

Artículo 8º. *Gastos durante el periodo de aislamiento y cuarentena.* El Gobierno nacional asumirá el costo del hospedaje y la alimentación de los viajeros del vuelo humanitario durante la cuarentena.

Artículo 9º. *Vigilancia del cumplimiento de las medidas preventivas de aislamiento y cuarentena.* Las entidades responsables del aseguramiento realizarán seguimiento estricto del estado de salud de los viajeros humanitarios provenientes de Leticia y del cumplimiento de las medidas preventivas sanitarias establecidas en el presente acto administrativo. Cuando se trate de extranjeros no residentes en Colombia y nacionales no afiliados al Sistema de Seguridad Social en Salud, la vigilancia y cumplimiento de estas medidas, estará a cargo de la Secretaría Distrital de Salud de Bogotá.

Artículo 10. *Inobservancia de las medidas.* La inobservancia de las medidas adoptadas mediante el presente acto administrativo, dará lugar a la sanción penal prevista en el artículo 368 del Código Penal y a las multas contempladas en el artículo 2.8.8.1.4.21 del Decreto 780 de 2016 y las demás que les sean concordantes.

Artículo 11. *Vigencia.* La presente Resolución rige a partir de su publicación.

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 5 de marzo de 2021

El Ministro de Protección Social,

Fernando Ruiz Gómez.

La Ministra de Transporte,

Ángela María Orozco Gómez

(C. F.)

MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 20213040009145 DE 2021

(marzo 4)

por la cual se modifica el parágrafo del artículo 7º de la Resolución 3753 de 2015 del Ministerio de Transporte, modificado por el artículo 4º de la Resolución 4200 de 2016 y se prorroga la vigencia de estas mismas Resoluciones.

La Ministra de Transporte, en ejercicio de las facultades legales y en especial las conferidas por el artículo 31 de la Ley 769 de 2002, y el numeral 6.3 del artículo 6 del Decreto 87 de 2011,

CONSIDERANDO:

Que el Ministerio de Transporte mediante Resolución número 3753 de 2015, expidió el Reglamento Técnico para vehículos de servicio público de pasajeros.

Que el artículo 7 de la citada Resolución número 3753 de 2015 establece disposiciones supletorias para efectos de la evaluación de la conformidad.

Que el parágrafo del artículo 7º de la citada Resolución 3753 de 2015 modificado por el artículo 4º de la Resolución 4200 de 2016 establece:

“Parágrafo. Las Disposiciones contenidas en el presente artículo, perderán vigencia en un término de veinticuatro (24) meses contados a partir de la fecha en que la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) publique la noticia de acreditación del primer laboratorio u organismo de certificación según el caso. Vencido dicho término, deberá obtener el certificado de conformidad de producto otorgado por el respectivo ente certificador acreditado”.

Que de acuerdo con lo previsto en el numeral 2.6 del artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, corresponde a la Agencia Nacional de Seguridad Vial definir con los Ministerios de Transporte, Comercio y Relaciones Exteriores, la agenda para el desarrollo de los reglamentos técnicos de equipos y vehículos en cuanto a elementos de seguridad.

Que el parágrafo transitorio del artículo 2.2.1.7.6.7. del Decreto 1074 de 2015 “por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo”, modificado por el Decreto 1468 de 2020, establece:

“Parágrafo transitorio. Para el caso de los reglamentos técnicos que tengan más de cinco (5) años de antigüedad al momento de entrada en vigencia del presente Decreto, o que hayan entrado en vigor antes del 31 de diciembre de 2015, las evaluaciones se harán de acuerdo con las siguientes reglas: en el año 2021 las entidades deberán realizar un inventario de los reglamentos técnicos de su competencia y establecer un cronograma para la evaluación ex post iniciando desde los más antiguos hasta los más recientes, teniendo en cuenta los siguientes tiempos:

(...)

3. *A 2024, la entidad deberá iniciar la evaluación ex post de los reglamentos técnicos expedidos a partir del 1º de enero de 2011, y hasta 31 de diciembre de 2015, de acuerdo con las capacidades institucionales y las necesidades de su sector”.*

Que mediante memorando número 20211130021043 del 16 de febrero de 2021 con alcance número 20211130022593 del 19 de febrero de 2020, el Viceministerio de

Transporte solicitó la expedición del presente acto administrativo teniendo en cuenta lo siguiente:

“Que mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, el Ministro de Salud y Protección Social, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 1753 de 2015, declaró el estado de emergencia sanitaria con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19 en todo el territorio nacional hasta el 30 de mayo de 2020 y, en consecuencia, adoptaron medidas con el objeto de prevenir y controlar su propagación.

Que a través de la Resolución 844 del 26 de mayo de 2020, el Ministro de Salud y Protección Social, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 1753 de 2015, prorrogó el estado de emergencia sanitaria con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19 en todo el territorio nacional hasta el 31 de agosto de 2020 y, modificó el artículo 2 de la Resolución 385 del 17 de marzo de 2020, modificada por la Resolución 407 y 450 de 2020, en el sentido de adoptar una serie de medidas sanitarias con el objeto de prevenir y controlar la propagación del Coronavirus COVID-19 y mitigar sus efectos.

Que por medio de la Resolución 1462 del 25 de agosto de 2020, el Ministro de Salud y Protección Social, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 1753 de 2015, prorrogó el estado de emergencia sanitaria con ocasión del nuevo Coronavirus COVID-19 en todo el territorio nacional hasta el 30 de noviembre de 2020 y, modificó el artículo 2º de la Resolución 385 del 17 de marzo de 2020, modificada por la Resolución 844 de 2020, en el sentido de adoptar una serie de medidas sanitarias con el objeto de prevenir y controlar la propagación del Coronavirus COVID-19 y mitigar sus efectos.

Que mediante Resolución 2230 del 27 de noviembre de 2020, el Ministerio de Salud y Protección Social, prorrogó el estado de emergencia sanitaria con ocasión del nuevo Coronavirus COVID-19 en todo el territorio nacional hasta el 28 de febrero de 2021.

Que el vertiginoso escalamiento del brote del Coronavirus COVID-19, hasta configurar una pandemia, representa actualmente una amenaza global a la salud pública, con afectaciones al sistema económico de magnitudes impredecibles e incalculables: por lo tanto, resulta necesario mitigar el impacto económico negativo que ha generado la implementación de las mencionadas medidas sanitarias, mediante el establecimiento de disposiciones transitorias que propendan por reactivar el servicio público de transporte de carga y facilitar su operación.

Que con razón a la pandemia ocasionada por el coronavirus COVID-19, el Gobierno nacional se vio en la obligación de adoptar medidas con el fin de mitigar el riesgo de contagio y proteger la vida y la salud de los ciudadanos, por lo cual expidió los Decretos 475 de 2020, 531 de 2020, 593 de 2020, 636 de 2020, 749 de 2020, 990 de 2020 y 1076 de 2020, mediante los cuales impartieron instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, y el mantenimiento del orden público, estableciendo medidas de aislamiento preventivo obligatorio.

Que según el Boletín Técnico del Producto Interno Bruto (PIB) preliminar del cuarto trimestre del 2020 publicado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el PIB decreció un 6.8% en el año 2020 respecto del año 2019, teniéndose que el valor agregado de las industrias manufactureras decreció un 7.7% en su serie original respecto del mismo periodo de 2019, dinámica que se explica, entre otros, por comportamientos como el que la fabricación de productos metalúrgicos básicos: fabricación de productos elaborados de metal, excepto maquinaria y equipo; fabricación de aparatos y equipo eléctrico; fabricación de vehículos automotores, remolques y semirremolques; fabricación de otros tipos de equipo de transporte; instalación, mantenimiento y reparación especializado de maquinaria y equipo decreció un 11.2%.

Que según el Boletín Técnico de la Encuesta Mensual de Comercio (EMC) del mes de diciembre de 2020 publicado también por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), para el periodo de enero a diciembre 2020 en comparación con el mismo periodo del 2019, las ventas del comercio minorista disminuyeron un 7.8%; así, trece líneas de mercancías registraron variaciones negativas en sus ventas reales, entre las cuales se encuentran el comercio de otros vehículos automotores y motocicletas, que incluye, la venta de flotillas o vehículos de cualquier tipo realizadas a través de licitaciones, las ventas a otros concesionarios y la venta de vehículos de transporte público, transporte de carga, entre otros, con una variación negativa del 23.5% y una contribución negativa del 1.8%.

Que de acuerdo con la información del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en el 2019 se matricularon 885.581 vehículos de servicio público y en el año 2020 se matricularon 725.741 vehículos de servicio público, lo que representa un descenso del 18.04% frente al año inmediatamente anterior.

Que el escalamiento del brote del Coronavirus COVID-19, hasta configurar una pandemia afectó de manera severa el sistema económico; por lo tanto, resulta necesario mitigar los efectos y consecuencias adversas que ha generado mediante el establecimiento de disposiciones que propendan por reactivar y facilitar el ejercicio de quienes ensamblan, fabrican o importan vehículos para la prestación del servicio de transporte de pasajeros, el cual es de la mayor importancia para la economía y desarrollo del país.

Que, información, cifras y datos revelados ponen de presente los efectos adversos que ha generado la pandemia en el sector y particularmente en la comercialización y por tanto matrícula de vehículos para la prestación del servicio de Transporte de Pasajeros. Por

coniguiente, se requiere adoptar medidas que contribuyan a la reactivación de quienes los ensamblen, fabriquen o importen.

Que, según la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE), el seis (6) de marzo de 2019 se acreditó el primer laboratorio u organismo de certificación, lo que impondría que las homologaciones presentadas con anterioridad a esa fecha perderían vigencia y deberían presentar certificados del organismo certificador a partir del 6 de marzo de 2021 para conservar su vigencia. Así mismo, quienes ensamblen, fabriquen o importen vehículos para la prestación del servicio de Transporte de Pasajeros deberán emprender gestiones y realizar acciones para obtener certificado del organismo certificador, lo que les representa mayores costos, tiempos y dificultades para su reactivación económica durante la pandemia causada por el Coronavirus Covid-19.

Que por lo anterior, se hace necesario prorrogar la disposición relativa a la presentación de declaración de conformidad por organismo de certificación a partir del 6 de marzo de 2021, y que la misma entre en vigencia el treinta (30) de junio de 2022, lo cual les permitirá a quienes ensamblen, fabriquen o importen vehículos para la prestación del servicio de Transporte de Pasajeros disponer de un término adicional para ajustarse a la reglamentación técnica adoptada mediante Resolución 3753 de 2015.

Que de igual forma, mediante correo electrónico del 19 de febrero de 2021 la Agencia Nacional de Seguridad Vial indicó:

“El Decreto 1468 del 12 de noviembre de 2020, “Por el cual se modifican parcialmente las Secciones 2, 5 y 6 del Capítulo 7 del Título I de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1074 de 2015, Único Reglamentario del Sector Comercio, Industria y Turismo, en lo relativo a la aplicación del análisis de impacto normativo en los reglamentos técnicos”, introdujo una serie de modificaciones al proceso de expedición de reglamentos técnicos en el país, entre las cuales se encuentran los siguientes: i) Clasificación de tipos de análisis de impacto normativo “AIN” según su alcance, (simples, complejos, ex ante, ex post), ii) la obligación de contar con un concepto previo por parte del DNP; iii) Acoger la metodología, guías y formatos establecidos por el DNP para cada tipo de AIN.

En el artículo 2.2.1.7.5.4 del Decreto citado se consagra que para el caso de reglamentos técnicos existentes, se deberá realizar un “proceso de Evaluación ex post o AIN ex post”, el cual deberá ser simple o complejo, según su alcance y se realizará siguiendo los lineamientos, guías y formatos establecidos por el DNP para cada tipo de AIN, según aplique, para lo cual se ordena al DNP emitir las respectivas guías y plantillas de evaluación ex post (parágrafo 2 del artículo 2.2.1.7.6.7). Las indicadas guías se encuentran en perfeccionamiento por parte del DNP para su adopción.

De igual forma, el artículo 2.2.1.7.6.7. del Decreto 1468 de 2020, consagra lo siguiente:

“Los reglamentos técnicos expedidos serán sometidos a evaluación ex post por parte de la entidad reguladora, con el fin de determinar su permanencia, modificación o derogatoria, por lo menos una vez cada cinco (5) años, contados a partir de su entrada en vigor, o antes, si cambian las causas que le dieron origen. No serán parte del ordenamiento jurídico los reglamentos técnicos que, transcurridos cinco (5) años de su entrada en vigor, no hayan sido evaluados y decidida su permanencia o modificación por la entidad que lo expidió.

Para lo anterior, antes que transcurran los cinco (5) años desde la entrada en vigencia, y luego de haber realizado el AIN ex post, la entidad debe emitir acto administrativo en el que disponga la permanencia del reglamento técnico, o en el que prorrogue su vigencia mientras emite la modificación que corresponda, lo que aplique según las conclusiones del AIN ex post”.

Ahora bien, teniendo en cuenta que estos cambios normativos implican ajustes en la metodología de elaboración y revisión de los análisis de impacto normativo, el artículo 2.2.1.7.6.7 del Decreto 1468 de 2020 estableció una transición que permite a las entidades reguladoras tener un tiempo razonable para incorporar dichos cambios en sus procedimientos internos.

Al respecto, en el parágrafo transitorio del artículo 2.2.1.7.6.7, se consagra lo siguiente:

“PARÁGRAFO TRANSITORIO. Para el caso de los reglamentos técnicos que tengan más de cinco (5) años de antigüedad al momento de entrada en vigencia del presente Decreto, o que hayan entrado en vigor antes del 31 de diciembre de 2015, las evaluaciones se harán de acuerdo con las siguientes reglas: en el año 2021 las entidades deberán realizar un inventario de los reglamentos técnicos de su competencia y establecer un cronograma para la evaluación ex post, iniciando desde los más antiguos hasta los más recientes, teniendo en cuenta los siguientes tiempos:

(...) 3. A 2024, la entidad deberá iniciar la evaluación ex post de los reglamentos técnicos expedidos a partir del 1º de enero de 2011, v hasta 31 de diciembre de 2015, de acuerdo con las capacidades institucionales y las necesidades de su sector. (...)”.

Lo anterior implica que la obligación de revisión de reglamentos técnicos, cada cinco (5) años, para que puedan permanecer en el ordenamiento jurídico, está sujeta a una condición de transición, de acuerdo con la fecha en que haya sido expedido el respectivo reglamento técnico.

Así las cosas, con relación a la Resolución 0003753 del 06 de octubre de 2015 “Por la cual se expide el Reglamento Técnico para vehículos de servicio público de pasajeros y se dictan otras disposiciones”, modificada por la Resolución 4200 de 2016, se considera

que a 2024, la entidad reguladora estaría obligado a culminar su revisión ex post, bajo la nueva metodología que defina el DNP, por haber sido expedida con anterioridad al 31 de diciembre de 2015 y tener más de cinco (5) años de antigüedad.

Por lo anterior se tienen las siguientes consideraciones:

El reglamento técnico de servicio público de pasajeros tiene más de cinco (5) años de antigüedad al momento de entrada en vigencia del Decreto 1468 de 2020, por lo cual se encuentra dentro de las causales de transitoriedad.

El reglamento técnico de servicio público de pasajeros fue expedido durante el periodo comprendido entre a partir del 1º de enero de 2011, y hasta 31 de diciembre de 2015, por lo cual a 2024, la entidad reguladora deberá iniciar la evaluación ex post.

Dadas las consideraciones expuestas y que el reglamento técnico de servicio público de pasajeros vencería en octubre de 2021, es necesario emitir un acto administrativo en el cual se disponga la prórroga de la vigencia del reglamento técnico mientras se efectúa la modificación correspondiente, según las conclusiones del AIN ex post aplicando la metodología adoptada por el DNP en sus guías y plantillas de evaluación.”.

Que según análisis, información y datos aportados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se requiere extender el plazo de vigencia de la Resolución 3753 de 2015 del Ministerio de Transporte “Por la cual se expide el Reglamento Técnico para vehículos de servicio público de pasajeros y se dictan otras disposiciones” modificada y adicionada por la 4200 de 2016 hasta el treinta y uno (31) de enero de 2023.

Que la Agencia Nacional de Seguridad Vial, mediante oficio número 20213030334962 solicitó al Ministerio de Transporte la prórroga del reglamento técnico vigente para vehículos de servicio público de pasajeros, contenido en la Resolución 3753 de 2015 modificada por la Resolución 4200 de 2016, en atención a las siguientes consideraciones:

“La última revisión del reglamento técnico de servicio público de pasajeros se efectuó mediante Resolución 4200 de 2016, publicada en el *Diario Oficial* el 10 de octubre de 2016, por lo cual dicho reglamento perdería su vigencia el próximo 10 de octubre de 2021, en aplicación de lo previsto en el artículo 2.2.1.7.6.7. del Decreto 1074 que establece: “No serán parte del ordenamiento jurídico los reglamentos técnicos que transcurridos cinco (5) años de su entrada en vigencia no hayan sido revisados y decidida su permanencia o modificación por la entidad que lo expidió”.

En virtud de lo anterior, desde el año 2020, la Agencia Nacional de Seguridad viene apoyando técnicamente al Ministerio de Transporte en la revisión del reglamento técnico de servicio público de pasajeros, contenido en las Resoluciones 3753 de 2015 y 4200 de 2016 dando aplicación a las directrices establecidas en la materia por el Decreto 1074 de 2015.

El reglamento técnico para vehículos de servicio público de transporte de pasajeros es diverso dado que es aplicable para vehículos con capacidad de 9 pasajeros en adelante más el conductor que prestan servicio público de transporte terrestre automotor en las modalidades de Pasajeros por Carretera, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros, Masivo y Especial.

Como se puede observar, el reglamento técnico referido, abarca microbuses, busetas y buses, y en el caso del transporte masivo tanto para buses convencionales como articulados.

En ese orden de ideas, durante el desarrollo del Análisis de Impacto Normativo en el marco del cumplimiento del Decreto 1074 de 2015 que viene adelantando la Agencia Nacional de Seguridad Vial, correspondiente a la revisión de las resoluciones 3753 de 2015 y 4200 de 2016, y de acuerdo con análisis de las normas técnicas que soportan estos reglamentos y las conversaciones adelantados en las mesas técnicas con los actores interesados, se encontró:

- Los citados reglamentos establecen requisitos técnicos y de seguridad para 5 clases de vehículos y 4 modalidades de transporte de pasajeros.
- Los requisitos técnicos y de seguridad para todos los vehículos se establecieron a través de 6 normas técnicas colombianas, y se identificaron 10 casos de equivalencias de lo dispuesto en las Normas técnicas colombianas con 37 normas internacionales procedentes de Naciones Unidas, estándares de Estados Unidos, directivas de la Unión Europea y algunas normas de China, Japón y Corea.
- La diversidad de modalidades de transporte de pasajeros que abarca el reglamento técnico demanda vehículos con condiciones diferentes tanto de funcionalidad, accesibilidad y comodidad, como de seguridad para los pasajeros usuarios de los diferentes servicios.

Por lo anterior, se ha concluido en el desarrollo del Análisis de Impacto normativo en lo relativo a la identificación del problema como el análisis de causas, consecuencias e impactos, se requieren de un análisis detallado en cada caso, tanto de las tendencias internacionales, como de las realidades operativas de las diferentes modalidades de transporte de pasajeros en Colombia.

Ahora bien, el pasado 12 de noviembre de 2020 se expidió el Decreto 1468 de 2020, a través del cual se modifica el procedimiento para la expedición de reglamentos técnicos y la elaboración de su análisis de impacto normativo, lo cual implica modificaciones en los procesos para la culminación de revisión.

De acuerdo con lo expuesto y en virtud de la complejidad y diversidad de modalidades de transporte que abarca el reglamento técnico de servicio público de pasajeros y de la necesidad de continuar investigando los requerimientos técnicos y de seguridad de las tipologías vehiculares según el tipo de servicio que se presta, se recomienda prorrogar el reglamento técnico vigente toda vez que se hace necesario contar con las condiciones mínimas de seguridad establecidas en las resoluciones 3753 de 2015 y 4200 de 2016.

Finalmente es importante mencionar que una vez se culmine el proyecto de nuevo reglamento técnico, de conformidad con el Decreto 1074 de 2015 se deben cumplir una serie de requisitos, como consulta pública nacional e internacional, obtención de conceptos previos del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, del Departamento Nacional de Planeación, de la Superintendencia de Industria y Comercio. Así mismo, el numeral 5 del artículo 9 de la Decisión 562 de la Comisión de la Comunidad Andina (CAN) establece que se debe disponer de una transición mínima de seis (6) meses para su entrada en vigencia. De conformidad con lo anterior, se sugiere una prórroga al reglamento técnico vigente hasta el 31 de enero de 2023, tiempo en el cual se puede surtir el proceso atendiendo adecuadamente a las modificaciones del mismo”.

Que el contenido de la presente Resolución fue publicado en la página Web del Ministerio de Transporte del 19 de febrero al 3 de marzo de 2021, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8º de la Ley 1437 de 2011, el artículo 21.21.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017 y la Resolución 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el propósito de recibir opiniones, sugerencias, comentarios o propuestas alternativas de la ciudadanía o interesados.

Que el Viceministerio de Transporte mediante memorando 20211130028803 del 4 de marzo de 2021 certificó que durante el término de publicación se presentaron observaciones y comentarios al proyecto de resolución, las cuales fueron atendidas en su totalidad.

Que el Viceministerio de Transporte conservará los documentos asociados a la publicación del presente acto administrativo, en concordancia con las políticas de gestión documental y de archivo de la entidad.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1º. Modificar el parágrafo del artículo 7 de la Resolución 3753 de 2015 modificado por el 4 de la Resolución 4200 de 2016 del Ministerio de Transporte, el cual queda así:

“Parágrafo. Las disposiciones contenidas en el presente artículo, continuarán vigentes hasta el treinta (30) de junio de 2022. A partir de entonces, deberá obtener el certificado de conformidad de producto otorgado por el respectivo ente certificador acreditado.”.

Artículo 2º. Prorrogar la vigencia del Reglamento Técnico para vehículos de servicio público de pasajeros expedido mediante la Resolución 3753 de 2015 modificada y adicionada por la Resolución 4200 de 2016, hasta el 31 de enero de 2023.

Artículo 3º. La presente Resolución rige a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial*.

Publíquese y cúmplase.

Ángela María Orozco Gómez.

(C. F.).

SUPERINTENDENCIAS

Superintendencia del Subsidio Familiar

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 0093 DE 2021

(marzo 5)

por la cual se amplía el Catálogo de Cuentas para la rendición de información financiera, adoptado por la Resolución 0044 del 2 de febrero de 2017, modificada y ampliada con Resolución número 0163 del 17 de marzo de 2017, Resolución número 0355 del 23 de mayo de 2017, Resolución número 0791 del 27 de octubre de 2017, Resolución número 0967 del 29 de diciembre de 2017, Resolución número 0128 del 2 de marzo de 2018, Resolución número 0156 del 14 de marzo de 2018, Resolución número 0753 del 31 de octubre de 2018 y Resolución número 0420 del 18 de julio de 2019 y dar instrucciones sobre la emisión del Decreto 765 de 2020 acerca de la utilización de la Unidad de Tesorería.

El Superintendente del Subsidio Familiar, en ejercicio de sus atribuciones legales y en especial de las que le confiere los numerales 4 y 6 del artículo 7º del Decreto Ley 2150 de 1992, numerales 4 y 7 del artículo 24 de la Ley 789 de 2002, el numeral 7 del artículo 2º y numerales 2 y 3 del artículo 5º del Decreto 2595 de 2012, artículo 6º y numeral 2 del artículo 10 de la Ley 1314 de 2009, y en desarrollo del artículo 2.2.7.5.3.2. del Decreto 1072 de 2015, y

CONSIDERANDO QUE:

En virtud de la competencia otorgada a la Superintendencia del Subsidio Familiar de instruir a las Corporaciones o entidades vigiladas sobre la forma como deben cumplir las

disposiciones que regulan su actividad, fijar los criterios técnicos y jurídicos que faciliten el cumplimiento de tales normas y señalar los procedimientos para su cabal aplicación, así como ejercer el control administrativo, financiero y contable sobre las entidades sometidas a su inspección, vigilancia y control, mediante Resolución número 0044 del 2 de febrero de 2017 se adoptó el catálogo de cuentas para rendición de información financiera, modificada y ampliada con Resolución número 0163 del 17 de marzo de 2017, Resolución número 0355 del 23 de mayo de 2017, Resolución número 0791 del 27 de octubre de 2017, Resolución número 0967 del 29 de diciembre de 2017, Resolución número 0128 del 2 de marzo de 2018, Resolución número 0156 del 14 de marzo de 2018, Resolución número 0753 del 31 de octubre de 2018 y Resolución número 0420 del 18 de julio de 2019.

El Ministerio de Trabajo mediante Decreto número 0765 del 29 de mayo de 2020, “por la cual se modifica el artículo 2.2.7.5.4.1. del Decreto 1072 de 2015 en relación con el fortalecimiento de los principios de los presupuestos de las Cajas de Compensación Familiar”, señaló:

“Artículo 1º. Modificación del artículo 2.2.7.5.4.1 del Decreto 1072 de 2015. Modifíquese el artículo 2.2.7.5.4.1. del Decreto 1072 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.7.5.4.1. Presupuesto de las Cajas de Compensación Familiar. Los presupuestos de las Cajas de Compensación Familiar se regirán por los siguientes principios:

1. *El presupuesto como guía de referencia para el manejo financiero de las entidades, se entiende aprobado una vez sea considerado y autorizado por los Consejos Directivos de las Cajas de Compensación Familiar.*
2. *Para efecto de su aprobación, el Consejo Directivo deberá velar por la correcta aplicación de los recursos en cada uno de los programas conforme con los principios de legalidad, equilibrio financiero y eficiencia.*
3. *Para efecto de su seguimiento, el presupuesto deberá ser remitido a la Superintendencia del Subsidio Familiar o a la entidad que haga sus veces, dentro de los 30 días siguientes a su aprobación o modificación, anexando copia del acta correspondiente del Consejo Directivo en la cual se haya adoptado la decisión de aprobación o modificación. Recibido el proyecto de presupuesto, se entenderá autorizado por la Superintendencia a partir del día de su radicación.*
4. *El presupuesto general deberá ser radicado antes del 28 de febrero de cada año, sin perjuicio de las modificaciones posteriores conforme con lo expuesto en los numerales anteriores. Las modificaciones al mismo deberán radicarse dentro de los 10 días siguientes a su aprobación por el Consejo Directivo.*
5. *Unidad de tesorería, entendido como aquella práctica en el ejercicio de la gestión de los recursos económicos administrados por las Cajas de Compensación Familiar, donde se unifican los recursos líquidos de la corporación, efectivo o sus equivalentes, independientemente de su fuente, sin establecer restricciones o predeterminar su uso.*

Parágrafo 1º. Las Cajas de Compensación Familiar deberán realizar el registro contable de los porcentajes legales obligatorios y de la ejecución de los recursos, definidos para los diferentes programas a su cargo, y en todo caso garantizar siempre el cumplimiento de los fines del Sistema del Subsidio Familiar.

Parágrafo 2º. Las Cajas de Compensación Familiar deberán llevar un estricto seguimiento a través de mecanismos de autorregulación, autocontrol y gestión del riesgo al interior de la corporación donde se evidencie la trazabilidad del uso de los recursos bajo el principio de unidad de tesorería y el flujo efectivo de los recursos según lo determine la Caja de Compensación Familiar de acuerdo a la necesidad de cada programa para asegurar su operación; situación que deberá ser informada a la Superintendencia de Subsidio Familiar de manera semestral en los términos y condiciones de reporte que esta defina, con el fin de ejercer su inspección, vigilancia y control.”.

Parágrafo 3º. La unidad de tesorería de que trata el presente artículo solo aplicará respecto de los recursos que recaudan las cajas de compensación por los aportes parafiscales regulados en la Ley y sus rendimientos.”».

Respecto de la unidad de tesorería de que trata la norma antes transcrita, la Oficina Jurídica de la Superintendencia del Subsidio Familiar se pronunció a través de Memorando interno número 3-2021-000104 de 3 de febrero de 2021, a fin de dar un concepto jurídico sobre la materia. En tal sentido, señaló:

«[...]

Tal como lo manifestó la Contraloría General de la República en el concepto que se ha analizado en esta respuesta, la unidad de tesorería y la unidad de caja son los mismos conceptos y uno de los principios del sistema presupuestal, es el de la Unidad de Caja, establecido en el artículo 16 del Decreto 111 de 1996, el cual en el inciso segundo establece de manera clara que “... Este principio hace relación a que los gastos que se autoricen en el presupuesto se deben asumir con los ingresos para lo cual se debe tener una cuenta única que contendrá todos los ingresos con la excepción, en principio, de los recursos de destinación específica, que deberán ser administrados por medio de cuentas especiales, separadas de las demás rentas de la entidad. En este orden, podría señalarse que las contribuciones parafiscales, preliminarmente no estarían comprendidos dentro del principio de unidad de caja.”.