

PROYECTO DE LEY No. ____ de 2021

Por la cual se adiciona al Régimen de Pensión especial de Vejez por Exposición a Alto Riesgo, a los Cuerpos de Agentes de Tránsito y Transporte Territoriales y se dictan otras disposiciones

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente Ley establece el régimen de pensiones para los servidores públicos integrantes de los niveles jerárquicos de los Cuerpos de Agentes de Tránsito y Transporte de los Organismos de Tránsito o directamente de la respectiva entidad territorial.

Artículo 2º. Alto riesgo. Las actividades de los servidores públicos de los Cuerpos de Agentes de Tránsito y Transporte de los Organismos de Tránsito de las Entidades Territoriales, ejercidas con ocasión de su trabajo, son consideradas de alto riesgo para la salud del trabajador, por cuanto implican la disminución de la expectativa de vida saludable o la necesidad de retiro de las funciones laborales que ejecutan.

Artículo 3º. Derechos de pensión. Los servidores públicos integrantes de los niveles jerárquicos de los Cuerpos de Agentes de Tránsito y Transporte de los Organismos de Tránsito o directamente de la respectiva Entidad Territorial, tendrán derecho a la pensión especial de vejez por exposición al alto riesgo, siempre y cuando reúnan los siguientes requisitos:

1. Haber cumplido cincuenta y cinco (55) años de edad.
2. Haber cotizado en esta actividad laboral durante por lo menos setecientas (700) semanas, sean estas continuas o discontinuas.
3. Haber cotizado el número mínimo de semanas establecido para el sistema General de Seguridad Social en pensiones en el artículo 33 de la ley 100 de 1993, modificado por el artículo 9 de la ley 797 de 2003

Parágrafo único. La edad para el reconocimiento especial de vejez se disminuirá en un (1) año por cada (60) semanas de cotización especial de alto riesgo, adicionales a las mínimas requeridas, sin que dicha edad pueda ser inferior a cincuenta (50) años.

Artículo 4º. Monto de la cotización. El monto de la cotización especial para el personal de que trata la presente ley, será el previsto en la Ley 100 de 1993, modificado por la Ley 797 de 2003, más diez (10) puntos adicionales, los cuales serán cubiertos por el empleador del nivel territorial y/o Entidad administradora de los recaudos correspondientes, originados del descuento del 4% del valor mensual con el descuento del cuatro (4%) del valor total mensual recaudado exclusivamente de los comparendos de tránsito y transporte elaborados por los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de cada jurisdicción.

Artículo 5º. Traslados. Los servidores públicos de los Cuerpos de Agentes de Tránsito y Transporte de los Organismos de Tránsito o directamente del respectivo Ente Territorial, que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley se encuentren afiliados al Régimen de Ahorro Individual con Solidaridad, podrán trasladarse al Régimen Prima Media con Prestación Definida en un plazo máximo de tres (3) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, para que les sea aplicado dicho régimen.

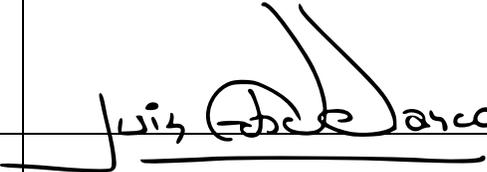
Artículo 6. Transitorio. Los servidores públicos integrantes de los niveles jerárquicos de los Cuerpos de Agentes de Tránsito y Transporte del respectivo nivel territorial, que hayan desarrollado las actividades de alto riesgo descritas en la presente ley, tendrán derecho a que su empleador o entidad administradora de los recaudos provenientes de los comparendos por infracciones de tránsito y transporte del nivel territorial que le corresponda, pague el valor de la reserva actuarial correspondiente, por el tiempo efectivamente laborado en dicha actividad antes de la entrada en vigencia de la presente ley, Debiendo cubrir estos aportes especiales del total de los dineros recaudados por comparendos elaborados por infracciones de tránsito y transporte en su jurisdicción, de la siguiente forma: El 7% durante el primer año de expedida la norma y el 5% en los 9 años siguientes, Estos ingresos irán con destino al pago de la presente retroactividad y a los diez (10) puntos adicionales para beneficiarse de la pensión por alto riesgo. A partir del año once (11), únicamente se aplicará el descuento del cuatro (4%) al que se refiere el artículo 4º de la presente Ley.

Artículo 7. Cuenta especial. Crease la cuenta (o fondo) especial de colpensiones, para el recaudo y administración de los porcentajes de los dineros establecidos en la presente norma en un término no superior a 120 días. Aportes que permitirán el derecho de pensión por alto riesgo de los cuerpos de agentes de tránsito y transporte a partir del segundo año de vigencia de la presente ley.

Artículo 9. Vigencia y derogatorias. La presente ley regirá a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Atentamente,

--	--

 <p>NICOLAS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARAN Departamento de Antioquia Partido conservador Colombiano</p>	<p>JUAN DIEGO GOMEZ JIMENEZ Senador de la Republica Partido conservador Colombiano</p> 
<p>GERMAN ALCIDES BLANCO ALVAREZ Departamento de Antioquia Partido conservador Colombiano</p>	 <p>LUIS FERNANDO FERNANDO VELASCO Senador de la republica Partido Liberal</p>
 <p>LEON FREDY MUÑOZ Departamento de Antioquia Partido Verde</p>	
<p>JORGE GOMEZ ALBERTO GALLEGO Departamento de Antioquia</p>	

PROYECTO DE LEY No. ____ de 2021

Por la cual se adiciona al Régimen de Pensión especial de Vejez por Exposición a Alto Riesgo, a los Cuerpos de Agentes de Tránsito y Transporte Territoriales y se dictan otras disposiciones

La siguiente exposición de motivos del presente proyecto de ley, pretende presentar las ideas, las tesis y los argumentos, tanto del orden técnico-científicos, médicos, económicos como los jurídicos que justifican la inclusión de la actividad laboral de *los cuerpos de Agente de Tránsito y Transporte o Grupos de Control Vial de los Entes Territoriales de Colombia* como actividad de alto riesgo y por lo tanto reconocerles una pensión de vejez con mejores garantías de las actuales, que le permita a dichos trabajadores y trabajadoras no solo el mejoramiento de su salud y calidad de vida, sino la detención de la disminución de su expectativa de vida con el retiro anticipado de su labor, puesto que dicha actividad ha sido calificada jurídicamente como de alto riesgo a la cual se le suma la imposibilidad del empleador para controlar las condiciones propias de su ambiente de trabajo, puesto que estas condiciones en su mayoría no dependen de la intervención del empleador, porque se desarrollan en las calles de las ciudades y localidades y que hacen que dicha labor de por sí disminuya la expectativa de vida.

El proyecto se fundamenta en incluir esta actividad laboral dentro de una pensión de vejez con mejores garantías de las actuales, derecho que indudablemente poseen, debido a que las actividades que los cuerpos de agentes de tránsito desempeñan han sido calificadas jurídicamente como actividades laborales de alto riesgo y por los fundamentos que a continuación se exponen:

1. Antecedentes internacionales

Los distintos países y los Estados nacionales han creado como una de las mejores formas de protección social para sus ciudadanos los sistemas de Seguridad Social Integral, muchos de estos países tradicionalmente también han previsto procedimientos especiales (pensiones de jubilación anticipada, contribuciones justas) para trabajadores que realicen labores que causen deterioro de la salud, o constituyan riesgo para su integridad física o psíquica y produzcan enfermedades con más frecuencia que otros trabajos, o disminuyan la expectativa de vida de quienes las realizan. Son los oficios reconocidos como de naturaleza penosa, sucia, peligrosa, tóxica e insalubre¹.

¹ Organización Internacional del Trabajo "OIT". Jubilación anticipada por trabajos de naturaleza penosa, peligrosa o insalubre. Estudio comparado. Página 7, 2014

La existencia del anterior derecho se ha justificado frente al problema que supone la existencia de este tipo de trabajo y condiciones peligrosas, penosas, tóxicas e INSALUBRES, su impacto en la salud de las y los trabajadores, en su esperanza de vida y el tratamiento que se les da en relación con la pensión de retiro y por ello han utilizado diferentes técnicas y derechos para reconocer y regular regímenes diferenciados o especiales en la pensión y edad de jubilación. Su justificación tiene fundamento en el impacto que estos trabajos tienen en la ESPERANZA DE VIDA del trabajador independiente incluso de los sistemas de prevención, y a la vez se acogen el principio de contribución justa, para quienes realizan algún tipo de estos trabajos de alto riesgo, del que se deriva una contribución de toda la sociedad al sostenimiento de los sistemas de previsión.

Por ello, los diferentes Estados en el mundo en sus Sistemas de Seguridad Social han reconocido procedimientos especiales (pensiones de jubilación anticipada) para trabajadores que realicen labores que causan deterioro de la salud, o constituyen riesgo para su integridad física o psíquica, produzcan enfermedades con más frecuencia que otros trabajos, o disminuyan la expectativa de vida de quienes las realizan. Son los oficios reconocidos como de naturaleza penosa, sucia, peligrosa, tóxica, insalubre. En Colombia dichos oficios se denominan "**actividades de alto riesgo**"

A su vez la misma *Organización Internacional del Trabajo "OIT"*, en el Convenio 128 de 1967 recomendó la pensión de jubilación anticipada para estas personas determinando lo siguiente: "*Deberá ser reducida la edad de jubilación para las personas que hayan estado trabajando en labores consideradas por la legislación nacional como penosas o insalubres a los efectos de la prestación de vejez*".

2. Antecedentes Nacionales

Colombia también reconoce este tipo de pensiones a través del Decreto 2655 de 2014, prestación reconocida como Pensión Especial de Vejez por actividades de alto riesgo, que permite la disminución del tiempo de exposición a condiciones de trabajo de alto riesgo mediante su retiro anticipado y el pago de una mayor contribución para hacer sostenible este derecho.

Dicho derecho a la pensión especial de vejez por laborar en actividades de alto riesgo es de carácter constitucional, como quiera que procede directa e inmediatamente de los derechos a la seguridad social y al trabajo consagrados en los Artículos 25, 46, 48 y 53 de la Carta Política. Derechos que "nacen y se consolidan ligados a una relación laboral", además de su inseparable conexión con la dignidad humana y la vida misma del Artículo 11 de la Constitución²

² Corte Constitucional T-042-10

Por ello, en Colombia se ha desarrollado históricamente una respuesta legislativa, con el fin prestar dicho derecho desde 1990, así:

NORMA	MATERIA DE REGULACIÓN
Decreto 758 de 1990	Aprobación del Acuerdo número 049 del 1 febrero de 1990 emanado del consejo nacional de seguros sociales obligatorios; por el cual se expide el Reglamento General del Seguro Social Obligatorio de Invalidez, Vejez y Muerte.
Decreto 1281 de 1994	Actividades de alto riesgo / Requisitos para acceder a la pensión de Vejez
Decreto 1835 de 1994	Actividades de alto riesgo de los servidores públicos
Decreto 2090 de 2003	Se definen las actividades de alto riesgo para la salud del trabajador y se modifican, señalan las condiciones, requisitos y beneficios del régimen de pensiones de los trabajadores que laboran en dichas actividades
Acto Legislativo 01 de 2005	Mantiene el derecho a la pensión de vejez por actividades de alto riesgo.
Ley 1223 de 2008	Pensión especial de alto riesgo para servidores públicos del Cuerpo Técnico de inteligencia de la Fiscalía General de la Nación
Decreto 2655 de 2014	Prórroga del Decreto 2090 de 2003 hasta 2024

Adicionalmente, la Corte Constitucional analizó el Decreto 2090 de 2003 y determinó cuáles oficios u ocupaciones impactan la expectativa de vida saludable del trabajador y por ello deben considerarse de alto riesgo, especificó lo siguiente: *“El fundamento de la pensión ‘es proteger al trabajador al disminuir el tiempo de exposición a condiciones adversas de trabajo lesivas para su salud, mediante su retiro anticipado, toda vez que éstas disminuyen su expectativa y calidad de vida, lo cual hace que tenga una menor capacidad de trabajo, situación que no se presenta en aquellas personas que desempeñan otras profesiones u oficios que también son de alto riesgo pero no están expuestas a esas condiciones”*³.

A la vez, el reconocimiento y pago de la pensión especial de vejez también encuentra sustento constitucional en la protección especial que debe brindar el Estado al trabajo en todas sus modalidades (Artículo 25 de la Constitución), imponiéndose que el fruto del trabajo continuado durante largos años sea la base para disfrutar de reposo, en condiciones dignas, cuando la disminución de la capacidad laboral sea incontrastable. Así mismo, la pensión especial de vejez encuentra amparo en los Artículos 48 y 53 superiores, los cuales establecen que el

³ Corte Constitucional en la sentencia C-1125 de noviembre 9 de 2004, M. P. Jaime Córdoba Triviño.

pago de la pensión debe realizarse de manera oportuna, dentro de los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad, propios de la seguridad social en Colombia.

Así, la misma Corte Constitucional ha puntualizado que el legislador siempre que existan razones suficientes y **obedeciendo a un criterio técnico y objetivo**, le asiste la obligación y por lo tanto puede modificar el sistema de pensiones por actividades de alto riesgo, excluyendo algunas actividades, y también insertando o incluyendo otras nuevas que por la labor desempeñada conducen a una degradación en la calidad de vida y la salud del trabajador, parámetro que puede variar dependiendo de las condiciones de la producción, de las circunstancias sociales, los avances de la tecnología que excluyen o incluyen nuevos riesgos y cargas, la desaparición objetiva del riesgo y por el mismo desarrollo en la prestación del servicio.

3. Fundamentos Técnicos-Laborales y Científicos médicos de la petición:

Durante más de 19 años se han realizado estudios de condiciones generales del trabajo de los agentes de tránsito y transporte, de condiciones técnico-laborales, de exposición a riesgos específicos, como ruido, contaminantes químicos, así como investigaciones epidemiológicas actualizadas en el 2015, sobre la situación de salud y seguridad en el trabajo de los Agentes de Tránsito y Transporte de los Entes Territoriales del país, que demuestran que dicha actividad/oficio es de alto riesgo y por lo tanto disminuye potencialmente la expectativa de vida saludable, lo anterior se complementa y ratifica en la clasificación ya existente de éste oficio como de **“Clase IV, RIESGO ALTO”**⁴ para el Sistema de Riesgos Profesionales hoy Laborales en el país, por su alta accidentalidad, morbilidad y mortalidad laboral. Estas razones desde el punto de vista técnico, científico y económico son suficientes para proponer al Gobierno Nacional y al poder Legislativo que sea reconocida dicha actividad como de alto riesgo, por las siguientes consideraciones:

3.1. Condiciones técnico-laborales de las y los Agentes de Tránsito y Transporte de los Entes Territoriales: *Articulación de funciones, actividades y tareas de alto riesgo.*

El oficio de los cuerpos de Agente de Tránsito y Transporte de los entes Territoriales, implica una serie compleja y articulada de funciones, actividades y tareas peligrosas y de alto riesgo. De acuerdo a la Ley 1310 de 2009 y la Sentencia C-577 de 2006 del Consejo de Estado y otras resoluciones del Ministerio del Transporte, se define al Agente de tránsito como, *“Todo empleado público investido de autoridad para regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.”*

⁴ Artículo 28 del Decreto – Ley 1295 de 1994.

Las funciones de los agentes de tránsito y transporte de las Entidades Territoriales están diseñadas para velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte y garantizar la libre locomoción de todos los ciudadanos y ejercer de manera permanente, las funciones de:

*a. **Policía Judicial.** Respecto a los hechos punibles de competencia de las autoridades de tránsito de acuerdo al Código de Procedimiento Penal y Código Nacional de Tránsito.*

*b. **Educativa.** A través de orientar, capacitar y crear cultura en la comunidad respecto a las normas de tránsito y transporte.*

*c. **Preventiva.** De la comisión de infracciones o contravenciones, regulando la circulación vehicular y peatonal, vigilando, controlando e interviniendo en el cumplimiento de los procedimientos técnicos, misionales y jurídicos de las normas de tránsito.*

*d. **Solidaridad.** Entre los cuerpos de agentes de tránsito y transporte, la comunidad y demás autoridades.*

*e. **Vigilancia cívica.** De protección de los recursos naturales relacionados con la calidad del medio ambiente y la ecología, en los ámbitos urbanos y rural, contenidos en las actuales normas ambientales y de tránsito y transporte.*

Como se puede observar, el oficio de los cuerpos de Agente de Tránsito y Transporte, tiene unas determinadas y específicas características que los configuran como una actividad compleja, penosa, altamente desgastante y de alta exigencia física y mental no solo por su especialización y sino por las condiciones concretas de su objeto de trabajo y mucha de ellas el empleador no puede controlar. Dichas características se pueden resumir así:

- a. Su proceso laboral es de servicio público a la comunidad en donde se articulan y ejecutan en forma permanente cinco (5) grandes funciones sin distinción de edad, sexo y/o jornada laboral, con una doble subordinación, una emana de la propia relación de trabajo subordinado de orden público llamado vinculo o régimen legal y reglamentario (propio de los servidores públicos) que lo diferencia del régimen contractual propio de los trabajadores con contrato de trabajo y la segunda subordinación es la emanada del orden jerárquico interno de los Grupos de Control Vial y vinculado de cuerpo al régimen de vigilancia, regulación y control, bajo órdenes o mando superiores territoriales, que los diferencia de otros oficios.
- b. Otra característica surgida de las anteriores funciones es la de ser una labor de calle y a la intemperie que es permanente y articulada, muchas veces al mismo tiempo.

- c. El tercer grupo de características complejas del oficio Agente de Tránsito y Transporte es que su jornada laboral se desarrolla en turnos rotatorios y nocturnos, con extensión de la jornada fuera de su horario habitual y con disponibilidad permanente de acuerdo a las necesidades del servicio, el cual no se pueden negar por disposiciones disciplinarias.
- d. La complejidad también se configura en este oficio, por la profusión y variedad de los objetos de trabajo (peatones, conductores de vehículos, motocicletas y bicicletas), con las consecuencias tanto físicas como mentales y de estrés por el manejo de público, así como la vigilancia e interpretación de normas.
- e. El otro grupo de características que producen alta complejidad de la labor del Agente de Tránsito y Transporte es la multiplicidad y peligrosidad de instrumentos de trabajo (pito, moto, uniforme, normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales, las cuales debe conocer, interpretar y hacer cumplir)
- f. Se trata de un servicio de primera necesidad que se ofrece 365 días al año, 24 horas al día y 7 días a la semana, con el objetivo de *regular la circulación vehicular y peatonal, vigilar, controlar e intervenir en el cumplimiento de las normas de tránsito y transporte en cada uno de los entes territoriales.* Cada ente territorial también tiene sus propias complejidades, exigencias y disponibilidad de tiempo
- g. Sumado a todo lo anterior, este oficio desarrolla funciones delegadas por la ley penal de “policía judicial”, dichas funciones las realizan todos los días y en forma permanente y éstas son demostrables a partir de la situación del parque automotor y movilidad en el país: en primer lugar, la cantidad de vehículos automotores ha ido aumentando por el orden del 6 al 7% anual sostenido en los cinco últimos años, en segundo lugar a 2016 en Colombia existen cerca de 11 millones de vehículos automotores, es decir, un vehículo por cada 4 habitantes, de ellos más de 19% son motos sobre el total de automóviles, es decir 5.800.000 motocicletas y 4.700.000 automóviles. Las motos son el primer causante de accidentes y agresiones a la autoridad Agente de Tránsito y Transporte.

Ahora bien, estos cerca de 11 millones de vehículos automotores han ocasionado 39.500 accidentes de tránsito, y dejaron cerca de 6.000 muertes, es decir cada 85 minutos muere un colombiano por esta causa, siendo la segunda causa de homicidio en el país.

- h. Por último se ha dejado el análisis a una función especial que realizan los Agentes de Tránsito y Transporte, y son las funciones de “policía judicial” labor reconocida como de alto riesgo, por la Ley 1223 de 2008 para el CTI, cuya

consideramos que existe una violación del derecho a la igualdad consagrado en el Artículo 13 de la Constitución Nacional, por cuanto se presenta una desigualdad legal originada en la no inclusión del oficio Agente de Tránsito y Transporte como actividad de alto riesgo y sí se considera objetivamente y científicamente la clasificación como de alto riesgo en las funciones ejecutadas por los miembros del Cuerpo Técnico de Investigación- CTI.

Se recuerda que el “legislador está vinculado íntimamente al principio de igualdad, de manera que debe dar el mismo trato a supuestos de hecho equivalentes, siempre que no exista una razón suficiente que permita dispensarle un tratamiento desigual (*mandato de tratamiento igual*) y, además, está obligado a otorgar un trato desigual o a establecer diferenciaciones o a dar un trato distinto a supuestos de hecho diferentes (*mandato de tratamiento desigual*). Así mismo, le está permitido que trate de manera idéntica supuestos de hecho diferentes cuando ello resulte razonable y siempre que no exista una razón suficiente que imponga dicha diferenciación. De esa manera se incurre en una discriminación normativa cuando dos condiciones fácticas semejantes son tratadas por el legislador de manera desigual sin que exista una justificación objetiva y razonable. Por contera, si el legislador ha reconocido un determinado beneficio a un grupo de personas determinado y ha excluido del mismo a otros que, por compartir los mismos supuestos fácticos, deberían ser sujetos de igual tratamiento, se incurre entonces en violación del principio de igualdad y debería la Corte proferir una sentencia integradora para garantizar la igualdad”⁵⁵.

Por lo tanto si se considera que estas actividades de Policía Judicial implican de por sí una disminución de la expectativa de vida saludable de los servidores del CTI, por lo que se justifica una pensión de alto riesgo, por cuanto se encuentran expuestos con hechos y productos de origen de la delincuencia que implica el manejo cotidiano de agentes químicos, biológicos, cadáveres, entre otros, se debería dar un tratamiento igual (mandato de tratamiento igual) a los Agentes de Tránsito y Transporte por desarrollar dichas funciones delegadas, que sumadas exponencialmente a las otras siete (7) razones de la complejidad del oficio Agente de Tránsito y Transporte justificarían por si misma considerar dicha actividad como de alto riesgo.

3.2. Fundamentos científicos epidemiológicos:

El deterioro de la salud de los Agentes de Tránsito y Transporte, ha sido estudiada durante varios años, en diferentes ciudades del País, casos como:

- Medellín por la Universidad de Antioquia, Facultad Nacional de Salud Pública “Héctor Abad Gómez” sobre “Monóxido de Carbono Ambiental y

⁵⁵ Corte Constitucional C-1125-04

Carboxihemoglobina en Agentes de Tránsito y Transporte” y su último estudio epidemiológico de dichos trabajadores y trabajadoras.

- Bucaramanga por la Universidad Cooperativa de Colombia, Escuela de Postgrados, Especialización en Salud Ocupacional, sobre “Prevalencia de patología auditiva laboral por exposición al factor de riesgo ruido en los alférez de la Dirección de Tránsito de la ciudad de Bucaramanga y formulación de medidas de intervención”. Teniéndose como factor común el desarrollo de labores en condiciones críticas de salud ocupacional, que en todo caso están muy por encima de los límites ocupacionales permisibles.

Los factores de riesgo que se han tipificado en estos estudios y dentro del desarrollo de la actividad laboral de Agente de Tránsito y Transporte, son:

- a. Factor de Riesgo por contaminación con Monóxido de Carbono y material particulado. El Monóxido de Carbono Genera contaminación directa en el organismo por la formación de moléculas de Carboxihemoglobina, la cual impide el transporte de Oxígeno en la sangre, produciendo una anoxia de tipo anémico. En relación con el material particulado, la exposición continua a este produce alteraciones en las vías respiratorias y predispone el organismo a enfermedades como insuficiencia respiratoria y alergias tipo asma. El estudio realizado a una población importante de Agentes de Tránsito en Colombia fue el relacionado en el estudio “La influencia del Monóxido de Carbono Ambiental y Carboxihemoglobina en estos empleados públicos en el Municipio de Medellín”, en donde se concluye que el aumento observado durante los últimos años en los niveles ambientales de Monóxido de Carbono, está relacionada directamente con el aumento del parque automotor y con el deterioro de este; además en dicho estudio se detectó que los Agentes de Tránsito se exponen hasta a dos (2) veces el valor límite permisible ocupacionalmente, encontrándose posterior a cada jornada de 8 horas de trabajo una asociación directa entre el nivel ambiental de CO y la carboxihemoglobina, molécula característica que se encuentra en la sangre después de la intoxicación por CO.
- b. Factor de Riesgo Ruido. Produce pérdida de la capacidad auditiva, generando trauma acústico el cual se ve incrementado por la exposición al factor de Riesgo a través del tiempo. El estudio realizado en los Agentes de Tránsito de Bucaramanga sobre la “Prevalencia de Patología Auditiva Laboral por Exposición al Factor de Riesgo Ruido” concluyó que la población en riesgo se encuentra expuesta a niveles de ruidos que superan altamente los límites permisibles durante sus jornadas laborales y que por lo menos el 42% de la población a la fecha del estudio presentaban trauma acústico en sus diferentes grados y un 29% presentaban *Daño Auditivo Asociado Con Exposición Laboral*. Además, la prevalencia del trauma acústico se ve incrementada en la población con un mayor tiempo de exposición ocupacional al factor riesgo ruido.

- c. Factor de Riesgo por Temperaturas Ambientales. La exposición a continuos cambios de temperaturas, el cual es el caso típico de quienes desarrollan sus labores a la intemperie y a lluvias de carácter ácido que se presentan en las zonas de congestión vehicular, produciendo debilitamiento del sistema inmunológico haciendo al organismo vulnerable a enfermedades de tipo viral. Se debe tener en cuenta también *el llamado Estrés Térmico*, el cual consiste en la medición de las condiciones de confort del trabajador debido a las temperaturas de trabajo y su relación directa con el calor metabólico. Estas condiciones no las puede controlar el empleador, puesto que no es el originario del riesgo, si no son las personas y los vehículos que tienen la libertad de transitar por las calles, y la contaminación ambiental de las ciudades y localidades, que no puede evitar, pero el trabajador/a debe estar expuesto por su oficio y funciones.
- d. Factor de Riesgo por exposición a radiación solar. El recibir continuamente las radiaciones solares directamente sobre la piel y sin ningún tipo de protección es factor de predisposición en el desarrollo de enfermedades de la piel como alergias que terminan siendo crónicas debido a la exposición continua e incluso en algunos casos extremos se presentan casos de cáncer en la piel (Artículo 1° numeral 4° del Decreto 1281/94). Al evaluar el factor de riesgo por exposición a radiación solar, sobre el cual se conocen de antemano resultados desalentadores, ya que por lo menos un 25% de la población en estudio presenta problemas crónicos en la piel, por la exposición diaria y durante jornadas de más de 8 horas a las condiciones ambientales reinantes.
- e. Factor de Riesgo Ergonómico y Mecánico. Las labores propias de los Agentes de Tránsito y Transporte se desarrollan en condiciones físicas inadecuadas ya que gran parte de la jornada se realiza de pie, además existe un riesgo potencial de ser atropellado. Esto genera una constante ansiedad y un estrés permanente que deteriora la salud física y mental del agente, a tal punto que lo influye negativamente en las relaciones intrafamiliares, actualmente por lo menos un 15% de ellos han tenido que ser Reubicados en otros puestos de trabajo, ya que su estado de salud física y mental no les permite su exposición a ninguno de los factores de riesgos inherentes a las funciones de tipo operativo propias de esta actividad laboral.
- f. Factor de Riesgo psíquico y físico. El Agente de Tránsito y Transporte, desarrolla sus labores en constante presión, debido a que la autoridad que representa no es aceptada de muy buena gana por los conductores, los cuales, por ser afectados por una acción contravencional, descargan el estrés y su intolerancia sobre los Agentes; quienes son agredidos verbal y físicamente y algunos casos con armas blancas y de fuego causándoles la muerte. Las estadísticas sobre esta situación nos dicen que en los últimos

diez (10) años han muerto violentamente y por enfermedad profesional en el cumplimiento de su deber 30 Agentes de Tránsito en Colombia, en un promedio de tres (3) funcionarios por año, promedio superior a muchas de las actividades laborales que poseen el derecho a una pensión especial por alto riesgo. Adicional a ello continuamente son amenazados por grupos armados ilegales, por cumplir con esta función social establecida por ley, a esto se añade lo explicado en el numeral 3.1, literal h, en el cual éstos trabajadores también realizan funciones de “policía judicial” actividad ya reconocida como de alto riesgo, debido fundamentalmente a la violencia y los riesgos psicosociales que implica de por sí esta actividad, al estar enfrentado directamente con la muerte, con cadáveres, con el sufrimiento humano, la calamidad, el dolor y la violencia de las personas y vehículos.

3.3. Situación de Seguridad y Salud Laboral de las y los Agentes de Tránsito. Colombia. 2014.

La población aproximada de empleados públicos que ejercen esta función en los organismos de tránsito centralizados o descentralizados de los entes territoriales es de tres mil doscientos cuarenta y cinco (3.245), laborando en ciento treinta y cuatro (134) municipios de Colombia, de 20 departamentos del país, con un promedio de edad de 43 años al 2015 y una antigüedad en el oficio que es muy especializada de 20 años promedio. Este estudio realizado y actualizado por la Universidad de Antioquia en el año 2015, cuyos resultados son representativos puesto que se estudió una población de Agentes de Tránsito y Transporte de 833, según tabla 1, más del 80% son hombres, de 24 ciudades y 12 departamentos diferentes configurándose una muestra suficiente y consistente para ser concluyente en sus resultados.

Tabla 1. Descripción de frecuencias absolutas y relativas del sexo de 833 agentes de tránsito y transporte. Colombia 2013-2014.

Por sexo			
Sexo	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje
Sin dato	1	0,12%	
Femenino	153	18,37%	18,39%
Masculino	679	81,51%	81,61%
Total	833	100,00%	100,12%

Según este mismo estudio se encontraron los siguientes hallazgos:

- a. Accidentalidad laboral

La tasa promedio de Accidentes de trabajo (AT) no mortales por 100 trabajadores entre el 2008 y el 2011 para los agentes de tránsito activos durante el periodo fue de 9,6/100 superior a la tasa nacional general de 7,0/100 y a la del grupo de riesgo IV (al que están asignados los agentes) de 6,8/100. Las causas inmediatas que explican la mayoría de los AT fueron los accidentes de tránsito o transporte como motociclistas y peatones, la agresión física de los usuarios y las caídas de las motocicletas.

La Tasa promedio de AT mortal por 100000 trabajadores en los años 2006-2008 fue de 181, muy superior a la nacional de 10,4 y a la del grupo de riesgo V de 16.7 informada para el periodo.

b. Enfermedad laboral

La tasa promedio de EP por 100000 para el periodo 2008-2011 fue 5 veces más elevada en los agentes que la reportada para el nivel nacional y para el grupo de riesgo V (nivel superior al que tienen asignados los agentes) así: 607.28, 122.12y 109.78 por 100000 respectivamente.

4. Agente de Tránsito y Transporte oficio de alto riesgo:

Analizado todos los anteriores fundamentos de justifican que el oficio de Agente de Tránsito y Transporte de los Entes Territoriales, cumple con las especificaciones que la OIT a través de su estudio comparado⁶, en el cual identifica, que en el mundo se reconocen los oficios de alto riesgo, según las distintas categorías identificadas como:

4.1. *Oficios o trabajos penosos:* Son aquellos oficios que por naturaleza específica son duros, los someten su estrés físico o mental, por su exigencia física o psíquica y trabajos que causan un mayor desgaste físico y mental. En el caso del agente de tránsito y transporte, existe trabajo penoso, puesto que es un oficio en posición permanente de pie sin posibilidades de alternar posición de pie-sentado o activo-descanso, porque todas las funciones identificadas en el numeral 3.1., dichas funciones y actividades solo es posible cumplirlas en posición permanente de pie, además es a la intemperie con relativa protección, debido a que no se pueden utilizar totalmente los equipos de protección personal puesto que necesitan que su rostro y boca se encuentren al descubierto, para la utilización del pito e impartir normas; también este oficio comporta una serie de sobrecargas físicas por el transporte, levantamiento y desplazamiento de cargas pesadas, manipulación de objetos, instrumentos pesados y peligrosos (ejemplo el transporte de personas, contribuir a mover vehículos, manipulación de motos, etc.), fijación permanente de la atención o de las capacidades o facultades mentales, manejo de grandes responsabilidades y cargas psicológicas, con poca

⁶ Organización Internacional del Trabajo "OIT". Jubilación anticipada por trabajos de naturaleza penosa, peligrosa o insalubre. Estudio comparado. Página 7-, 2014

autonomía y apoyo social, impartir normas y sanciones, educar a las personas, manejar público e instrumentos y objetos pesados, por su función de policía judicial, etc.

- 4.2. Oficios o trabajos peligrosos:** Los trabajos peligrosos son aquellos que por su propia naturaleza son capaces de causar accidentes laborales o enfermedades profesionales con mayor índice de incidencia o frecuencia que otros trabajos y que su gravedad producen mayores días de incapacidad y mayores días perdidos que otros trabajos similares o promedio de la población trabajadora. Para el caso que nos convoca, por ejemplo según cifras oficiales de la Alcaldía de Medellín, en el segundo semestre del 2015, el oficio de agente de tránsito y transporte es el de mayor accidentalidad, el oficio de agente de tránsito y transporte aporta el 43%, casi la mitad de los accidentes de trabajo ocurridos, y mucho más dramático es en los días perdidos y días de incapacidad por la accidentabilidad laboral, la secretaria de movilidad y específicamente el oficio de agente de tránsito, aporta el 54% de los días de incapacidad, es decir más de la mitad de los días perdidos por esta causa los aporta este oficio.
- 4.3. Oficios o trabajos insalubres:** Son aquellas labores que, por su específica naturaleza, se desenvuelven en ambientes insanos y sucios (muy contaminados a pesar de las medidas de control). En el caso del agente de tránsito, es INSALUBRE por su Contaminación en la fuente directa con irritantes, polución, ruido, sin o poca protección personal, así mismo se configura como trabajo INSALUBRE por la función de policía judicial, a partir de la manipulación de cadáveres, material biológico, etc.
- 4.4. Oficios o trabajos Tóxicos:** Son aquellos en los que el trabajador o trabajadora está expuesto a agentes físicos, químicos o biológicos agresivos o nocivos por su propia naturaleza (CANCERIGENOS, IRRITANTES MAYORES, ETC.). Los agentes de tránsito según los estudios que se han realizado, están expuestos a contaminantes mayores como los componentes de la denominada "lluvia ácida" compuesta por ácido sulfúrico, la contaminación con monóxido de carbono, con asbesto de los frenos, humos de gasolina y metálicos en general.

5. Fundamentos Jurídicos y Jurisprudenciales

El artículo 2° del Decreto Reglamentario 1607 de 2002, en desarrollo del artículo 28 del Decreto-ley 1295 de 1994, adoptó la tabla de clasificación de actividades económicas dentro de la cual sitúa las empresas dedicadas a los servicios de Agentes de Tránsito urbano, en la clase de riesgo IV, Código CIIU, Dígitos adicionales 02, correspondiente a **Alto Riesgo**, según el artículo 64 del Decreto 1295 de 1994, Modificado D. L. 2150 de 1995, por su impacto o disminución de las expectativas de vida saludable. Dicha consideración está avalada además por las actuales Aseguradoras de Riesgos Profesionales, para el personal que desarrolla estas funciones en los diferentes Organismos de Tránsito del país, donde la

liquidación de sus aportes se hace con base en la tabla de cotización clase de riesgo IV, correspondiente al artículo 13 del Decreto Reglamentario 1772 de 1994.

El presente proyecto requiere adicionar la actividad laboral realizada por los Grupos de Control Vial como de alto riesgo, acorde con la Ley 797 de 2003, Ley 100 de 1993, Decreto 2655 de 2014 y aplicando la sentencia de la Corte Constitucional C-663 de 2007, la que pronuncia que las actividades laborales que sean calificadas jurídicamente de alto riesgo tienen el derecho a pensión de vejez por Alto Riesgo, y ello se encuentra impetrada en el artículo 64 del Decreto 1295 de 1994, Modificado D. L. 2150 de 1995.

Los Agentes de Tránsito y Transporte, están llamados a ejercer funciones dentro del nuevo sistema penal oral acusatorio en labores como inspección del lugar, inspección de cadáver, entrevista, acompañamiento para el examen médico legal a la víctima, aplicación de la cadena de custodia a los elementos materiales probatorios, manipulación de sustancias peligrosas, etc. Funciones que les entrega las Leyes 906 de 2004, 769 de 2002, 1132 de 2008 y ley 1310 de 2009 y demás normas que lo complementen o adicionen e investigación de delitos en tránsito, en cumplimiento de su función misional de policía judicial en el levantamiento de accidentes con lesionados y occisos.

Los policías de tránsito que pertenecen al grupo especializado de la policía de tránsito de la Policía Nacional, se encuentran protegidos en Colombia bajo un régimen especial de pensiones por vejez de alto riesgo a menor tiempo y con mejores garantías laborales, prestacionales, sociales y económicas, que los Grupos de Control Vial (Agentes de Tránsito y Transporte) de los Organismos de Tránsito de los entes territoriales y sin embargo estos últimos realizan idénticas funciones y están expuestos a las mismas situaciones de enfermedad profesional, accidentalidad, morbilidad y mortalidad.

La Corte Constitucional en sentencia C-577 de 2006, reconoce la igualdad en funciones, deberes y facultades sancionatorias entre estas dos (2) autoridades de tránsito. En efecto para este tribunal constitucional los requisitos que se exigen para el cargo de Agente de Tránsito de la Policía Nacional, pues, es tanto los Agentes de Tránsito de las entidades territoriales y los de la Policía Nacional, tengan los mismos deberes y cumplan con las mismas funciones. Esto, en cuanto ambos aplican las mismas normas y tienen las mismas facultades sancionatorias y de policía judicial.

No se pretende con esta sustentación, solicitar igualdad de condiciones y derechos con estos servidores públicos (Policía Nacional), sino un reconocimiento normal y equitativo del derecho pensional de vejez por alto riesgo en los términos del presente proyecto de ley, que no afecte riesgosamente los presupuestos de los entes territoriales.

6. Sostenibilidad financiera.

La población aproximada de empleados públicos que integran los Grupos de Control Vial de los Entes Territoriales centralizados o descentralizados es aproximadamente de tres mil ochocientos (3.800) agentes, laborando en ciento setenta (170) municipios de Colombia, por lo cual el impacto fiscal del monto a cotizar de los nominadores es mínimo, ya que sus salarios según el decreto anual que expide el Gobierno Nacional es inferior a dos millones quinientos mil (\$2.500.000) pesos y en promedio en esta profesión se acerca a un millón novecientos mil (\$1.900.000) pesos mensuales.

El Artículo 1 del acto legislativo 01 de 2005, permite la creación de nuevas leyes en materia pensional, pero esta deberá asegurar la sostenibilidad financiera, y al interior del presente proyecto de ley de pensión por alto riesgo para los cuerpos de agentes de tránsito y transporte, se demuestra esta sostenibilidad de este derecho pensional basados en los estudios de cálculo actuarial realizados y que nos permiten acogernos a los porcentajes propuestos del recaudo por comparendos a las infracciones de tránsito y transporte.

Artículo 1. Se adicionan los siguientes incisos y párrafos al artículo 48 de la constitución política: “El estado garantizará los derechos, la sostenibilidad financiera del sistema pensional, respetará los derechos adquiridos con arreglo a la ley y asumirá el pago de la deuda pensional que de acuerdo con la ley este a su cargo. Las leyes en materia pensional que se expidan con posterioridad a la entrada en vigencia de este acto legislativo, deberán asegurar la sostenibilidad financiera de lo establecido en ellas”

De la misma forma La ley 819 de 2003. Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones. En su artículo 7 expresa que: *Análisis del impacto fiscal de las normas*. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

Para mayor claridad, información e interpretación real de la población beneficiaria el presente proyecto que hacen parte de los Grupos de Control Vial de los Entes Territoriales centralizados o descentralizados es aproximadamente de tres mil setecientos (3.700) agentes, laborando en ciento setenta (170) municipios de

Colombia, por lo cual el impacto fiscal del monto a cotizar de los nominadores es mínimo, ya que sus salarios según el decreto anual que expide el Gobierno Nacional es inferior a dos millones quinientos mil (\$2.500.000) pesos y en promedio en esta profesión se acerca a un millón ochocientos mil (\$1.800.000) pesos mensuales.

Teniendo en cuenta los anteriores criterios constitucionales y de ley, que el proyecto de ley de Pensión especial de Vejez por Exposición a Alto Riesgo para los Cuerpos de Agentes de Tránsito y transporte o Grupos de Control Vial y se dictan otras disposiciones, debe incluir en su exposición de motivos, especialmente en lo referente a la sostenibilidad financiera y fuentes de ingreso adicionales de los costos fiscales de la presente iniciativa a corto, mediano y largo plazo, ello se demuestra en los diferentes Organismos de Tránsito de los entes territoriales con el desarrollo efectivo y eficiente de su actividad comercial y de servicio y lo que cada Agente de Tránsito y Transporte genera para el erario en cumplimiento de sus funciones, siendo hasta de tres (3) veces su propio salario básico y sus prestaciones, por labores tales como la elaboración de comparendos por infracciones en: tránsito, transporte, ambiental en el ramo, revisión técnico-mecánica, inmovilizaciones vehiculares (servicio de grúa), capturas por ejecuciones fiscales o causas penales y servicio de parqueaderos, etc. Sin embargo, solo vamos a contar con la cantidad de comparendos elaborados por infracciones de tránsito y transporte, valores estos recaudados por los organismos de tránsito, Entidades públicas o privadas o directamente el municipio; comparendos manuales, digitales, foto detección y cartera morosa. De estos valores efectivamente recaudados se destinará el 7% durante el primer año, y el 5% en los 9 años siguientes con destino al pago de los diez (10) puntos adicionales para la pensión por alto riesgo y su retroactivo. A partir de los 10 años se aplicará el descuento del cuatro (4%) al que se refiere el artículo 4° de la presente Ley.

Por las anteriores características y requisitos previos, se incluye dentro de la exposición de motivos del presente proyecto de ley el respectivo estudio de cálculo actuarial y su viabilidad financiera en el que se demuestra el impacto fiscal de esta propuesta normativa, quedando su resumen ejecutivo de la siguiente forma:

7. Análisis del Cálculo Actuarial

Con el fin de demostrar y justificar lo anterior, la empresa SUGERENCIA CONSULTORES S.A.S., por solicitud de la Asociación Nacional de Empleados de Tránsito y Transporte ANDETT y por recomendación del Ministerio de Hacienda, elaboro el respectivo estudio de cálculo actuarial para analizar los efectos de la propuesta del Proyecto de Ley para Pensión de Alto Riesgo. A continuación, se muestran los resultados sustentados en el estudio respectivo, teniendo en cuenta expectativas, planes y objetivos de la Asociación Nacional de Empleados de Tránsito y Transporte (ANDETT) con respecto al comportamiento futuro de las pensiones, así como supuestos y juicios con relación a estos.

Bases para el cálculo actuarial

Bases Legales

El estudio está elaborado con base en las normas legales vigentes a diciembre 31 de 2017, a saber:

- **Contable:** Decreto 2649/93, modificado por el 2852/94 y el 1517/98.
- **Tributaria:** Estatuto Tributario Artículo 112.
- **Técnica:** D.R. 2498/88, modificado por el 2783/2001.

Bases Técnicas

Tablas de Mortalidad

Tablas de mortalidad de rentistas hombres y mujeres experiencia adoptadas por Resolución No. 1555 de 2010 de la Superintendencia Financiera.

Tablas de Mortalidad de Inválidos, de acuerdo con Resolución 0585 de 1994 Superintendencia Bancaria.

Incremento de Salarios y Pensiones

La tasa DANE para el año k será el promedio resultante de sumar tres (3) veces la inflación del año $k-1$, más dos (2) veces la inflación del año $k-2$, más una (1) vez la inflación del año $k-3$.

Interés Técnico

10,82%, equivalente a la Tasa de Inflación calculada anteriormente, ajustada en forma compuesta con una tasa real del 4.8%.

Edad del Cónyuge

Para los casados será la establecida con base en su fecha de nacimiento si es conocida o con un corrimiento de cinco (5) años si ésta no se conoce.

Para las eventuales rentas de sustitución de Solteros se toma con un corrimiento de 5 años.

Valor de la Pensión

1. Bajo el Régimen Vigente Actualmente

Se calcula suponiendo que continúan trabajando y que cotizan densamente. Se determina que se jubilan a la edad mínima de acuerdo con el régimen que les corresponde:

- Quienes aplican a régimen de transición: a los 55 años para las mujeres y 60 para los hombres; o a la edad actual si superan estos toques.
- Quienes no tengan régimen de transición, a los 57 años para las mujeres y 62 para los hombres; o a la edad actual si superan estos

topes. Se requiere, adicionalmente, obtener un mínimo de 1.300 semanas cotizadas.

De acuerdo con el tiempo laborado en la entidad hasta la fecha, más los tiempos hasta las fechas de jubilación señalados, se calcula la tasa de reemplazo, de acuerdo con la normatividad vigente.

El valor de la pensión se calcula como el producto entre el salario a 2018 por la tasa de reemplazo establecida.

2. *Bajo la Expectativa del Proyecto de Ley*

Se calcula suponiendo que continúan trabajando y que cotizan densamente.

Se jubilan a una edad mínima de 55 años, con un número mínimo de semanas cotizadas de 700.

Muestra analizada

Para el cálculo de la reserva actuarial, se realiza el análisis con un grupo de 1.332 personas, que actualmente se desempeñan como Agentes de Tránsito y Transporte en diferentes municipios del país. Esta muestra es consistente con un margen de error del 3% y un nivel de confianza de 98,5%

Supuestos Generales

Se ha realizado el análisis teniendo en cuenta los siguientes elementos:

- Se ha supuesto que el personal continúa trabajando como Agente de Tránsito y Transporte hasta el día de su jubilación y que estos **continúan cotizando densamente**.
- Para todos los Agentes, se ha realizado el **análisis a dos vidas**, teniendo en cuenta que en el caso más crítico aún quienes actualmente son solteros o viudos, podrían tener al menos un beneficiario de su pensión, válido.
- Para quienes actualmente tienen **hijos en estado de invalidez**, se les ha considerado como potenciales beneficiarios de su pensión.

Se ha realizado el cálculo de la reserva total actuarial, teniendo en cuenta

1. **Las condiciones del régimen actual de pensiones** en el que se encontrarían los agentes, de estar contemplados en el Régimen de Prima Media.
2. **Las condiciones de un posible régimen de pensión de alto riesgo (según proyecto de ley) en el que se encontrarían los agentes, de estar contemplados** en el Régimen de Prima Media.
3. **La diferencia entre las dos reservas consideradas anteriormente** deberá ser cubierto con un fondo que se alimentará de un porcentaje

de los comparendos que emiten y recaudan los organismos de Tránsito y Transporte del país.

Proyección del fondo⁷ requerido para cubrir los requerimientos de la pensión de Alto Riesgo

A partir de lo expuesto en el Proyecto de Ley, se ha propuesto la creación de un fondo que permita cubrir la diferencia entre lo requerido por las nuevas condiciones buscadas de pensión de alto riesgo y las condiciones actuales bajo el régimen de prima media. Para esto, se ha supuesto que el fondo se alimenta de un cierto porcentaje del valor de recaudo de los comparendos que imponen los mismos Agentes de Tránsito y Transporte del país.

Una vez se ha realizado la proyección para la muestra analizada, **se ha evaluado para una población total de agentes en el país de 3.700 personas.**

Como base para el cálculo, se ha tomado la información histórica de los recaudos por comparendos:

Histórico de recaudo de comparendos a nivel nacional (Fuente: Federación Colombiana de Municipios)

	Unidad	2013	2014	2015	2016	2017	Mínimo	Promedio	Máximo
Número total de comparendos realizados por los agentes de tránsito adscritos a su ente territorial	Und	3.073.479	3.052.001	3.574.959	3.876.248	4.068.892			
Crecimiento			-0,7%	17,1%	8,4%	5,0%	-0,7%	7,5%	17,1%
Valor total recaudado por los comparendos	Millones de pesos	430.986	556.953	571.714	625.699	698.487			
Crecimiento nominal			29,2%	2,7%	9,4%	11,6%	2,7%	13,2%	29,2%
Crecimiento real			24,7%	-3,9%	3,5%	7,2%	-3,9%	7,9%	24,7%
Valor total de los comparendos que se encuentran en mora	Millones de pesos	348.045	653.695	791.545	875.588	1.074.492			
Crecimiento nominal			87,8%	21,1%	10,6%	22,7%	10,6%	35,6%	87,8%
Crecimiento real			81,2%	13,4%	4,6%	17,9%	4,6%	29,3%	81,2%
Valor total del recaudo de los comparendos en mora	Millones de pesos	220.604	348.345	350.253	355.941	369.751			
Crecimiento nominal			57,9%	0,5%	1,6%	3,9%	0,5%	16,0%	57,9%
Crecimiento real			52,3%	-5,8%	-3,9%	-0,2%	-5,8%	10,6%	52,3%
Inflación		1,94%	3,66%	6,77%	5,75%	4,09%			

A continuación, se proyecta el fondo que debe cubrir el diferencial entre lo requerido según el Proyecto de Ley y el Régimen de Pensiones Actual.

⁷ Financieramente se habla de la constitución de un fondo, que permita la acumulación de dinero para el fin mencionado. Sin embargo, en términos del proyecto de ley, se establece la figura de una Cuenta, al interior del Administrador de Pensiones de Prima Media. Para los términos de este análisis, cuando se refiera al Fondo, se establecerá que se trata de dicha Cuenta.

Cálculo de la Reserva Actuarial para la muestra analizada (Cifras en Millones de Pesos) Cálculo al 31 de diciembre de 2017

Departamento	Número de agentes	Según normatividad actual			Según Proyecto de Ley			Diferencias entre Proyecto de Ley y Normatividad Actual
		% IBL promedio	Valor de la pensión promedio	Reservas Totales	% IBL promedio	Valor de la pensión promedio	Reservas Totales	Reservas Totales
				Total			Total	Total
Antioquia	575	75%	1,83	116.489	78%	1,90	165.410	48.921
Atlántico	12	67%	1,04	1.208	72%	1,12	2.025	817
Bolívar	167	71%	1,15	20.933	74%	1,19	32.378	11.445
Boyacá	16	72%	1,19	2.270	76%	1,25	3.385	1.115
Caldas	13	74%	1,21	1.400	76%	1,25	2.069	669
Huila	24	74%	1,32	2.511	76%	1,37	3.788	1.277
Meta	37	72%	1,05	4.314	75%	1,11	6.305	1.991
Nariño	15	76%	0,96	1.046	78%	0,99	1.556	510
Norte de Santander	1	80%	1,06	131	80%	1,06	193	62
Quindío	20	75%	1,23	2.412	78%	1,28	3.679	1.267
Risaralda	61	75%	1,29	7.542	78%	1,33	10.386	2.844
Santander	218	76%	1,74	49.163	78%	1,80	71.938	22.775
Valle del Cauca	173	73%	1,80	30.644	76%	1,89	46.791	16.148
TOTAL	1.332			240.063			349.904	109.841

Resumen de Estadísticas del Cálculo de la Reserva Actuarial para la muestra analizada (Cifras en Millones de Pesos) Cálculo al 31 de diciembre de 2017

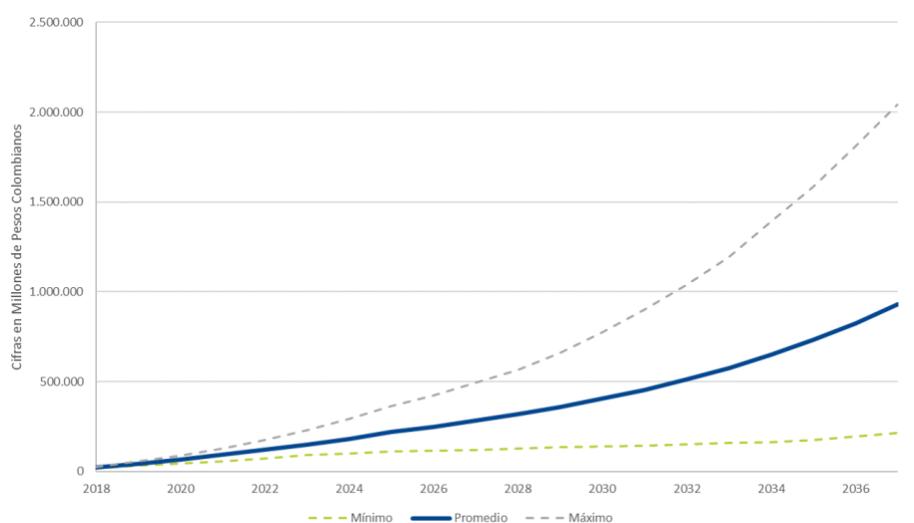
	Según normatividad actual			Según Proyecto de Ley			Diferencias entre Proyecto de Ley y Normatividad Actual
	% IBL	Valor de la pensión	Reservas Totales	% IBL	Valor de la pensión	Reservas Totales	Reservas Totales
			Total			Total	Total
Promedio	74%	1,63	180	77%	1,70	263	82
Desviación estándar	7%	0,37	91	5%	0,37	121	42
Coefficiente de Variación (Desviación estándar/media)	9%	23%	51%	7%	22%	46%	51%
Mediana	76%	1,69	157	80%	1,83	236	79
Percentil 5%	64%	1,01	72	64%	1,01	106	21
Percentil 95%	80%	2,07	361	80%	2,14	483	154

Para la reserva según el Proyecto de Ley, el 90% de los Agentes de Tránsito y Transporte tendrían

- Un **%IBL** que oscila entre \$64% y \$80%, con un valor promedio de \$77%. La desviación estándar de esta variable corresponde a un valor de \$0, que equivale al 6,9% del %IBL promedio.
- Una **pensión** que oscila entre \$1.008.486 y \$2.142.328, con un valor promedio de \$1.696.301. La desviación estándar de esta variable corresponde a un valor de \$371.659, que equivale al 21,9% de la pensión promedio.

Una **Reserva total** que oscila entre \$106.348.823 y \$482.805.029, con un valor promedio de \$262781724. La desviación estándar de esta variable corresponde a un valor de \$120.954.537, que equivale al 46% de la reserva total promedio.

Análisis para la Población Total de Agentes: Saldo final del fondo luego de cubrir el excedente de la jubilación (Según régimen de alto riesgo, menos régimen de prima media): se destinará el 7% durante el primer año, y el 5% en los 9 años siguientes con destino al pago de los diez (10) puntos adicionales para la pensión por alto riesgo y su retroactivo. A partir de los 10 años se aplicará el descuento del cuatro (4%) al que se refiere el artículo 4° de la presente Ley.



Se observa que **el fondo tiene capacidad suficiente para cubrir los requerimientos** del diferencial de la pensión entre lo propuesto en el Proyecto de Ley y lo dispuesto en la normatividad actual

FUNDAMENTOS FINALES.

Como anteriormente se mencionó en materia constitucional y legal se demuestra que se ha legislado a favor de las personas que tienen un alto riesgo de ver limitada su calidad de vida en tanto desarrollan actividades que tienen efectos ocupacionales muy fuertes, sin embargo, aun cuando los años de vida saludable de las personas se puede ver reducido se ven obligadas a cotizar el mismo número de semanas que un trabajador cuya exposición a riesgos laborales es menor.

En materia pensional se respetarán todos los derechos adquiridos.

Los requisitos y beneficios pensionales para todas las personas, incluidos los de pensión de vejez por actividades de alto riesgo serán los establecidos en las leyes del Sistema General de Pensiones. No podrá dictarse disposición o invocarse acuerdo alguno para apartarse de lo ahí establecido.

Esta iniciativa está enmarcada, por lo tanto, dentro del principio de la equidad, de la preservación de una vejez deseable, y de la sostenibilidad financiera, Concluyendo que se hace necesario crear una ley que garantice el obligatorio cumplimiento de las especificaciones dadas para preservar la vida de los trabajadores que pertenecen a los grupos de Control Vial

Como se señaló anteriormente, el Legislador estableció dos regímenes pensionales con características propias. Por un lado, el Régimen de Prima Media con Prestación Definida administrado por Colpensiones, y por otro, el Régimen de Ahorro Individual con Solidaridad administrado por fondos privados. Una de las principales características del primero es que establece unos requisitos relativos a la edad del afiliado y las semanas cotizadas para acceder a la pensión solicitada. Así, por ejemplo, para obtener la pensión de vejez el artículo 33 de la Ley 100 de 1993 indica que se debe tener 55 años de edad, si es mujer, y 60 años si es hombre y haber cotizado 1.000 semanas. En cambio, en el Régimen de Ahorro Individual con Solidaridad sólo se necesita acumular un capital que le permita al afiliado obtener una pensión mensual superior al 110% del salario mínimo legal mensual vigente, sin importar la edad o las semanas cotizadas.

Ahora bien, para acceder a la pensión especial por actividades de alto riesgo contemplada en el Decreto 2655 de 2014 y en la Ley 860 del mismo año, se exigen como requisitos tanto una edad mínima como un determinado número de semanas cotizadas, a saber: tener 55 años de edad y cotizar un mínimo de 1000 semanas. Así entonces, resulta claro que para reconocer la mencionada pensión especial se deben cumplir unos requisitos de edad y semanas cotizadas que sólo consagra el Régimen de Prima Media con Prestación Definida, pues como se dijo, en el Régimen de Ahorro Individual sólo se exige que el afiliado tenga un capital acumulado que le permita obtener una pensión mensual superior al 110% del salario mínimo legal mensual vigente.

Por esto, teniendo en cuenta el amplio margen de configuración que tiene el Legislador en esta materia, resulta razonable que en las disposiciones acusadas sólo se consagre la pensión especial por actividades de alto riesgo a aquellas personas que se encuentren afiliadas al Régimen de Prima Media con Prestación Definida, ya que dicho régimen incorpora los requisitos de edad y semanas de cotización para acceder a las pensiones, no así el Régimen de Ahorro Individual.

Por ello en el presente Proyecto de Ley contempla que los Agentes de Tránsito y Transporte a los que se aplique un régimen especial de Alto Riesgo, se les

concederá a aquellos que se encuentran afiliados a una AFP, el traslado desde la vigencia de la norma como el contemplado en la Sentencia C-030 de 2009, que concede una vez proferida un término de 3 meses esto es su traslado al COLPENSIONES.

Presentado por:

 <p>NICOLAS ALBEIRO ECHEVERRY ALVARAN Departamento de Antioquia Partido conservador Colombiano</p>	<p>JUAN DIEGO GOMEZ JIMENEZ Senador de la Republica Partido conservador Colombiano</p> 
<p>GERMAN ALCIDES BLANCO ALVAREZ Departamento de Antioquia Partido conservador Colombiano</p>	<p>LUIS FERNANDO FERNANDO VELASCO Senador de la republica Partido Liberal</p>
 <p>LEON FREDY MUÑOZ Departamento de Antioquia Partido Verde</p>	
<p>JORGE GOMEZ ALBERTO GALLEGO Departamento de Antioquia</p>	

