**PROYECTO DE LEY No. \_\_\_ de 2019**

***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 y se dictan otras disposiciones***

**El Congreso de la República de Colombia**

**DECRETA:**

**Artículo 1°.** ***Objeto*.** La presente Ley establece el régimen de pensiones para los servidores públicos de los Cuerpos de Agentes de Tránsito y Transporte de los Organismos de Tránsito de las entidades territoriales.

**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 de los cuerpos de agentes de tránsito y transporte de los organismos de tránsito de las entidades territoriales 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 el número mínimo de semanas establecido para el Sistema General de Seguridad Social en Pensiones, al que se refiere el artículo 33 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 9º de la Ley 797 de 2003.

La edad para el reconocimiento especial de vejez se disminuirá en un (1) año por cada (60) semanas de cotización especial, 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 con el descuento del cuatro (4%) del valor total mensual recaudado por 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 de las entidades territoriales que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley se encuentren afiliados al Régimen de Ahorro Individual con Solidaridad, deberán 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 el régimen previsto en la presente norma.

**Parágrafo**. A aquellos servidores públicos que permanezcan en el Régimen de Ahorro Individual con Solidaridad se les aplicará en su integralidad lo previsto para dicho Régimen en la Ley 100 de 1993, modificada por la Ley 797 de 2003.

***Artículo 6. Transitorio*.** Los servidores públicos que pertenezcan a los Grupos de Control Vial tendrán el derecho de retroactividad por el tiempo laborado en esta profesión antes de la entrada en vigencia de la presente ley. El organismo de tránsito, ente público o privado o entidad territorial, a partir de la expedición de la presente ley deberá aportar del total de los dineros recaudados por comparendos elaborados por infracciones de tránsito y transporte en su jurisdicción, 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 del año 11, únicamente se aplicará el descuento del cuatro (4%) al que se refiere el artículo 4º de la presente Ley.

**Artículo 7. *Vigencia y derogatorias.***La presente ley regirá a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

**LUIS FERNANDO VELASCO CHAVES**

**Senador de la República**

***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 y se dictan otras disposiciones***

***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 y se dictan otras disposiciones***

***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 y se dictan otras disposiciones***

**EXPOSICION DE MOTIVOS**

**OBJETO DEL PROYECTO DE LEY**

La presente iniciativa busca que los agentes de tránsito y transporte o grupos de control vial, estén cobijados bajo el régimen de pensión especial de vejez por exposición al alto riesgo.

**ANTECEDENTES**

El asunto que mediante la presente iniciativa se pone en consideración del Congreso de la República, ya había sido discutido por la Rama Legislativa con antelación.

Fue radicada en el año 2009 una iniciativa legislativa encaminada a otorgarles a los agentes de tránsito del país la condición de alto riesgo con el objeto que pudiesen acceder al beneficio de la pensión especial de vejez. Para entonces, se le asignó el número 063 de 2009 Cámara y 091 de 2010 Senado. Una vez surtió la totalidad del trámite legislativo dicha iniciativa fue enviada para sanción presidencial. Sin embargo, el Presidente de la República la objetó argumentando que el proyecto:

i) Desconocía el inciso 2º del artículo 154 de la Constitución Política, que le otorga al Ejecutivo la iniciativa legislativa sobre las condiciones salariales y prestacionales de los empleados públicos, hecho que fue desconocido por el Congreso toda vez que la iniciativa se originó en la Cámara de Representantes;

ii) Desconocía el criterio de sostenibilidad financiera para las leyes que versen sobre pensiones, introducido por el Acto Legislativo 01 de 2005.

Al respecto, la Corte decidió declarar fundada la objeción gubernamental, al considerar que debió ser el ejecutivo quien radicase ante el Congreso la iniciativa o, **en su defecto, que durante su trámite le hubiese otorgado el aval o manifestado su coadyuvancia, situaciones que no se presentaron.**

Con posterioridad, después de un juicioso ejercicio técnico liderado por la Asociación Nacional de Empleados de Tránsito y Transporte - ANDETT fue radicado el proyecto de ley 251 de 2018 Cámara, el cual fue archivado sin que surtiera siquiera primer debate. A solicitud de este gremio, se pone en consideración del Congreso de la República la misma propuesta que entonces radicó el Representante a la Cámara Liberal Óscar Hurtado Pérez, con algunas modificaciones que se considera precisan de mejor manera el espíritu de la norma.

**CONSIDERACIONES GENERALES**

Las legislaciones de los distintos países del mundo han generado esquemas especiales de protección pensional en el marco de sus sistemas de seguridad social, que establecen unos requisitos particulares con el fin de atender la peligrosidad de algunas actividades laborales.

Uno de los argumentos principales para establecer estos regímenes especiales de jubilación, tiene que ver con la disminución en la esperanza de vida producto del ejercicio de una profesión específica. A pesar que no existe un criterio homogéneo que de manera taxativa defina cuáles son dichas profesiones, lo cual se ve reflejado en el hecho que cada nación selecciona a través de su legislación a profesiones diversas para hacer parte de estos regímenes especiales, sí es cierto que pueden establecerse diferenciaciones entre los distintos tipos de labores, fundadas en su peligrosidad. Al respecto, un informe de la Organización Internacional del Trabajo[[1]](#footnote-1) definió estas labores en relación con el concepto de “penoso, peligroso, tóxico o insalubre”, y afirmó que:

“No existe un concepto de trabajo penoso, peligroso, tóxico o insalubre en el ámbito internacional, aunque sí existen definiciones en las legislaciones de algunos países. Una clara definición de lo que son trabajos penosos, peligrosos, tóxicos o insalubres es muy difícil o prácticamente imposible. En general, se considera que estos trabajos causan un deterioro para la salud de los trabajadores, constituyen un riesgo para su integridad física o psíquica o producen enfermedades con más frecuencia que otros trabajos. Esa es la razón fundamental por la cual la ley de algunos países establece regímenes de acceso a la jubilación en edades tempranas.” (pg. 3)

Según la legislación nacional, se entiende por actividad de alto riesgo:

“(…) aquellas en las cuales la labor desempeñada implique la disminución de la expectativa de vida saludable o la necesidad del retiro de las funciones laborales que ejecuta, con ocasión de su trabajo.” (Artículo 1º, decreto ley 2090 de 2003)

Sobre la condición de alto riesgo a la cual se encuentran expuestos los agentes de tránsito, en la exposición de motivos del proyecto de ley 251 radicado en 2018, se realizó una muy detallada y rigurosa exposición sobre la materia, de la cual se incorporan algunos fragmentos a la presente motivación:

***“Fundamentos científicos - epidemiológicos[[2]](#footnote-2):***

*El deterioro de la salud de los Agentes de Tránsito y Transporte, ha sido estudiada durante varios años por investigaciones como:*

* *Por Combas y Palacio (1997), “Monóxido de Carbono Ambiental y Carboxihemoglobina en Agentes de Tránsito y Transporte”, realizado por la Facultad de Salud pública de la Universidad de Antioquia.*
* *“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”, realizado por Universidad Cooperativa de Colombia. 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:*

1. *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 Oxigeno en la sangre, produciendo una anoxia de tipo anémico. En relación con el material particulado, la exposición continua a éste 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 (1997). Allí, 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 éste; 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.*
2. *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 “Prevalecía 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, presentó trauma acústico en diferentes grados y un 29% presentaban daño auditivo asociado por 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.*
3. *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.*
4. *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 4º del Decreto 1281/94). 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.*
5. *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, un 15% de ellos han tenido que ser reubicado 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.*
6. *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 bien aceptada por conductores, los cuales, en algunas ocasiones descargan el estrés y su intolerancia sobre los Agentes; quienes son agredidos verbal y físicamente y en algunos casos con armas blancas y de fuego. 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, esto en vía de su función 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.*

***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 de 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:*

* 1. *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.*

* 1. *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.”*

**FUENTE DE FINANCIACIÓN E IMPACTO FISCAL**

Según el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, toda iniciativa legislativa “que genere gastos debe incluir un análisis de impacto fiscal y la fuente de ingreso adicional para el financiamiento de dicho costo” (Corte Constitucional, Sentencia C-066/18).

Para efectos de cubrir el impacto fiscal que implica la inclusión dentro del régimen de pensión especial por alto riesgo al cuerpo de agentes de tránsito del país, se establece en el artículo 3º de la propuesta, que el monto de la cotización especial será de 10 puntos adicionales, los cuales provendrían del descuento del 4% del valor total mensual recaudado por los comparendos de tránsito y transporte. Adicionalmente, habrá un porcentaje diferenciado para cubrir el retroactivo.

Si se tiene en cuenta que en el país hay aproximadamente 3.700 agentes de tránsito con un salario promedio de $1.800.000 pesos, y que el puntaje adicional de cotización especial individual es de aproximadamente $200.000 pesos, se estima que el costo es cercano a los $8.880.000.000 pesos. Los argumentos expuestos en la exposición de motivos del Proyecto de Ley 251 de 2018 son evidencia suficiente del hecho que a través del mecanismo de financiación propuesto en el articulado se puede cubrir el costo de la pensión especial de vejez[[3]](#footnote-3):

*“La sostenibilidad financiera y las fuentes de ingreso adicionales de los costos fiscales de la presente iniciativa a corto, mediano y largo plazo, 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 público 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, 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 desprende el 4% para el pago de los 10 puntos adicionales por alto riesgo y el aporte del reconocimiento de la retroactividad será efectivo con el 5% de lo recaudado, durante cinco años a partir de la expedición de la presente ley. Los recaudos del 4% y 5% serán depositados por los organismos de tránsito o respectivo municipio a COLPENSIONES.*

*Los siguientes son los datos estadísticos de elaboración de comparendos por los diferentes grupos de control vial de dos entes territoriales durante los últimos cinco años 2012 – 2016, los cuales fueron reportados por cada una de las Entidades municipales.*

*Dirección de Transito de Bucaramanga:*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| ***AÑO*** | ***N° de comparendos*** | ***Valores generados*** |
| *2003* | *40.161* | *10.040.250.000.00* |
| *2004* | *34.628* | *8.657.000.000.00* |
| *2005* | *29.557* | *7.389.250.000.00* |
| *2006* | *27.606* | *9.202.464.843.25* |
| *2007* | *24.207* | *8.426.103.672.72* |
| ***TOTAL*** | ***156.159*** | ***43.715.068.515.97*** |

|  |
| --- |
| *156.159/5 años = 31.232 promedio por año/12 meses= 2.603 por mes/128 = 20.33 comparendos elaborados por cada agente en el mes. 20.33 x 10 salarios mínimos mínimo de infracción $300.000 = 6.099.000.00. Valor que representa más de tres salarios más prestaciones sociales de C/U.* |

*Secretaría de Tránsito de Medellín, 2004-2008:*

|  |  |
| --- | --- |
| ***AÑO*** | ***COMPARENDOS*** |
| *2005* | *205.352* |
| *2006* | *272.193* |
| *2007* | *284.268* |
| *2008* | *314.339* |
| *Total 1.121.152/4=280.288 anual/12=23.357.3/535=43.6 comparendos mensuales por agente x 250.000 valor promedio = 10.900.000 equivalente a cuatro (4) salarios y prestaciones de cada agente.* | |

Del mismo modo, la Asociación Nacional de Empleados de Tránsito y Transporte – Andett, solicitó un estudio actuarial independiente a través del cual se evalúa, mediante una metodología probabilística, la expectativa de jubilación de los agentes de tránsito del país y los requerimientos para cubrir un fondo que les permita acceder al régimen especial de pensión por alto riesgo. **Según dicho estudio, a través de las condiciones que generaría el articulado del proyecto, tal como se propone, los recursos para cubrir los requerimientos para la pensión de alto riesgo serían suficientes.**

A continuación, se cita la comunicación allegada al Congreso de la República en donde se resumen los principales elementos de dicho estudio actuarial:

*“El análisis realizado, parte de la base de supuestos sobre expectativa de vida de los Agentes y sus beneficiarios, así como de recaudos de comparendos que son inciertas en el futuro. Sin embargo, teniendo en cuenta los riesgos basados en dicho elemento, se ha realizado el cálculo de manera probabilística, teniendo en cuenta los factores más críticos y extremos, de manera que se puedan cumplir las expectativas de jubilación de manera realista.*

*Entre los elementos críticos que se analizaron y que se incluyeron bajo los valores más desfavorables, con el fin de poner a prueba los resultados, están:*

1. *Se supone una población total de agentes de 3.700, basado en información estadística de una muestra de 1.332 Agentes de Tránsito y Transporte de diferentes partes del país.*
2. *Con respecto a la expectativa de vida de los Agentes y sus beneficiarios, se ha utilizado las tablas de mortalidad aceptadas por la Superintendencia Financiera, que son basadas en una muestra de rentistas. Dicha muestra, tiende a presentar expectativas de vida mayores que las que en la realidad se observan en la población general, como la estudiada.*
3. *Para el caso de las supervivencias, se analiza la posición más crítica: se supone que todos los Agentes, independientemente de su estado civil actual, podrán tener un beneficiario válido (5 años mayor para el caso de las mujeres y 5 años menor en los hombres). Adicionalmente, para el caso de la supervivencia de hijos inválidos, se hizo el supuesto más desfavorable, el cual corresponde a supervivencia de hijas mujeres con respecto a su madre, lo cual implica un mayor número de años en el cual se debe mantener el pago en el tiempo.*
4. *Para el fondo analizado, que permita cubrir el sobre costo de la pensión de alto riesgo, con respecto a las condiciones de pensión actuales, se tuvo en cuenta que:*
   1. *La rentabilidad del fondo es apenas la inflación*
   2. *El fondo se alimenta únicamente con los comparendos retenidos y se evalúa que probabilísticamente el valor mínimo del fondo en cada momento siempre sea mayor a cero.*
   3. *El fondo se ha proyectado probabilísticamente, de acuerdo con los resultados históricos de los recaudos realmente efectuados en los comparendos y no en el valor total de los comparendos emitidos.*
   4. *El fondo se analiza como un disponible común, para la jubilación de todos los Agentes del país, tal como se propone en el Proyecto de Ley.*
5. *Para el cálculo del retroactivo, para los Agentes que ya tendrían adquiridos los derechos de jubilación si se aprobara el Proyecto de Ley, se tuvo en cuenta que:*
   1. *Se utiliza la máxima tasa de reemplazo obtenida por cada persona, de manera que el escenario será el más crítico posible.*
   2. *Se evalúa el valor total de las mesadas que deben ser pagada, en dinero equivalente del año 2017, desde el momento que adquirió sus derechos, de acuerdo con lo establecido por el proyecto de ley.*
   3. *Para la muestra analizada, se ha encontrado un total de 170 Agentes que ya cumplirían los requisitos para la jubilación, en caso de aprobarse el Proyecto de Ley. Para el análisis del fondo, el resultado se escala teniendo en cuenta el tamaño de la población estimada.*

*Resultados obtenidos:*

*Los resultados obtenidos implican que se requiere de la conformación de un fondo, basado en la inmovilización de un porcentaje del recaudo de los comparendos, como se presenta a continuación.*

*Tabla 1 – Porcentaje de los comparendos que se inmovilizan para el fondo (Con Retroactivo)*

**

*Con lo anterior, se garantiza que el fondo siempre posea recursos disponibles para cubrir con las obligaciones de las jubilaciones de los Agentes y de sus beneficiarios, aún en el más crítico de los escenarios (mínimo), como se observa a continuación:*

*Ilustración 1 –Análisis para la Población Total de Agentes (Con Retroactivo): Saldo final del fondo luego de cubrir el excedente de la jubilación (Según régimen de alto riesgo, menos régimen de prima media) –7% de los comparendos serían aportados al fondo durante el primer año, 5% los siguientes 9 años y del 4% de allí en adelante*

*Tabla 2 – Análisis para la Población Total de Agentes (Con Retroactivo): Saldo final del fondo luego de cubrir el excedente de la jubilación (Según régimen de alto riesgo, menos régimen de prima media) –7% de los comparendos serían aportados al fondo durante el primer año, 5% los siguientes 9 años y del 4% de allí en adelante*

**

*Es importante tener en cuenta que después de los primeros 10 años, es necesario revisar el verdadero comportamiento del fondo, para verificar si es necesario realizar ajustes al porcentaje de comparendos inmovilizado. Lo anterior, debido a que, en escenarios como el Máximo, presentado en la tabla anterior, el valor acumulado en el fondo podría desbordarse.”*

**AVAL DEL MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO**

En razón al contenido material del presente proyecto, es un requisito esencial para su debido trámite que el Gobierno Nacional manifieste su aval o coadyuvancia. La no satisfacción de este requisito supondría un vicio de procedimiento insalvable. Sobre este asunto y con fundamento en los estudios técnicos y de viabilidad fiscal citados en esta exposición de motivos, se solicitará al Gobierno Nacional una vez iniciado el trámite de la iniciativa, su aval o coadyuvancia, lo cual en los términos de la Sentencia C-821 de 2011 supliría el mandato constitucional sobre iniciativa privativa del gobierno contenido en el inciso 2º del artículo 154 de la Carta:

“(…) este Alto Tribunal ha sostenido que esta  iniciativa privativa otorgada al Ejecutivo no debe entenderse como la simple facultad de la

presentación inicial de los proyectos ante el Congreso de la República por parte de éste, sino que también puede ser expresada mediante el consentimiento -expreso o tácito- que el Gobierno  imparte a los proyectos que, en relación con esas mismas materias, se estén tramitando en el órgano legislativo.” (Corte Constitucional, Sentencia C-821 de 2011)

Adicionalmente, representantes de la Asociación Nacional de Empleados de Tránsito y Transporte – Andett de manera informal han informado que en reuniones sostenidas con funcionarios del Ministerio de Hacienda y Crédito Público estos han manifestado la plena voluntad de esta cartera de una vez radicada, apoyar a través de su aval o coadyuvancia esta iniciativa.

***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 o Grupos de Control Vial y se dictan otras disposiciones***

***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 o Grupos de Control Vial y se dictan otras disposiciones***

***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 o Grupos de Control Vial y se dictan otras disposiciones***

1. OIT, Jubilación anticipada por trabajos de naturaleza penosa, tóxica, peligrosa o insalubre. Un estudio comparado Santiago, Organización Internacional del Trabajo, 2014 [↑](#footnote-ref-1)
2. Exposición de Motivos al Proyecto de Ley 251 de 2018, Gaceta del Congreso 264 de 2018. Imprenta Nacional. [↑](#footnote-ref-2)
3. Entrecomillado tomado de: Exposición de Motivos al Proyecto de Ley 251 de 2018, Gaceta del Congreso 264 de 2018. Imprenta Nacional. [↑](#footnote-ref-3)