento orientador. En todo caso de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 5 del artículo 2.2.1.6.10.5 del Decreto 1079 de 2015, entre otras obligaciones mínimas de los establecimientos educativos frente a la prestación del servicio de transporte escolar, dichos establecimientos deben: "(...) 5. Contar con un Plan Estratégico de Seguridad Vial durante la prestación del servicio y verificar que la empresa contratada para tal fin cuente y aplique lo establecido en la Ley 1503 de 2011 y las normas que la reglamenten, modifiquen o sustituyan". De lo anterior, se precisa que los establecimientos educativos que no cuenten con la flota vehicular en numero antes indicado y tampoco contraten o administren conductores, no están eximidos de verificar que la empresa de transporte contratada para el servicio de transporte y que cumpla con los criterios de flota y conductores, tenga un plan estratégico de seguridad vial. Por lo anterior, no se acepta la observación.
1	3/05/2021	BETTY HERRERA Ministerio del Trabajo	Revisado el proyecto de Decreto "Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Capítulo 8 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" procedo a plantear la siguiente inquietud respecto al contenido del artículo 2.3.2.3.3, que establece: Artículo 2.3.2.3.3. Entidades, Organizaciones o Empresas Nuevas. Los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, que se creen con posterioridad a la adopción de la Metodología de diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial por parte del Ministerio de Transporte, deberán diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial en un plazo máximo de un (1) año contado a partir de su creación.	No aceptada	Se establece el plazo de un (1) año para las entidades/organizaciones/empresas nuevas teniendo en cuenta que inician desde ceros con el diseño y creación de todos los sistemas y programas organizacionales requeridos para su entrada en funcionamiento, para el caso específico de planes estratégicos se requiere que cuenten con su Sistema de Gestión de Seguridad y salud en el Trabajo y así mismo que tengan pleno conocimiento de la flota vehicular (en número) y del personal con el rol de conductor, para efectos de saber con precisión si hacen parte de los sujetos obligados por la ley. Por lo anterior se considera necesario y conveniente otorgar el plazo establecido de un (1) año, por las implicaciones organizacionales y de funcionamiento que pueden tener incidencia en el cumplimiento de la obligación establecida en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019.
2				No aceptada	Por lo anterior, no se acepta la observación.

			<p>En atención al art.2,3.2.3.2.Diseño, implementación y verificación de los PESV. 1o.Que quiere decir VERIFICACION es un trámite mas donde las empresas deben radicar los PESV en la superintendencia o transitos para que sean verificados.</p>	No aceptada	<p>Se precisa que la "verificación" no es un trámite adicional que las obligadas a diseñar e implementar planes estratégicos de seguridad vial deban surtir de conformidad con lo dispuesto en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 dde 2019, "en ningún caso el Plan Estratégico de Seguridad Vial requerirá aval, para su implementación". Sin embargo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, corresponde a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito y el Ministerio de Trabajo, en el marco de sus competencias la "verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial", en las condiciones que señale la Metodología de Diseño, Implementación y Verificación. De lo anterior se aclara a la ciudadanía que las entidades, organizaciones o empresas obligadas a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, no deben proceder en ningún momento y ante ninguna entidad con la radicación del PESV; la verificación de la implementación se efectuará por las Autoridades mencionadas de conformidad con las condiciones que establezca la Metodología de diseño, implementación y verificación.</p> <p>Toda vez que la observación no contiene una propuesta de modificación sino una inquietud, la misma no genera modificación en el articulo del proyecto de decreto, por lo tanto se considera como no aceptada.</p>
			<p>2o.Las verificaciones las realizan personal competente y certificado con licencia en Seguridad y Salud en el Trabajo, lo anterior teniendo en cuenta que los PESV están articulados con los SGSST y que es responsabilidad de todo empleador diseñar e implementar los Sistemas de Seguridad (y Salud en Trabajo SGSST con personal certificado con licencia en salud ocupacional y es el Ministerio de Trabajo el encargado de verificar en las empresas el cumplimiento del SGSST .</p>	No aceptada	<p>Se aclara a la ciudadanía, que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, corresponde a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito y el Ministerio de Trabajo, en el marco de sus competencias la "verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial", en las condiciones que señale la Metodología de Diseño, Implementación y Verificación. Por lo anterior, dichas autoridades son las llamadas a definir y establecer los requisitos mínimos de competencia (educación, formación y experiencia) y/o perfiles de los servidores y/o contratistas que se estimen necesarios para el cumplimiento de la función de verificación a la implementación del PESV.</p> <p>Toda vez que la observación no contiene una propuesta de modificación sino una inquietud, la misma no genera modificación en el articulo del proyecto de decreto, por lo tanto se considera como no aceptada.</p>
			<p>3o. La superintendencia o las entidades de tránsito sancionan a las empresas que no presentan los PESV para la verificación o es simplemente tramitología, porque el Ministerio de Trabajo si Sanciona a las empresas que no cumplen con el SGSST -</p>	No aceptada	<p>Se precisa a la ciudadanía, que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 2050 de 2020, respecto de la Omisión en el diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, las entidades, organizaciones o empresas que incurran en dicha omisión, serán sancionadas conforme las disposiciones de la Ley 336 de 1996 para empresas de transporte y la Ley 1562 de 2012 para empresas cuya misionalidad no se encuentra relacionada con el transporte, de acuerdo con las competencias de la autoridad de verificación.</p> <p>Toda vez que la observación no contiene una propuesta de modificación sino una inquietud, la misma no genera modificación en el articulo del proyecto de decreto, por lo tanto se considera como no aceptada.</p>
	3/11/2021	Flor Delgado	<p>4to. Es importante que se articule El Ministerio de Trabajo con el Min transporte con el fin de que las dos entidades hagan seguimiento las actividades de los PESV, porque una empresa ha presentado accidentes viales mortales, con el fin de mitigar los riesgos y así disminuir los accidentes viales mortales.</p>	No aceptada	<p>Se informa a la ciudadanía que en virtud de lo dispuesto en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, las entidades organizaciones o empresas obligadas a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, deberán no sólo diseñarlo de conformidad con la metodología de diseño e implementación que adopte el Ministerio de Transporte, sino articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo en atención a lo anterior el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Trabajo han trabajado de manera conjunta en el diseño de la mencionada Metodología en donde se contempla lo relacionado con la articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el trabajo, en aras de la articulación señalada en la ley.</p> <p>Toda vez que la observación no contiene una propuesta de modificación sino una inquietud, la misma no genera modificación en el articulo del proyecto de decreto, por lo tanto se considera como no aceptada.</p>
			<p>5to. Si la mayoría de víctimas mortales en las vías son motociclistas y peatones que no pertenecen a empresas cual va ser la gestión que realizara el Ministerio de Transporte para disminuir este porcentaje de víctimas fatales.</p>	No aceptada	<p>Se precisa a la ciudadanía que las disposiciones contenidas en el presente decreto son exclusivamente aplicables a las obligadas a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial. Sin embargo, respecto de los actores viales considerados fuera del ámbito de aplicación del PESV, es preciso mencionar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Transporte implementan acciones integrales desde cada uno de los pilares del Plan Nacional de Seguridad Vial, que no sólo se orientan a los actores viales vulnerables: peatón y motociclistas, sino en general en procura de la seguridad vial de todos los actores; algunos de los programas que se vienen implementando son:</p> <p>"Ruta Nacional por la Seguridad Vial", "Puntos seguros", "Escuela Virtual de Seguridad Vial" y "La Seguridad Vial se Toma Tu Región", entre otros.</p> <p>Respecto de la expedición de disposiciones normativas, se resalta la Resolución 20203040023385 de 2020, la cual entró en vigencia el 23 de enero de 2021 y por medio de la cual el Ministerio de Transporte estableció las condiciones mínimas de uso del casco protector para motociclistas; adicionalmente, es preciso destacar que se viene trabajando en el desarrollo de varios Análisis de Impacto Normativo que permitan identificar las necesidades de adopción de reglamentos técnicos específicamente en temas relacionados con sistema de frenado y llantas neumáticas de motociclista, entre otros.</p> <p>Para finalizar, es de mencionar que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, viene brindando acompañamiento a los municipios interesados en aprender a desarrollar una acción pedagógica en vía para motociclistas y también brinda acompañamiento a eventos deportivos, eventos virtuales de capacitación y sensibilización como conversatorios y encuentros sectoriales para todo tipo de actores viales.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, para el diseño e implementación del PESV las empresas, entidades y organizaciones deben involucrar y desarrollar acciones de intervención para todos los actores viales, dependiendo su nivel de riesgo.</p> <p>Toda vez que la observación no contiene una propuesta de modificación sino una inquietud, la misma no genera modificación en el articulo del proyecto de decreto, por lo tanto se considera como no aceptada.</p>
3				No aceptada	
			<p>Artículo 2.3.2.3.1. Planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial. Además de las disposiciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, los Planes estratégicos de Seguridad Vial implementados por las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado, que cuenten con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contraten o administren personal de conductores, deben alinearse con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente o el documento que lo modifique o sustituya; y considerar las características propias de cada entidad, organización o empresa.</p>	No aceptada	<p>No es clara la observación, toda vez que es una transcripción literal del artículo propuesto en el proyecto de decreto, adicionalmente dado que no genera modificación en el articulo, se considera como no aceptada.</p>
			<p>Artículo 2.3.2.3.2. Diseño, implementación y verificación en su literal b. Es muy preocupante que no se deje competencia en los organismos de tránsito existentes, para verificar a las empresas la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad que mas que una herramienta de organización empresarial es una respuesta social a unos indicadores de accidentalidad nacional incontrolados. Pretendese que la función de verificación este en manos de la Superintendencia de Transporte o del Ministerio del Trabajo, es registrar enterro de primera a tan importante compromiso empresarial, que siendo Ley del 2011 apenas esta entendido e implementado en algo menos del 5% del sector empresarial colombiano. Entendamos que los organismos de Tránsito deben responder ante el Ministerio de Transporte y demás autoridades por su desempeño y son los directos responsables por resultados estadísticos que se registren en su jurisdicción. Cercenar responsabilidades a los Organismos de Tránsito del País para entregárselos a entidades que ya demostraron no están en capacidad de asumírtlos (Supertransporte sin presencia nacional con más de veinte mil Planes Estratégicos de Seguridad sin revisar, cuando se requería su presentación y el Ministerio de Trabajo sin haber podido implementarla y realizar seguimientos por asuntos presupuestales a lossistemas de gestión y salud en el trabajo), es masacrar lo poco adelantado en materia de seguridad vial en el territorio patrio.</p>	No aceptada	<p>Se aclara al ciudadano, que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, la "verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial", corresponde a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito y el Ministerio de Trabajo, en el marco de sus competencias y las condiciones señaladas en la Metodología de Diseño, Implementación y Verificación que adopte el Ministerio de Transporte.</p> <p>De lo anterior se resalta que en el proyecto de decreto específicamente en literal b del artículo 2.3.2.3.2. se establece que, para el caso del sector transporte, la verificación se realizará por: "b. los Organismos de Tránsito en su jurisdicción, a las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto en el radio de acción municipal, distrital o metropolitano".</p> <p>Toda vez que la observación no contiene una propuesta de modificación sino una inquietud, la misma no genera modificación en el articulo del proyecto de decreto, por lo tanto se considera como no aceptada.</p>

4	3/11/2021	CARLOS ANTONIO MOSQUERA LARA Colombia Transporte CG	SUGERENCIA: Artículo 2. Sustitúyase el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así: Artículo 2.3.2.3.1. Planes estratégicos de las entidades, organizaciones o empresas en materia de Seguridad Vial. Además de las disposiciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, los Planes estratégicos de Seguridad Vial implementados por las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado, que cuenten con una flota de vehículos automotores o no automotores, o que contraten o administren personal de conductores, deben alinearse con el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente o el documento que lo modifique o sustituya; y considerar las características propias de cada entidad, organización o empresa.	No aceptada	De la redacción planteada en la propuesta del ciudadano, se concluye que sugiere eliminar la expresión "superior a (10) unidades" que el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 estableció en relación con la flota de vehículos automotores o no automotores, con los que debe contar la entidad, empresa u organización para considerarse obligada a diseñar e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial; al respecto no es posible acoger la sugerencia, puesto que el presente proyecto de decreto se expide en el marco de las disposiciones legales vigentes (Decreto Ley 2106 de 2019 y Ley 2050 de 2020) relacionadas con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, sin que sea posible modificar las condiciones de ley, así como tampoco incluir condiciones adicionales o eliminar las establecidas. Por lo anterior, no se acepta la sugerencia.
			Artículo 2.3.2.3.2. Diseño, implementación y verificación. Los organismos de Tránsito del País tendrán la obligación de verificar mediante visitas técnicas de auditoría la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, levantar actas y establecer sanciones sobre posibles hallazgos. PARAGRAFO 1: Los Organismos de Tránsito en el país tienen la obligación de contar con el personal capacitado de manera local, para verificar las empresas en cada jurisdicción. PARAGRAFO 2: Para las empresas en proceso de habilitación o renovación, la Superintendencia de Transporte quedará con la competencia de concepto o viabilidad de cumplimiento del PESV, como requisito principal para el efecto, para lo cual se soportará en informe de visita que realice los organismos de tránsito en cada lugar.	No aceptada	Se aclara al ciudadano, que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, la "verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial", corresponde a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito y el Ministerio de Trabajo, en el marco de sus competencias. Ahora bien, respecto del levantamiento de actas y hallazgos producto de la función de verificación, dichos aspectos corresponden a la definición de condiciones de verificación que serán establecidas en la Metodología de Diseño, Implementación y Verificación del PESV que adopte el Ministerio de Transporte. Respecto de la verificación a la implementación que corresponde a la Superintendencia de Transporte, se informa al ciudadano que el alcance de dicha verificación se ha contemplado en el proyecto de Decreto a la luz de la competencia de dicha entidad. Por tanto no es posible plantear que dicha entidad conceptue o emita pronunciamiento de cumplimiento de cara a un proceso de habilitación de empresas de transporte como se sugiere. Adicionalmente porque en virtud del artículo 110 del Decreto Ley 2106 de
			CAPÍTULO 3 Artículo 2.3.2.3.3. Entidades, Organizaciones o Empresas Nuevas. Los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, que se creen con posterioridad a la adopción de la Metodología de diseño, implementación y verificación del Plan Estratégico de Seguridad Vial por parte del Ministerio de Transporte, deberán tener diseñado e implementar su Plan Estratégico de Seguridad Vial en un plazo máximo de un (1) año contado a partir de su creación, periodo en el cual se realizará visita de auditoría técnica. Debemos recordar que la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial permite al sector empresarial disponer de herramienta eficaces para protección de principal recurso como es el humano, y al estado disponer de toda una estrategia donde todos somos solución y equipo en prevención y seguridad.	No aceptada	Se aclara al ciudadano, que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, las condiciones para efectuar la verificación a la implementación, serán establecidas en la metodología que adopte el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el Decreto Ley 2106 de 2019, por lo anterior lo relacionado con la periodicidad de visitas y en general el seguimiento y todo lo concerniente a la verificación corresponde a aquellas condiciones a definir por el Ministerio en la precitada metodología y no en el presente proyecto de decreto. Por lo cual no se acoge la observación.
			El aporte específico es en el Artículo 2.3.2.3.2. Diseño, implementación y verificación en su literal b. Que dice: "b. Por los Organismos de Tránsito en su jurisdicción, a las empresas que prestan el servicio público de transporte terrestre de pasajeros y mixto en el radio de acción municipal, distrital, o metropolitano". Teniendo en cuenta el planteamiento anterior, pienso que es importante que a los Organismos de Tránsito y Direcciones Administrativas de Tránsito y Transporte, se le deje la competencia para poder verificar a las empresas de transporte tanto de pasajeros, carga y mixto de radio de acción nacional, que tienen domicilio dentro de las jurisdicciones de estas entidades territoriales (Sec. Tránsito y DATT) y no dejar este tipo de empresas solo por la superintendencia de transporte para verificación. Lo anterior soportado, en que este tipo de empresas aun que tienen radio de acción nacional, sus operaciones nacen desde sus domicilios locales, donde circulan y operan también en las vías de los municipios. Quienes en definitiva son los directamente responsables y afectados por las estadísticas de los siniestros viales que se presentan en sus ciudades y deben responder por su gestión en la disminución de estos indicadores. Pero no se les deja por lo menos verificar, que estas organizaciones de radio de acción nacional que suman un alto número de parque automotor rodando en las vías locales, estén implementando adecuadamente sus PESV, que afectan directamente la gestión de los gobernantes en alcaldías y organismos de tránsito. Sugiero se deje en el artículo 2.3.2.3.2 para la SUPERTRANSPORTE como ORGANISMOS DE TRANSITO y DATT la verificación en conjunto de estas empresas de radio de acción nacional. Otro argumento es que los organismos de tránsito y transporte, tienen la facilidad de contar con el personal capacitado de manera local, para verificar estas empresas y si una de estas organizaciones de radio de acción nacional tiene varias sedes en el país, el control sería, por cada organismo de tránsito local, donde este domiciliada la organización de transporte, en este sentido la SUPERTRANSPORTE se le dificultaría operativamente y logísticamente hacer inspección y vigilancia en todas las sedes a nivel nacional, en una organización con varios domicilios. Otra opción a plantear sería que la Super Intendencia de Transporte, quedara con la competencia de revisar el PESV durante el proceso de habilitación o renovación de las licencias de transporte a estas organizaciones que deben aportar en estos procesos y los organismos de tránsito la verificación, es como del PESV.	No aceptada	Se precisa a la ciudadanía que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, corresponde a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito y el Ministerio de Trabajo, en el marco de sus competencias la "verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial", en las condiciones que señale la Metodología de Diseño, Implementación y Verificación que adopte el Ministerio de Transporte. Adicionalmente y teniendo en cuenta lo manifestado por la ciudadanía, es importante mencionar que cualquier persona está facultada para informar o reportar a la Superintendencia de Transporte presuntos incumplimientos relacionados con las empresas de transporte de radio de acción nacional, a través de los mecanismos definidos por dicha entidad. De lo anterior se resalta que la redacción planteada en el proyecto de decreto guarda correspondencia con las competencias de las Autoridades de Tránsito, para cada una de las modalidades de transporte terrestre, en este caso Superintendencia y Organismos de Tránsito, en el marco que permiten la jurisdicción y competencia que les fueron establecidas legalmente, en consecuencia no se acepta la observación.
5	3/11/2021	Karol Mosquera Manchola		No aceptada	
6	3/11/2021	Gerson Fredy Torres	Adjunto comentario relacionado con el proyecto de decreto "Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Capítulo 8 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", de nuestra parte no tenemos comentarios técnicos al proyecto de decreto, sin embargo queremos resaltar el importante trabajo realizado por el Ministerio de Transporte al incluir la certificación de la norma ISO 39001 como un documento equivalente para acreditar los planes estratégicos de seguridad vial, esta inclusión permitirá a cualquier tipo de organizador optar por la alternativa que mas le convenga de acuerdo con el modelo de negocio y sus objetivos empresariales, generando en el tejido empresarial un ambiente apto para la productividad de las organizaciones.	No aceptada	Toda vez que la observación no contiene una propuesta de modificación sino una manifestación de apoyo respecto de una de las disposiciones contenidas en el proyecto de decreto, la misma no genera modificación en el articulado y por lo tanto se considera como no aceptada.
				No aceptada	

3/11/2021	Juan Martin Caicedo Ferrer Cámara Colombiana de la Infraestructura	En relación con el segundo considerando del proyecto de decreto, amablemente sugerimos la posibilidad de precisar el alcance de la expresión "que cuente con" contenida en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, pues el verbo "contar" es un concepto muy amplio y ambiguo para un decreto reglamentario. Por lo tanto, se propone reemplazar esta expresión por: "sea propietaria de"	No aceptada	<p>Respecto de las modificaciones propuestas a la parte considerativa, se destaca que, en el ejercicio de la facultad reglamentaria, los actos administrativos únicamente pueden desarrollar el contenido de la Ley, sin que sea posible ampliar o restringir lo allí establecido; adicionalmente es importante destacar que la mención de normas en la parte considerativa del proyecto de decreto, se realiza mediante la transcripción literal de las mismas, en este caso, lo planteado en el considerando, corresponde a la literalidad del artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019.</p> <p>De otro lado, el Plan Estratégico de Seguridad Vial debe tener alcance sobre toda la organización, incluyendo vehículos propios y vinculados, así las organizaciones controlan los diferentes desplazamientos con origen laboral, lo anterior en concordancia con lo establecido en el Decreto 1072 de 2015 y la Resolución 0312 de 2019 del Ministerio de Trabajo, que reglamentan el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo en el que se incluyen en los controles en el marco de dicho sistema de gestión a los contratistas y terceros de las empresas.</p> <p>No obstante, esta Entidad, también se considera oportuno precisar que, de conformidad con el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, el Ministerio de Transporte adoptará la Metodología de Diseño, implementación y verificación de planes estratégicos de seguridad vial, dicho documento contendrá los lineamientos y aspectos orientadores que en función del tamaño y la misión de las entidades, empresas u organizaciones obligadas a diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, permitan a las obligadas diseñar e implementar sus planes estratégicos.</p> <p>Por lo anteriormente expuesto, no se acepta la observación.</p>
		"delimitar que la contratación o administración de personal de conductores, que da lugar a la obligatoriedad de diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, se refiera al personal de conductores equivalentes para la flota de vehículos automotores o no automotores de que trata la norma"	No aceptada	<p>Respecto de las modificaciones propuestas a la parte considerativa, se destaca que, en el ejercicio de la facultad reglamentaria, los actos administrativos únicamente pueden desarrollar el contenido de la Ley, sin que sea posible ampliar o restringir lo allí establecido; adicionalmente es importante destacar que la mención de normas en la parte considerativa del proyecto de decreto, se realiza mediante la transcripción literal de las mismas, en este caso, no es posible acoger la sugerencia de considerar la cantidad establecida para la flota vehicular automotor o no automotor es decir diez (10) unidades como equivalente para la contratación o administración de conductores.</p> <p>Por lo anteriormente expuesto, no se acepta la observación.</p>
		"ampliar el plazo previsto en el artículo 2.3.2.3.4 del proyecto de decreto", manifestando que el plazo establecido difiere de los términos establecidos en la Resolución 1565 de 2014.	No aceptada	<p>Respecto de los plazos contemplados en la Resolución 1565 de 2014, es importante mencionar que no tienen aplicabilidad ni vigencia en la actualidad, teniendo en cuenta que ya están vencidos y fueron establecidos con anterioridad al Decreto Ley 2106 de 2019, dichos plazos se encontraban previstos para que las obligadas a diseñar e implementar un plan estratégico de seguridad vial, procedieran a registrarlo ante las Autoridades de Tránsito para efectos de la obtención del aval, trámite que en virtud del artículo 110 del precitado Decreto Ley 2106 de 2019, fue eliminado y no se requiere en ningún caso para la implementación de los planes estratégicos de seguridad vial.</p> <p>Adicionalmente es de resaltar que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 y 1 de la Ley 2050 de 2020, el Ministerio de Transporte debe adoptar una metodología de diseño, implementación y verificación de planes estratégicos de seguridad vial, en función de la misión y el tamaño de las obligadas, y de acuerdo con las modificaciones introducidas por las disposiciones legales posteriores a la Ley 1503 de 2011 ya mencionadas, que establecen la articulación con el Sistema de gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo, los nuevos contenidos mínimos de los planes estratégicos de seguridad vial y por supuesto la eliminación del aval, en tal sentido la "Guía Metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial", adoptada mediante Resolución 1565 de 2014 del Ministerio de Transporte, deberá armonizarse con los nuevos postulados legales y reglamentarios y en consecuencia no hay lugar a la contrariedad en los plazos indicados en el presente proyecto de decreto.</p> <p>No obstante lo anterior, conscientes de la importancia del proceso de actualización y armonización de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, por parte de los sujetos obligados que a la entrada en vigencia del presente proyecto de decreto hayan registrado y/o cuenten con aval de sus planes; se considera viable aceptar la propuesta y en consecuencia el plazo señalado en el artículo 2.3.2.3.4 del proyecto de decreto previsto originalmente en tres (3) meses se amplía un (1) año contado a partir de la adopción de la metodología por parte del Ministerio de Transporte.</p>
			Aceptada	
7				
Vo. Bo. Maria del Pilar Uribe Pónton- Coordinadora Grupo de Regulación - Ministerio de Transporte				
Vo. Bo. Angelica Maria Avendaño Ortégón - Jefe Oficina Asesora Jurídica - Agencia Nacional de Seguridad Vial				
Vo. Bo. Jennifer Andréa Bermúdez Dussán - Directora (E) - Agencia Nacional de Seguridad Vial				
Elaboró: Julio Forigua Alfonso, Dirección de Comportamiento ANSV Natalia Cogollo Uyabán, Oficina Asesora Jurídica ANSV Jorge Enrique Cely León, Grupo de Regulación MT				