



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVI - N° 22

Bogotá, D. C., lunes, 30 de enero de 2017

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

LEYES SANCIONADAS

### LEY 1817 DE 2016

(diciembre 23)

*por medio de la cual la nación se asocia a la conmemoración de los 400 años de fundación de la ciudad de Barbacoas, departamento de Nariño.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La nación conmemora los cuatrocientos años de fundación de Barbacoas, hecho sucedido el día quince de agosto de mil seiscientos dieciséis en cabeza del capitán Pedro Martín Navarro, época en la cual la jurisdicción de la provincia abarcaba la casi totalidad de la actual costa Pacífica de Nariño.

Artículo 2°. La nación hace un reconocimiento al municipio de Barbacoas y resalta las virtudes de sus habitantes, su vocación de paz, su honradez, su creatividad y su excelsa producción cultural lo mismo que sus aportes al desarrollo social y económico del país y la región.

Artículo 3°. El Gobierno nacional, con ocasión de la promulgación de la presente ley, podrá destinar recursos del Presupuesto General de la Nación para financiar proyectos en el municipio de Barbacoas de carácter social; cultural y de infraestructura, que tengan, concordancia con los propósitos del Plan Nacional de Desarrollo vigente y que permitan cumplir con el objetivo de esta ley.

Artículo 4°. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente ley, se autoriza al Gobierno nacional la celebración de los contratos y convenios interadministrativos necesarios entre la nación y el municipio de Barbacoas.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

El Presidente del Honorable Senado de la República,

*Óscar Mauricio Lizcano Arango.*

El Secretario General del Honorable Senado de la República,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

El Presidente de la Honorable Cámara de Representantes,

*Miguel Ángel Pinto Hernández.*

El Secretario General de la Honorable Cámara de Representantes,

*Jorge Humberto Mantilla Serrano.*

REPÚBLICA DE COLOMBIA  
GOBIERNO NACIONAL

Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 23 de diciembre de 2016.

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

El Ministro del Interior,

*Juan Fernando Cristo Bustos.*

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

*Mauricio Cárdenas Santamaría.*

## PONENCIAS

### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 46 DE 2016 SENADO

por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 en relación con los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones.

#### TRÁMITE DEL PROYECTO

**Origen:** Congresional

**Autor:** La presente iniciativa, es presentada a consideración del Congreso de la República por la Senadora del partido Centro Democrático *María del Rosario Guerra de la Espriella*.

#### JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

Los peajes son la tarifa creada por ley para mantener y conservar en buen estado las carreteras o vías nacionales, y quien transite por ellas debe pagar por su uso<sup>1</sup>. La Ley 105 de 1993 (modificada parcialmente por la Ley 787 de 2002) dictó las disposiciones básicas sobre el transporte en Colombia y reguló lo correspondiente a peajes en el territorio nacional, estableciendo entre otras cosas el cobro de las tarifas y el sistema de recaudo de estos. De acuerdo con esta normativa:

- Los ingresos de las tarifas de los peajes deben garantizar el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de las vías.
- El recaudo está a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio.
- Las tasas de peajes son diferenciales, es decir que se fijan en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.
- El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente.

Sobre la determinación de las tarifas por las autoridades competentes, es importante mencionar que de acuerdo con el Decreto 2053 de 2003<sup>2</sup>, es el Ministerio de Transporte quien debe emitir concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes, establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte. Esta misma entidad, es la responsable de elaborar las propuestas para establecer fórmulas y criterios en materia tarifaria y de localización de las estaciones de peajes.

Es decir, el Ministerio de Transporte es el ente que determina la política general en materia de peajes, y es el ente encargado de fijar los sitios de peaje y las tarifas de los mismos, los cuales como ya se mencionó,

deben corresponder a la calidad de la infraestructura vial.

Actualmente, en Colombia se reportan 132 peajes (Ver Ministerio de Transporte), de los cuales 90 se encuentran a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) (vías *concesionadas*) y 42 a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invías) (vías no concesionadas). La clasificación vigente de tarifas de peajes, en función del modo de transporte, se muestra en la ... Sin embargo, el planteamiento de las normas está muy lejos de la realidad, si se tiene en cuenta que: **(i)** Los costos de los peajes no corresponden con el tipo y calidad de la infraestructura de transporte en modo carretero, **(ii)** Las tasas no son diferenciales, **(iii)** Los elevados costos de los peajes afectan la competitividad, y **(iv)** Hay una debilidad institucional en el control y supervisión de los ingresos percibidos en las vías concesionadas a través del recaudo de peajes. A continuación, brevemente se profundiza sobre la problemática alrededor del diseño e implementación de la política de peajes en Colombia.

#### **(i) Elevados costos de peajes no corresponden con la calidad de la infraestructura que financian**

En la actualidad el país tiene los peajes más caros de la Alianza del Pacífico y ocupa el tercer lugar de costos en Latinoamérica<sup>3</sup>. Ver Ilustración 1.



**Ilustración 1. Comparativo latinoamericano de costos de peajes**

Fuente: La República (2015)

Asimismo, el 80% de las carreteras del país están en un estado que va de malo a regular (el 44% del total de red vial se encuentra en un estado malo)<sup>4</sup> y solo el 15% de las carreteras del país están pavimentadas, en comparación con el promedio de la OCDE del 75%<sup>5</sup>. Complementariamente, tal y como lo muestra la Gráfica 1, la calificación de Colombia en cuanto a la percepción de calidad de carreteras, procesada por el Foro Económico Mundial para la construcción del ranking global de competitividad está muy por debajo de los promedios consistentes con su PIB per cápita.

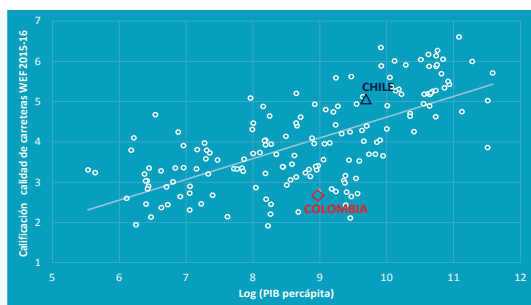
<sup>3</sup> “Colombia tiene los peajes más caros de la Alianza del Pacífico”. Periódico *La República*, junio de 2015 y “Los peajes colombianos están entre los más costosos de América Latina” Periódico *El Universal*, junio de 2015.

<sup>4</sup> YEPES, Tito. Indicadores del sector transporte en Colombia - Informe consolidado. Fedesarrollo. 2013.

<sup>5</sup> Llewellyng Consulting (2014).

<sup>1</sup> DE RUS, Ginés y CAMPOS. Economía del transporte. España (2003).

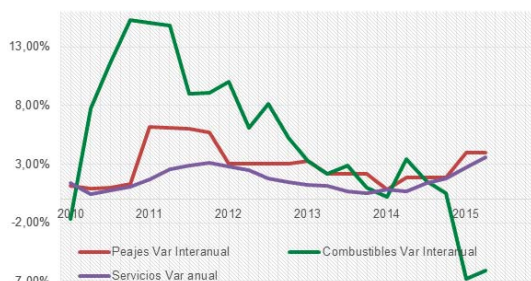
<sup>2</sup> “Por el cual por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se dictan otras disposiciones”.



**Gráfica 1. Relación entre calidad de infraestructura vial y PIB per cápita**

Fuente: Foro Económico Mundial - Informe de Competitividad Global 2015-2016.

Por último, el elevado costo de peajes se ve reflejado en el índice de costos de transporte de carga que calcula el DANE. Ver Gráfica 2.



**Gráfica 2. Costo de peajes en la evolución del índice de costos de transporte de carga**

Fuente: DANE (2015).

**(ii) Las tasas fijadas en el país no son diferenciales**

De acuerdo con información oficial del Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías y Agencia Nacional de Infraestructura a julio de 2015, **entre más peajes instalados en un trayecto, mayor es el costo por kilómetro** y hay desproporción entre el número de kilómetros y los costos de los peajes, como se evidencia en la Tabla 1.

Nombre Ruta	Distancia (km)	Total Peajes	Valor Total Ruta (Cat I)
BOGOTÁ - VILLAVICENCIO	95	3	\$32,000
BOGOTÁ - VILLAVICENCIO - GRANADA	172	5	\$48,000
MONTERÍA - TURBO	183	1	\$7,000
TUNJA - PUERTO ARAÚJO	199	1	\$6,800
VALLEDUPAR - PARAGUACHÓN	209	2	\$14,900
TUNJA - PUERTO BOYACÁ	255	1	\$6,800
BOGOTÁ - HONDA - MANIZALES	285	4	\$30,200
BOGOTÁ - VILLAVICENCIO - PUERTO LÓPEZ - PUERTO GAITÁN	285	6	\$49,700
ARMENIA - MEDELLÍN	293	5	\$37,100
SINCELEJO - EL CARMEN - BOSCONIA - VALLEDUPAR	316	4	\$29,300
BOGOTÁ - YOPAL	322	3	\$20,900
MANIZALES - QUIBDO	322	3	\$22,200
BOGOTÁ - SOGAMOSO - YOPAL	335	5	\$34,100
BOGOTÁ - ARMENIA - PEREIRA - MANIZALES	340	9	\$79,500
BOGOTÁ - YOPAL	353	5	\$44,600
CARTAGENA - VALLEDUPAR	358	4	\$28,700
MEDELLÍN - TURBO	360	1	\$7,200

Nombre Ruta	Distancia (km)	Total Peajes	Valor Total Ruta (Cat I)
MONTERÍA - CARTAGENA - BARRANQUILLA	363	7	\$45,000
BOGOTÁ - BUCARAMANGA	384	6	\$41,200
MONTERÍA - CARTAGENA - BARRANQUILLA	385	8	\$49,800
BOGOTÁ - BUCARAMANGA VÍA 2	394	7	\$47,800
BOGOTÁ - MEDELLÍN	414	6	\$53,100
MEDELLÍN - CALI	420	10	\$73,200
CARTAGENA - PARAGUACHÓN	429	9	\$73,400
MEDELLÍN - BUCARAMANGA	431	6	\$53,100
BOGOTÁ - CALI - BUENAVENTURA	437	12	\$92,700
CALI - IPIALES - RUMICHACA	441	5	\$33,600
BOGOTÁ - HONDA - MANIZALES - MEDELLÍN	467	7	\$52,400
BOGOTÁ - BUENAVENTURA	497	9	\$71,200
BOGOTÁ - NEIVA - SAN AGUSTÍN	510	7	\$58,000
CÚCUTA - BUCARAMANGA - MEDELLÍN	567	7	\$41,100
BOGOTÁ - CÚCUTA	580	8	\$53,300
MEDELLÍN - NEIVA	587	8	\$69,600
BOGOTÁ - CÚCUTA	589	9	\$59,900
MEDELLÍN - BARRANQUILLA	666	8	\$55,800
MEDELLÍN - CARTAGENA - BARRANQUILLA	699	8	\$70,600
MEDELLÍN - VALLEDUPAR	740	8	\$58,400
BUCARAMANGA - CALI	755	8	\$63,600
BARRANQUILLA - BUCARAMANGA - CÚCUTA	762	10	\$72,700
CARTAGENA - MANIZALES	769	12	\$79,100
BOGOTÁ - MONTERÍA	802	11	\$87,700
BOGOTÁ - VALLEDUPAR	833	12	\$83,000
BOGOTÁ - VALLEDUPAR	847	11	\$76,400
BOGOTÁ - IPIALES - RUMICHACA	880	15	\$112,400
BOGOTÁ - VALLEDUPAR	883	10	\$76,200
BARRANCABERMEJA - MOCOA	939	9	\$70,100
BOGOTÁ - BARRANQUILLA	959	14	\$101,800
BOGOTÁ - SANTA MARTA	959	16	\$113,100
BOGOTÁ - SANTA MARTA VÍA 2	964	10	\$75,300
BOGOTÁ - BARRANQUILLA VÍA 2	969	15	\$108,600
BOGOTÁ - BARRANQUILLA VÍA 3	996	13	\$103,300
BOGOTÁ - BARRANQUILLA VÍA 4	1,009	13	\$101,600
BOGOTÁ - CARTAGENA	1,026	15	\$110,000
BOGOTÁ - CARTAGENA	1,075	13	\$93,600
BOGOTÁ - BARRANQUILLA - CARTAGENA	1,103	16	\$124,400
BOGOTÁ - BARRANQUILLA - CARTAGENA VÍA 2	1,125	15	\$115,300
CÚCUTA - BOGOTÁ - RUMICHACA	1458	8	\$117,600

**Tabla 1. Costo agregado de peajes según rutas de transporte**

Fuente. Mintransporte, ANI, Invías 2015.

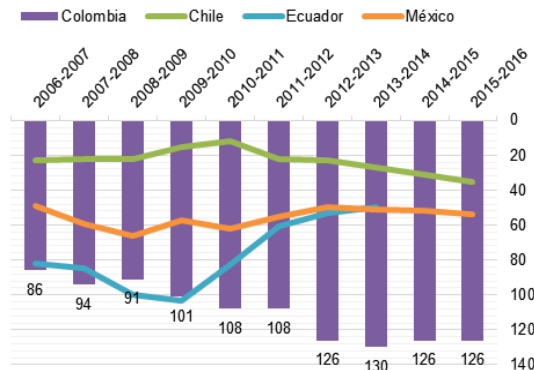
**(iii) Los elevados costos de los peajes afectan la competitividad**

Según ANIF, la incidencia del costo de transporte, por mala infraestructura, está entre 10% y 35% del precio final de los bienes de exportación del país, cuando el **promedio internacional es del 6%**<sup>6</sup>. Complementariamente, cálculos de ANIF señalan que el costo de peajes pesa un 11.4% en la estructura del transporte vial.

En este contexto, en el cual se identifica que el costo de los peajes tiene un efecto importante en los sobrecostos de transporte que reporta el país en el ám-

<sup>6</sup> “Costos de Transporte y Multimodalismo en Colombia” ANIF y Cámara Colombiana de Infraestructura (2014).

bito internacional, la combinación de este hecho junto con la mala calidad de la infraestructura es causa determinante del retraso significativo del país en términos de los rankings de competitividad en la materia<sup>7</sup>. Ver Gráfica 3.



**Gráfica 3. Posición de Colombia en el ranking internacional de calidad de carreteras**

Fuente: Foro Económico Mundial - Informe de Competitividad Global 2015-2016.

**(iv) Hay una debilidad institucional en el control y supervisión de los ingresos percibidos en las vías concesionadas a través del recaudo**

De acuerdo con la Superintendencia de Puertos y Transporte, le corresponde a las entidades concedentes realizar directamente y a través de las interventorías de obra, el control detallado de los recaudos por peaje como parte del seguimiento contractual. Esto hace necesario mejorar el diseño, planeación e interventoría de las vías (sobre todo de aquellas en concesión), lo cual se puede por medio de la creación de un Sistema que permita a los ciudadanos y entes encargados, acceder a una información de manera inmediata y transparente.

**SÍNTESIS DEL PROYECTO**

Como resultado del breve diagnóstico de la sección anterior, el presente proyecto de ley propone el diseño de una política integral de peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de estándares técnicos y socioeconómicos a la hora de definir las tarifas de los peajes de carreteras.

Complementariamente, la iniciativa adiciona a la Ley 105 de 1993 la obligatoriedad de que la infraestructura vial cuente con Servicios Complementarios, los cuales serán financiados a través de las tarifas de peajes. Ello, porque las zonas de descanso son importantes para la disminución de accidentes, al ayudar a disminuir la fatiga que, tal y como lo ha establecido la Policía, es uno de los mayores factores de accidentalidad en Colombia<sup>8</sup>.

Valga mencionar que la Policía Nacional ha entendido la fatiga como el estado sico-físico que produce disminución de la capacidad de ejercer actividades

por el cansancio, y se manifiesta a través de una serie de síntomas, que se ven reflejados en:

- a) Disminución del nivel de vigilancia y atención.
- b) Disminución de la precisión y velocidad de las respuestas.
- c) Aparición de una percepción lenta y débil.
- d) Incremento del tiempo de reacción para frenar.
- e) Disminución de la motivación.
- f) Aceptación de mayores riesgos.
- g) Reducción de la amplitud de la atención y de la capacidad para realizar dos tareas al mismo tiempo.

Finalmente, se propone la creación de un Sistema de Información Virtual de Peajes (Sivipec), que provea información y transparencia sobre el costo y seguimiento de las obras, el monto de recaudo de peajes, los informes de interventoría de calidad, así como el seguimiento de la ejecución de obras. Esto permitirá a los usuarios de carreteras verificar la adecuada destinación de los recursos de su procedencia. Asimismo, el Sistema permitirá hacer seguimiento a las tarifas para asegurar que sean efectivamente diferenciales.

**MODIFICACIONES**

La presente ponencia propone realizar modificaciones en el articulado del proyecto de ley, en los siguientes aspectos:

– En el artículo 2° del proyecto de ley, donde se pretende modificar el artículo 21 de la ley 105 de 1993 se hacen las siguientes modificaciones:

– Se reconoce que el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 fue modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002. Por consiguiente, el artículo requiere modificarse para confirmación de esta modificación parcial posterior a la expedición de la Ley 105 de 1993.

– En el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993 se incluye una nueva excepción para cobro de peaje a los vehículos especialmente adaptados para ser conducidos por personas en situación de discapacidad (tomando como ejemplo exenciones similares en el Reino Unido así como en países de la Unión Europea, entre ellos Irlanda) y las ambulancias pertenecientes a los cuerpos de bomberos oficiales y voluntarios.

– En el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993 se excluye de excepción de cobro a las motocicletas por proposición del Senador Jorge Pedraza, debido al aumento de motocicletas desde 1993 a la fecha. Este cobro a las motocicletas debe ser diferencial.

– Igualmente, en el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993 se elimina la excepción contemplada a los vehículos oficiales del DAS, Departamento Administrativo de Seguridad, por ser una entidad del Estado inexistente.

– Se incluye un cuarto párrafo dentro del artículo 21 de la Ley 105 de 1993 que faculta a las entidades territoriales para declarar las exenciones de cobro de peaje contempladas en el literal b).

<sup>7</sup> Para Defencarga los problemas están en la rotación: las empresas con 11 viajes mensuales aseguran rentabilidad, pero hoy se han reducido a 6 trayectos al mes.

<sup>8</sup> Disponible en: [http://www.policia.gov.co/imagenes\\_ponal/dijin/revista\\_criminalidad/vol56\\_1/56108.html](http://www.policia.gov.co/imagenes_ponal/dijin/revista_criminalidad/vol56_1/56108.html)

### • MODIFICACIÓN DEL ÍNDICE DE ACTUALIZACIÓN TARIFARIA

– En la medida que el índice de actualización tarifaria está en función no solo de una variable agregada como la inflación, sino que depende del cumplimiento de estándares de calidad de cada tramo, así como de su evolución de tráfico, por claridad de los planteamientos del presente proyecto de ley, dicho índice debe indexarse para el tramo i.

– Dado que el índice de actualización tarifaria plantea la posibilidad de retribuir el cumplimiento o las mejoras de calidad, así como no remunerar los incumplimientos, se definen unos criterios objetivos y de procedimiento para la determinación del factor  $\Delta Q_i^t$ .

– Complementariamente, con el fin de no castigar a los usuarios del tramo i cuando las proyecciones de tráfico están sobreestimadas y superan significativamente el tráfico real, solo se aplica en factor de discrepancia de tráfico  $\Delta X_i^t$ , cuando es positivo o cero. En caso contrario, cuando el factor de discrepancia es negativo, se obliga al Ministerio de Transporte a presentar un estudio diagnóstico para evaluar las condiciones que implicaron la Sub-Estimación del tráfico en el tramo respectivo.

– Finalmente, en la medida que la actualización tarifaria vigente al IPC no está definida en la legislación sino que es un elemento reglamentario sujeto de modificación, bajo criterios de eficiencia y transparencia, las modificaciones a la actualización de tarifas de peajes prevista en la presente ley, será de aplicación inmediata para todas las vías/tramos, sean estos concesionados o no.

### PLIEGO DE MODIFICACIONES

De acuerdo con lo anterior, sugerimos realizar las siguientes modificaciones, en forma que se detalla a continuación. El aparte que se subraya con negrilla, es la propuesta de modificación para primer debate.

#### PROYECTO DE LEY 046 DE 2016 SENADO

*por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 en relación con los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto diseñar una política integral de peajes de infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de estándares técnicos y socioeconómicos a la hora de definir las tarifas de los peajes de carreteras.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, **modificado por el artículo 1° de la Ley 787 de 2002**, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

**Artículo 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación.** Para la construcción y conservación de la in-

*fraestructura de transporte a cargo de la nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, se contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto General de la Nación y además se cobrará a los usuarios por el uso de las obras de infraestructura de transporte, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.*

*Para estos efectos, la nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.*

*Todos los servicios que la nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesorariamente a la utilización de la infraestructura nacional de transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.*

*Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes para la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, así como para aquella concesionada, se observarán los siguientes principios:*

a) *Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo, así como el cumplimiento de estándares mínimos de calidad y bienestar para los usuarios de las vías nacionales en los términos de la presente ley.*

b) *Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las bicicletas; **vehículos especialmente adaptados para personas en situación de discapacidad**; máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios y Cuerpo de Bomberos Oficiales; ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, **cuerpos de bomberos oficiales y voluntarios y de hospitales oficiales**; Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional; vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, **vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad**, y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial.*

c) *El valor de las tasas o tarifas será determinado por el Ministerio de Transporte con base en los estudios técnicos desarrollados por las entidades competentes en función de carácter no concesionado o concesionado de la infraestructura que remuneran.*

d) *El recaudo de las tasas o tarifas estará a cargo de las entidades públicas o privadas responsables de la prestación del servicio. La Superintendencia de Puertos y Transporte en coordinación armónica con el Inviás y la ANI, ejercerá la vigilancia y control del recaudo y su adecuada destinación.*

e) *Las tarifas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.*

f) *Las tarifas de peajes de infraestructura de transporte-modo carretero, y por ende sus respectivos estudios técnicos de soporte, deberán cumplir a cabalidad los lineamientos de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación.*

g) Para la determinación del valor del peaje y de las tarifas de valorización, en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

**Parágrafo 1º.** La nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del presupuesto nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

**Parágrafo 2º.** Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

**Parágrafo 3º.** A partir del 1º de enero de 2018, bajo el estricto cumplimiento del principio de interoperabilidad, todas las estaciones de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, deberán contar con procesos idóneos y eficientes de control de recaudo a través de mecanismos electrónicos.

**Parágrafo 4º. Facúltase a las entidades territoriales para declarar las exenciones contempladas en el literal b) de este artículo.**

**Artículo 3º. Política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación.** El Ministerio de Transporte será el responsable de incorporar a la parte general del Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura al que hacen referencia los artículos 41 y 42 de Ley 105 de 1993, un capítulo denominado “política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación”.

**Artículo 4º. Fines y principios de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación.** La política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, tendrá por objeto promover que este mecanismo de financiación para el despliegue de infraestructura de transporte nacional sea administrado eficazmente, para hacer compatible la remuneración de los usuarios por el uso de la infraestructura provista (tanto no concesionada como concesionada) con el cumplimiento adecuado de estándares de calidad y bienestar.

Los principios orientadores de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, son:

1. **Suficiencia financiera.** Las tarifas de peajes de carreteras constituyen un mecanismo estratégico para la financiación del despliegue, operación y mantenimiento de dicha infraestructura. Sin embargo, la estructuración tarifaria de los peajes debe ceñirse estrictamente al principio de suficiencia financiera, para lo cual el Ministerio de Transporte implementará un marco regulatorio de tarifas de peajes que evite

cualquier posibilidad de sobrerremuneración de la infraestructura más allá de la asociada con el principio de costos más utilidad razonable.

2. **Idoneidad técnica y socioeconómica.** Las metodologías para la definición de distancias mínimas entre peajes, así como la infraestructura a ser desplegada en cada estación de peaje deberán garantizar el cumplimiento de estrictos estándares técnicos y socioeconómicos que minimicen los impactos socioeconómicos derivados de su instalación.

3. **Infraestructura de calidad y bienestar.** Las tarifas de peajes deben remunerar eficientemente el adecuado cumplimiento de estándares de calidad y bienestar de los usuarios de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación.

4. **Gobierno electrónico.** Con el fin de promover la reducción del uso de efectivo en la economía y disminuir los costos de transacción del control y recaudo de las tarifas de peajes, se priorizarán los sistemas electrónicos de pagos de peajes. A partir del 1º de enero de 2018 todo el pago y recaudo de peajes será por medios electrónicos.

5. **Interoperabilidad.** El Ministerio de Transporte definirá los estándares de interoperabilidad entre los sistemas de peajes desplegados a lo largo de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación

**Parágrafo.** La primera versión de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte nacional a la cual hace referencia el artículo 2º de la presente ley será incorporada al Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura dentro de los seis meses siguientes a la promulgación de la presente ley.

**Artículo 5º. Índice de actualización de tarifas de peajes de carreteras.** Con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de los fines y principios de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación (tanto no concesionadas como concesionadas), la actualización anual de las tarifas de peajes de carreteras a cargo de la nación a partir de la expedición de la presente ley se regirá por los siguientes criterios:

1. **Actualización anual.** La actualización de las tarifas de peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación solo podrá hacerse una vez el 30 de marzo de cada año.

2. **Fórmula de actualización:**

$$TP_t^i = TP_{t-1}^i (1 + IATP_t^i)$$

Donde

$TP_t^i$  = Tarifa del peaje del tramo i en el año t

$TP_{t-1}^i$  = Tarifa del peaje del tramo i en el año t-1

$IATP_t^i$  = Índice de actualización tarifaria de peajes de carretera para el periodo **t en el tramo i**

$$IATP_t^i = \begin{cases} \Delta IPC_{t-1} + \Delta Q_{t-1}^i - \Delta X_{t-1}^i & \text{Si } \Delta X_{t-1}^i \geq 0 \\ \Delta IPC_{t-1} + \Delta Q_{t-1}^i & \text{Si } \Delta X_{t-1}^i < 0 \end{cases}$$

$\Delta IPC_{t-1}$  = Variación anualizada del índice de precios al consumidor a 31 de diciembre del año (t-1)

$\Delta Q_{t-1}^i =$  Mejoramiento/disminución de calidad o ampliación/disminución de infraestructura de carretera con el debido cumplimiento de estándares técnicos en el tramo  $i$ , la cual es sometida a verificación y validación del Ministerio de Transporte por las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio.

$\Delta X_{t-1}^i =$  Discrepancia entre tráfico proyectado y el tráfico efectivo para el año  $t-1$  la cual se calcula así

$$\Delta X_{t-1}^i = \frac{\text{Tráfico real}_{t-1}^i}{\text{Tráfico estimado}_{t-1}^i} - 1$$

**Parágrafo 1°.** El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte definirá en un plazo no mayor a seis meses a partir de la expedición de la presente ley los procedimientos asociados con la implementación de esta fórmula de actualización tarifaria de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación.

**Parágrafo 2°.** Dentro de los seis meses siguientes a la expedición de la presente ley, el Ministerio de Transporte creará una Mesa de Infraestructura de Transporte-modo carretero (MITC) con el fin de definir, en coordinación con todos los actores involucrados el mapa de estándares de calidad que deberán ser verificados para el cálculo del parámetro de evolución de calidad  $\Delta Q_{t-1}^i$ .

Así mismo, se definirán aquellas inversiones o adecuaciones incrementales que podrán ser remuneradas a partir del efecto del factor  $\Delta Q_{t-1}^i$  sobre el índice de actualización de tarifas de peajes.

**Parágrafo 3°.** Para los casos en que el parámetro  $\Delta X_{t-1}^i$  para el tramo  $i$  en el período  $(t-1)$  sea estrictamente negativo, lo cual indica que el tráfico estimado en la estructuración de la concesión sobrepasa el tráfico real, el Ministerio de Transporte deberá elaborar un estudio diagnóstico para identificar las causas de subestimación de la demanda, el cual se presentará ante el Inviás y la ANI y será de público conocimiento.

Artículo 6°. *Actualización de las especificaciones de la red de transporte nacional – Zonas de servicios complementarios.* En virtud de lo establecido en el artículo 13 de la Ley 105 de 1993, sobre especificaciones de la red nacional de carreteras, así como de la naturaleza continua de su actualización, según lo estipulado en el parágrafo tercero del mismo artículo; la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, deberá garantizar la adecuada disponibilidad de zonas de servicios complementarios para los usuarios de la carretera.

Se entenderá por zonas de servicios complementarios las áreas colindantes con las carreteras diseñadas expresamente para cubrir las necesidades de la circulación y deben incluir como mínimo: estaciones de combustibles, zonas de descanso, servicio de información virtual vial, servicios sanitarios y de alimentación. Las zonas de servicios complementarios serán elementos funcionales de la infraestructura de

transporte-carretero a cargo de la nación y su explotación y gestión se hará mediante concesión.

**Parágrafo.** El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte definirá en un plazo no mayor a seis meses a partir de la expedición de la presente ley, los estándares que debe cumplir la infraestructura existente (concesionada y no concesionada) como por desarrollar en términos de:

1. Estudios de necesidad y conveniencia
2. Visibilidad **e iluminación**
3. Distancias mínimas y máximas entre zonas de servicios complementarios
4. Distancias a los accesos más próximos
5. Superficie mínima y máxima de las zonas de servicios complementarios
6. Facilidades básicas ofrecidas a los usuarios de carreteras.

Artículo 7°. *Sistema de información virtual de peajes de carreteras (Sivipec).* Créese el Sistema de Información Virtual de Peajes de Carreteras (Sivipec) como plataforma virtual a cargo del Ministerio de Transporte, donde se establecerá:

a) Información de los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, así como sus guías tarifarias.

b) Hoja de vida de cada uno de los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación en materia de estadísticas de recaudos y tráfico diario.

c) Información georreferenciada de las zonas de servicios complementarios de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación.

d) Espacio de interacción para la comunidad y de atención de peticiones, quejas y reclamos por parte de los usuarios de carreteras a cargo de la nación.

Artículo 8°. *Régimen de transición.* **Excepto para lo estipulado en el artículo 5° de la presente ley, en materia del índice de actualización de tarifas de peajes de carreteras,** las concesiones de infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, vigentes a la promulgación de la presente ley, continuarán rigiéndose bajo la normatividad legal que lo sustenta y con efectos solo para estas concesiones. De ahí en adelante, las concesiones de infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación se les aplicará integralmente **los demás planteamientos, fines, principios y criterios de actualización tarifaria en materia de peajes** de los que habla la presente ley.

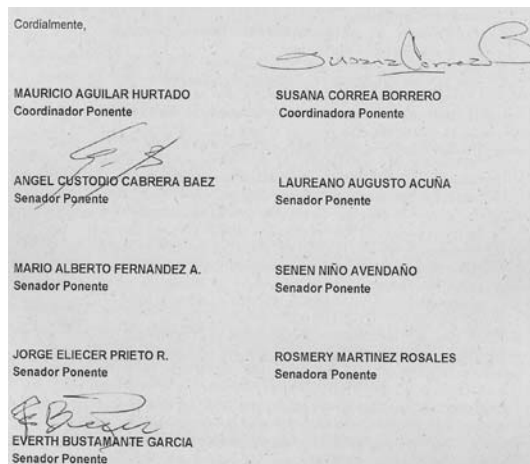
Artículo 9°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

## PROPOSICIÓN FINAL

Por las anteriores consideraciones proponemos a la Honorable Comisión Sexta del Senado de la República darle primer debate **al Proyecto de ley número 46 de 2016 Senado, con el pliego de modificaciones, por medio de la cual se modifica parcialmente**

la Ley 105 de 1993 en relación con los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones.

Cordialmente,



### TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 46 DE 2016 SENADO

por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 en relación con los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1°.** *Objeto.* La presente ley tiene por objeto diseñar una política integral de peajes de infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de estándares técnicos y socioeconómicos a la hora de definir las tarifas de los peajes de carreteras.

**Artículo 2°.** Modifíquese el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1° de la Ley 787 de 2002, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

**Artículo 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación.** Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, se contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto General de la Nación y además se cobrará a los usuarios por el uso de las obras de infraestructura de transporte, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoria-

mente a la utilización de la infraestructura nacional de transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes para la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, así como para aquella concesionada, se observarán los siguientes principios:

a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo, así como el cumplimiento de estándares mínimos de calidad y bienestar para los usuarios de las vías nacionales en los términos de la presente ley.

b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas; vehículos especialmente adaptados para personas en situación de discapacidad; máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios y Cuerpo de Bomberos Oficiales; ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, cuerpos de bomberos oficiales y voluntarios y de hospitales oficiales; vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional; vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (Inpec); y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial.

c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por el Ministerio de Transporte con base en los estudios técnicos desarrollados por las entidades competentes en función de carácter no concesionado o concesionado de la infraestructura que remuneran.

d) El recaudo de las tasas o tarifas estará a cargo de las entidades públicas o privadas responsables de la prestación del servicio. La Superintendencia de Puertos y Transporte en coordinación armónica con el Inviás y la ANI, ejercerá la vigilancia y control del recaudo y su adecuada destinación.

e) Las tarifas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.

f) Las tarifas de peajes de infraestructura de transporte-modo carretero, y por ende sus respectivos estudios técnicos de soporte, deberán cumplir a cabalidad los lineamientos de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación.

g) Para la determinación del valor del peaje y de las tarifas de valorización, en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

**Parágrafo 1°.** La nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del presupuesto nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

**Parágrafo 2°.** Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de



control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

**Parágrafo 3º.** A partir del 1º de enero de 2018, bajo el estricto cumplimiento del principio de interoperabilidad, todas las estaciones de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, deberán contar con procesos idóneos y eficientes de control de recaudo a través de mecanismos electrónicos.

**Parágrafo 4º.** Facúltese a las entidades territoriales para declarar las exenciones contempladas en el literal b) de este artículo.

**Artículo 3º.** Política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación. El Ministerio de Transporte será el responsable de incorporar a la parte general del Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura al que hacen referencia los artículos 41 y 42 de Ley 105 de 1993, un capítulo denominado "política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación"

**Artículo 4º.** Fines y principios de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación. La política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, tendrá por objeto promover que este mecanismo de financiación para el despliegue de infraestructura de transporte nacional sea administrado eficazmente, para hacer compatible la remuneración de los usuarios por el uso de la infraestructura provista (tanto no concesionada como concesionada) con el cumplimiento adecuado de estándares de calidad y bienestar.

Los principios orientadores de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, son:

1. **Suficiencia financiera.** Las tarifas de peajes de carreteras constituyen un mecanismo estratégico para la financiación del despliegue, operación y mantenimiento de dicha infraestructura. Sin embargo, la estructuración tarifaria de los peajes debe ceñirse estrictamente al principio de suficiencia financiera para lo cual el Ministerio de Transporte implementará un marco regulatorio de tarifas de peajes que evite cualquier posibilidad de sobreremuneración de la infraestructura más allá de la asociada con el principio de costos más utilidad razonable.

2. **Idoneidad técnica y socioeconómica.** Las metodologías para la definición de distancias mínimas entre peajes, así como la infraestructura a ser desplegada en cada estación de peaje deberán garantizar el cumplimiento de estrictos estándares técnicos y socioeconómicos que minimicen los impactos socioeconómicos derivados de su instalación.

3. **Infraestructura de calidad y bienestar.** Las tarifas de peajes deben remunerar eficientemente el adecuado cumplimiento de estándares de calidad y bienestar de los usuarios de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación.

4. **Gobierno electrónico.** Con el fin de promover la reducción del uso de efectivo en la economía y disminuir los costos de transacción del control y recaudo de las tarifas de peajes, se priorizarán los sistemas electrónicos de pagos de peajes. A partir del 1º de enero de 2018 todo el pago y recaudo de peajes será por medios electrónicos.

5. **Interoperabilidad.** El Ministerio de Transporte definirá los estándares de interoperabilidad entre los sistemas de peajes desplegados a lo largo de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación.

**Parágrafo.** La primera versión de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte nacional a la cual hace referencia el artículo 2º de la presente ley será incorporada al Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura dentro de los seis meses siguientes a la promulgación de la presente ley.

**Artículo 5º.** Índice de actualización de tarifas de peajes de carreteras. Con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de los fines y principios de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación (tanto no concesionadas como concesionadas), la actualización anual de las tarifas de peajes de carreteras a cargo de la nación a partir de la expedición de la presente ley se regirá por los siguientes criterios:

1. **Actualización anual.** La actualización de las tarifas de peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación solo podrá hacerse una vez el 30 de marzo de cada año.

2. **Fórmula de actualización:**

$$TP_t^i = TP_{t-1}^i (1 + IATP_t^i)$$

Donde

$TP_t^i =$  Tarifa del peaje del tramo i en el año t

$TP_{t-1}^i =$  Tarifa del peaje del tramo i en el año t-1

$IATP_t^i =$  Índice de actualización tarifaria de peajes de carretera para el periodo t en el tramo i

$$IATP_t^i = \begin{cases} \Delta IPC_{t-1} + \Delta Q_{t-1}^i - \Delta X_{t-1}^i & \text{Si } \Delta X_{t-1}^i \geq 0 \\ \Delta IPC_{t-1} + \Delta Q_{t-1}^i & \text{Si } \Delta X_{t-1}^i < 0 \end{cases}$$

$\Delta IPC_{t-1} =$  Variación anualizada del índice de precios al consumidor a 31 de diciembre del año (t-1)

$\Delta Q_{t-1}^i =$  Mejoramiento/disminución de calidad o ampliación/disminución de infraestructura de carretera con el debido cumplimiento de estándares técnicos en el tramo i, la cual es sometida a verificación y validación del Ministerio de Transporte por las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio.

$\Delta X_{t-1}^i =$  Discrepancia entre tráfico proyectado y el tráfico efectivo para el año t-1 la cual se calcula así:

$$\Delta X_{t-1}^i = \frac{\text{Tráfico real}_{t-1}^i}{\text{Tráfico estimado}_{t-1}^i} - 1$$

**Parágrafo 1°.** El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte definirá en un plazo no mayor a seis meses a partir de la expedición de la presente ley los procedimientos asociados con la implementación de esta fórmula de actualización tarifaria de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación.

**Parágrafo 2°.** Dentro de los seis meses siguientes a la expedición de la presente ley, el Ministerio de Transporte creará una Mesa de Infraestructura de Transporte-modo carretero (MITC) con el fin de definir, en coordinación con todos los actores involucrados el mapa de estándares de calidad que deberán ser verificados para el cálculo del parámetro de evolución de calidad  $\Delta Q_{i-1}^i$ .

Así mismo, se definirán aquellas inversiones o adecuaciones incrementales que podrán ser remuneradas a partir del efecto del factor  $\Delta Q_{i-1}^i$  sobre el índice de actualización de tarifas de peajes.

**Parágrafo 3°.** Para los casos en que el parámetro  $\Delta X_{i-1}^i$  para el tramo  $i$  en el período  $(t-1)$  sea estrictamente negativo, lo cual indica que el tráfico estimado en la estructuración de la concesión sobrepasa el tráfico real, el Ministerio de Transporte deberá elaborar un estudio diagnóstico para identificar las causas de subestimación de la demanda, el cual se presentará ante el Invías y la ANI y será de público conocimiento.

**Artículo 6°.** *Actualización de las especificaciones de la red de transporte nacional – Zonas de servicios complementarios.* En virtud de lo establecido en el artículo 13 de la Ley 105 de 1993, sobre especificaciones de la red nacional de carreteras, así como de la naturaleza continua de su actualización, según lo estipulado en el parágrafo tercero del mismo artículo; la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, deberá garantizar la adecuada disponibilidad de zonas de servicios complementarios para los usuarios de la carretera.

Se entenderá por zonas de servicios complementarios las áreas colindantes con las carreteras diseñadas expresamente para cubrir las necesidades de la circulación y deben incluir como mínimo: estaciones de combustibles, zonas de descanso, servicio de información virtual vial, servicios sanitarios y de alimentación. Las zonas de servicios complementarios serán elementos funcionales de la infraestructura de transporte-carretero a cargo de la nación y su explotación y gestión se hará mediante concesión.

**Parágrafo.** El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte definirá en un plazo no mayor a seis meses a partir de la expedición de la presente ley, los estándares que debe cumplir la infraestructura existente (concesionada y no concesionada) como por desarrollar en términos de:

1. Estudios de necesidad y conveniencia
2. Visibilidad e iluminación
3. Distancias mínimas y máximas entre zonas de servicios complementarios
4. Distancias a los accesos más próximos

5. Superficie mínima y máxima de las zonas de servicios complementarios

6. Facilidades básicas ofrecidas a los usuarios de carreteras.

**Artículo 7°.** *Sistema de información virtual de peajes de carreteras (Sivipec).* Créese el Sistema de Información Virtual de Peajes de Carreteras (Sivipec) como plataforma virtual a cargo del Ministerio de Transporte, donde se establecerá:

a) Información de los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, así como sus guías tarifarias.

b) Hoja de vida de cada uno de los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación en materia de estadísticas de recaudos y tráfico diario.

c) Información georreferenciada de las zonas de servicios complementarios de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación.

d) Espacio de interacción para la comunidad y de atención de peticiones, quejas y reclamos por parte de los usuarios de carreteras a cargo de la nación.

**Artículo 8°.** *Régimen de transición.* Excepto para lo estipulado en el artículo 5° de la presente ley, en materia del índice de actualización de tarifas de peajes de carreteras, las concesiones de infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, vigentes a la promulgación de la presente ley, continuarán rigiéndose bajo la normatividad legal que lo sustenta y con efectos solo para estas concesiones. De ahí en adelante, las concesiones de infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación se les aplicará integralmente los demás planteamientos, fines, principios y criterios de actualización tarifaria en materia de peajes de los que habla la presente ley.

**Artículo 9°.** *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

\* \* \*

### **PONENCIA PARA PRIMER DEBATE, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 69 DE 2016 SENADO**

*por la cual se establece la cotización en seguridad social de las personas que desarrollan contratos de prestación de servicios.*

Bogotá, D. C., noviembre de 2016

Senador

ÉDINSON DELGADO RUIZ

Presidente

Comisión Séptima Constitucional

Senado de la República

Ciudad

**Asunto:** Informe de Ponencia para Primer Debate, al **Proyecto de ley número 69 de 2016 Senado**, por la cual se establece la cotización en seguridad social de las personas que desarrollan contratos de prestación de servicios.

Respetado señor Presidente:

En cumplimiento del encargo realizado por la honorable Mesa Directiva de la Comisión Séptima Constitucional del Senado de la República, y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir Informe de Ponenencia para Primer Debate al proyecto de ley de la referencia en los siguientes términos:

### 1. *Antecedentes*

Este proyecto se presentó en la legislatura anterior (2015-2016), por el suscrito coordinador de esta ponencia, no obstante a pesar de haber sido estudiado y debatido por la Comisión Séptima, por vencimiento de términos fue archivado.

### 2. *Objeto.*

La iniciativa en estudio pretende hacer equidad con las personas que prestan servicios laborales y técnicos mediante contrato de prestación de servicios, y que son el motor y fuerza laboral valiosa del total de las entidades del sector público en los niveles Nacional, Departamental, Territorial, entidades descentralizadas y adscritas.

### 3. *Justificación.*

Una de las grandes diferencias con los empleos de planta es que se ha considerado el *contrato de prestación de servicios* como de *carácter civil y no laboral*, por lo tanto no está sujeto a la legislación de trabajo y no es considerado un contrato con vínculo laboral al no haber relación directa entre empleador y trabajador, por ello, *no cuenta con período de prueba y no genera para el contratante la obligación de pagar prestaciones sociales.*

Por otra parte, en cuanto a las prestaciones sociales, la ley obliga a que todo *trabajador independiente este afiliado al sistema general de seguridad social en pensión y salud*, por lo que será obligación del independiente hacer los aportes y afiliaciones por su cuenta y acreditar tal afiliación ante la entidad contratante, así como acreditar su registro en el RUT como trabajador independiente en la actividad para la que fue contratado. (1) (El empleo, trabajo y empleos de Colombia. José Alejandro Cárdenas y Álvarez. Página web.)

#### ***El desequilibrio financiero y desigualdad con los contratistas de prestación de servicios y su pérdida de poder adquisitivo***

Una vez observado el entorno jurídico frente al tema, que traen las páginas web, encontramos que de acuerdo a informes y voceros del DANE, las personas que tienen contratación por prestación de servicios están dentro de la categoría ocupacional denominado “**cuenta propia**”; sin embargo, no todas las cuentas propias tienen convenios por prestación de servicios. La definición del Trabajador por Cuenta Propia es la siguiente: “**Persona natural con un trabajo, profesión u oficio, cuya remuneración depende directamente de la comercialización y venta de los bienes o servicios producidos; se caracteriza por no contratar a terceros como asalariados para lograr sus metas y objetivos**”. Eso sería para el sector privado mientras que para el sector público implica “**el de-**

**sarrollo de una actividad estatal que no se puede cumplir con el personal de planta...**” (Tomado de kienyke.com. / El placer de saber, ver y oír más. Sección economía).

En cuanto a la contratación pública la única estimación fue la que el señor Ministro de Trabajo mencionó a falta de una cifra oficial y teniendo en cuenta el único estimado que se puede encontrar en la gran encuesta integrada nacional de hogares, más de 8.900.000 personas están ubicadas en esta sección.

El Ministro de Trabajo, Rafael Pardo, dio a conocer hace más de un año y dijo que por cada 100 empleados de planta en las entidades territoriales, hay 107 con un contrato por prestación de servicios. Es decir, 100.240 empleados por planta reportados y 170.441 personas vinculadas por contratos de prestación de servicios. (Ibídem).

Esta clase de “empleados”, contratistas o trabajadores, solo este año 2016 tuvieron un aumento de 3%, por cuanto El **Ministerio de Hacienda** alegó políticas de austeridad debido al entorno económico y autorizó que “**el incremento salarial para los contratistas del Estado sería de tan solo 3% en 2016**”.

Ha sido tanta la desvalorización salarial de este sector laboral que la podríamos llamar la “**nueva mano de obra pobre estatal**” debido a la degradación financiera y adquisitiva en sus honorarios, si tenemos en cuenta que se trata de personas profesionales y especializadas la mayoría de ellos. A tal punto que el periódico *El Espectador* del día 9 de enero de 2016 en la página económica tituló: “**Contratistas estatales, los otros con el yugo del incremento salarial**” “*expresaba*” que en medio de la polémica por el salario mínimo el sueldo de estos trabajadores subió 3%, es decir, menos de la mitad que el incremento del costo de vida en Colombia durante el 2015.

En medio de la pesquisa o investigación económica este prestigioso periódico tituló “**En Colombia sigue el debate de la posible pérdida de poder adquisitivo que los trabajadores que ganan el salario mínimo tendrían en 2016 debido a que su incremento salarial fue de 7% y la inflación de bajos ingresos cerró el 2015 en 7,26%**”.(2) (*El Espectador* de enero 9 de 2016 página económica).

Asevera el documento que sin embargo, poco se habla de *los empleados del Estado bajo contrato de prestación de servicios*, o como se les llama: contratistas, fueron los que más sufrieron el desmedro de sus salarios u honorarios durante la debacle económica por la baja del petróleo y aumento del dólar, entre otras, en el año 2105.

Dice el documento enunciado que “**El Ministerio de Hacienda, alegando políticas de austeridad por el entorno económico, autorizó que el incremento salarial para los contratistas del Estado sería de tan solo 3% en 2016. Es decir, estos empleados recibieron un aumento de salario de 3,77% menos que el incremento del costo de vida en Colombia**”.

De igual manera trae a colación un estudio del doctor Iván Daniel Jaramillo, investigador del observatorio laboral de la Universidad del Rosario, quien explicó allí que “**el punto sensible del tema es que en**

*el Estado hay miles de estos trabajadores que desempeñan labores de funcionarios públicos de manera permanente, pero son empleados bajo la condición de contratista. Se trata de un problema de índole inconstitucional y que lleva varios años, pero se suele ignorar en cada administración pues es un lio, se encuentra en la mayoría de las entidades públicas de Colombia. Sin embargo, fuera de la problemática administrativa que esto representa hay que reconocer que esta población experimenta un serio y significativo problema de poder adquisitivo. Es como si le dijera que su sueldo subió, pero los gastos se incrementaron en el doble”.*

Comenta diciendo el periódico que si no fuera suficiente, el doctor Jaramillo explica que *los contratistas estatales tienen que asumir el 40% de la seguridad social por su propia cuenta.*

Finaliza además diciendo que los otros tipos de contratistas, **“los que trabajan en empresas privadas, no necesariamente tendrían este problema. Esto se debe a que estos trabajadores suelen negociar el incremento salarial directo con su empleador. Incluso podrían exigir el salario mínimo integral que corresponde a 13 salarios mínimos vigentes, y tiene que aumentar en el mismo porcentaje que decreta el Gobierno”.**

#### 4. Articulado propuesto.

Se menciona en su artículo primero la **SOLIDARIDAD** como constitución de un principio orientador de la Seguridad Social, que implica la obligación de contribuir al pago de prestaciones de las personas de menores ingresos como se deduce del artículo 48 de la constitución política concordante con el artículo 2° de la Ley 100 de 1993 que lo define como **“(…) la mutua ayuda ente las personas, las generaciones, los sectores económicos, las regiones y las comunidades bajo el principio del más fuerte hacia el más débil”.** Dicho principio se materializa mediante el establecimiento del Fondo de Solidaridad Pensional y del Fondo de garantía de pensión mínima los cuales buscan aumentar la cobertura del Sistema General de pensiones mediante asignaciones de prestación económica a personas carentes de recursos para obtener una pensión por sus propios medios. Ahora bien, este debe estar en conexión con los principios de **sostenibilidad y eficiencia** que permite ampliar la cobertura del sistema pensional a favor empleados de menores ingresos.

De igual manera se menciona en el primer artículo el **Principio de Igualdad** en donde la Honorable Corte Constitucional ha establecido en sentencia C-258 del 7 de mayo de 2013 como el **“legado del Estado liberal clásico, se caracteriza por la exigencia de igualdad de trato por las leyes y las regulaciones a partir de la premisa de que todos los individuos son libres e iguales. Por tanto, la igualdad formal demanda del Estado una actividad imparcial y proscriba cualquier diferenciación injustificada, originada por ejemplo en razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica, entre otros criterios. A la luz de esta faceta de la igualdad, un tratamiento diferenciado será posible solamente cuando se observen los siguientes**

*parámetros: “primero, que los hechos sean distintos; segundo, que la decisión de tratarlos de manera diferente esté fundada en un fin aceptado constitucionalmente; y tercero, que la consecución de dicho fin por los medios propuestos sea posible y además adecuada”.* **La igualdad material, de otro lado, parte del reconocimiento de la existencia de desigualdades en la sociedad, fruto no solamente de la naturaleza, sino también de los arreglos económicos, sociales, culturales y políticos, las cuales constituyen un obstáculo para gozar, desde una perspectiva material, de los derechos constitucionales. En este orden de ideas, el principio de igualdad desde la perspectiva material exige al Estado adoptar medidas para contrarrestar tales desigualdades y ofrecer a todas las personas oportunidades para ejercer sus libertades, desarrollar sus talentos y superar los apremios materiales. Como se indicó en la Sentencia T-426 de 1992, esta dimensión del principio de igualdad puede desarrollarse mediante acciones afirmativas –tratos diferenciados favorables– a favor de los grupos históricamente discriminados o en situación de desventaja debido a factores culturales, sociales y/o económicos, entre otros”.**

Como fundamento de lo expuesto en el articulado el proyecto sustenta que es una realidad notoria la situación precaria en que se encuentran los contratistas del país, quienes para desarrollar el contrato deben pertenecer al régimen contributivo y por tanto deben pagar el mes previo de seguridad social sobre un salario mínimo, es decir, 200.300 pesos:

SMLMV	EPS 12,5%	Pensión 16%	Aprox. al cien	ARL-Tarifa mínima: 0,0052200	Aprox. al cien	Total
689.454	86.182	110.313	110.500	3.600	3.600	200.280

A su turno, para recibir los honorarios del contratista debe cancelar el 40% sobre el valor del contrato, tomando en consideración que este jamás puede ser inferior a 1 smlmv, debe cancelar nuevamente 200.300 pesos:

Valor Contrato	40% del valor del contrato smlmv	EPS 12,5%	Pensión 16%	Aprox. al cien	ARL-Tarifa mínima: 0,0052200	Aprox. al cien	Total empleado independiente aprox. Al cien
1.540.000	689.454	110.313	110.500	11.500	3.600	3.600	200.300

El contratista debe sacar de su propio peculio 357.600 pesos para recibir el saldo restante, 258.400, hay que tener presente además que debido al tipo de vinculación el contratista no recibe ningún tipo de prestación, por lo que para equiparlo con un trabajador ordinario debiera dejar mensualmente el 16.6% de lo recibido para autopagarse las vacaciones y cesantías. Haciendo el ejercicio sobre un salario mínimo dicha suma asciende a 102.256 pesos.

Es de resaltar que “La Ley 100 de 1993” y todas las normas que se refieren al Ingreso Base de Cotización responden a la regla general de que se cotiza sobre los **“ingresos efectivamente percibidos”** o **“ingresos devengados”**, por ello la situación enunciada es una verdadera desproporción, más cuando para cancelar los valores de la seguridad social, las personas solicitan créditos del agiotista, y pagan intereses en exceso.

Aunado a lo anterior debe tomarse en consideración que las personas que realizan contratos de presta-

ción de servicios con anterioridad al mismo pertenecen al régimen subsidiado y por tanto, deben renunciar al mismo con tal de percibir una pequeña utilidad. Pregúntese aquí cuánto tarda una persona en vincularse al Sisbén, con esta perspectiva no parece equidistante la exigencia de renunciar a los beneficios proporcionados por el Estado a cambio de una labor inestable, más cuando *es muy probable que la persona no realice ningún uso de los servicios de la entidad prestadora de salud*, pero que esta sí perciba los ingresos que le reportan la afiliación; en este sentido, el artículo 34 de la Ley 1438 de 2011 (*Por medio de la cual se reforma el Sistema General de Seguridad Social en Salud y se dictan otras disposiciones*) avanzó en el caso de los trabajadores y en orden a los principios de igualdad y coherencia del ordenamiento jurídico es forzoso poner en condiciones iguales a los contratistas:

*“Artículo 34. Subsidio parcial a la cotización. Las personas elegibles al subsidio parcial a la cotización no afiliadas al Sistema General de Seguridad Social en Salud, pagarán sobre un ingreso base de cotización de un salario mínimo legal vigente y un porcentaje de cotización del 10,5%, o aporte equivalente de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional. Estas personas tendrán derecho a un subsidio parcial de su cotización al Régimen Subsidiado o al Régimen Contributivo en cuyo caso no incluirá prestaciones económicas. Este subsidio será el 67% de la cotización o del aporte equivalente con cargo a los recursos de la subcuenta de Compensación del Fosyga en el caso de los afiliados al Régimen Contributivo y de la subcuenta de Solidaridad en el caso del Subsidiado. El 33% de la cotización o aporte equivalente deberá ser pagado previamente por el afiliado”.*

Por otra parte, la Ley 1753 de junio 9 de 2015, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”, establece:

**“Artículo 98. Protección social para trabajadores independientes con ingresos inferiores al salario mínimo.** El Gobierno nacional diseñará un esquema financiero y operativo que posibilite la vinculación de trabajadores independientes con ingresos inferiores al salario mínimo mensual legal vigente al Sistema General de Seguridad Social Integral. En materia de salud, el trabajador podrá afiliarse o permanecer en el régimen subsidiado, siempre y cuando cumpla las condiciones para pertenecer a este. Si desea acceder a prestaciones económicas del régimen contributivo, podrá cotizar de acuerdo con su capacidad de pago, caso en el cual se le reconocerán dichas prestaciones en proporción a su aporte. Para la protección a la vejez, accederá a los beneficios económicos periódicos y para riesgos de incapacidad y muerte a un esquema de microseguros, velando en todos los casos por el equilibrio financiero del sistema”.

Es claro que para asegurar la vida digna de las personas así como su mínimo vital y móvil, junto con la dignidad que merece el ejercicio de una profesión o labor en condiciones justas, la legislación debe prever condiciones que le sean favorables y **“en proporción a su aporte”** como lo pretende este proyecto.

La normatividad que se propone pretende además superar las distintas concepciones que sobre los con-

tratistas existen en las entidades estatales, dado que hay una variedad de conceptos y ello origina una aplicación de consecuencias diversas por parte del Estado frente a las personas que se encuentran en situaciones idénticas, para el efecto consúltese:

<http://www.personeriabogota.gov.co/sites/default/files/publicaciones/CONCEPTO%20APORTES%20SEGURIDAD%20SOCIAL%20CONTRATISTA%20DEL%20ESTADO.pdf>

<http://www.gerencie.com/se-le-debe-exigir-aportes-a-seguridad-social-a-una-persona-natural-comerciante.html>.

<http://www.portafolio.co/opinion/blogs/juridica/verificacion-aportes-seguridad-social-trabajadores-independientes>

Los portales de internet anteriormente citados, demuestran que a pesar de que la normatividad sobre la materia se encuentra dispuesta en las Leyes 100 de 1993, 797 de 2003, 1122 de 2007 y Decretos números 1703 de 2002, 510 de 2003, 1150 de 2007, 1070 de 2013 y 3032 de 2013, dicha dispersión es poco favorable para la aplicación uniforme del régimen aplicable.

**Antecedente normativo en beneficio de los contratistas que tenían un contrato igual o inferior a tres meses.**

Prueba razonable que estas discusiones a favor de los contratistas NO son nuevas, no están obligadas a acreditar afiliación a los sistemas de salud y pensiones ya el artículo 114 del Decreto-ley 2150 de 1995 del Ministerio de Justicia y del Derecho, por el cual se suprimen y reforman regulaciones, procedimientos o trámites innecesarios existentes en la Administración Pública, que modificaba el artículo 282 de la Ley 100 de 1993, expresa:

*“Artículo 114. Contratos de prestación de servicios. El artículo 282 de la Ley 100 de 1993, quedará así:*

*“Artículo 282. Las personas naturales que contraten con el Estado en la modalidad de prestación de servicios no están obligadas a acreditar afiliación a los sistemas de salud y pensiones previstos en esta ley, siempre y cuando la duración de su contrato sea igual o inferior a 3 meses”.*

Esta norma es concordante con el artículo 23 del Decreto 1703 de 2002 ya que no se obliga a verificar al contratante o patrono cuando el contrato de prestación de servicios es menor a tres (3) meses y expresa:

**“Artículo 23. Cotizaciones en contratación no laboral.** Para efectos de lo establecido en el artículo 271 de la Ley 100 de 1993, en los contratos en donde esté involucrada la ejecución de un servicio por una persona natural en favor de una persona natural o jurídica de derecho público o privado, tales como contratos de obra, de arrendamiento de servicios, de prestación de servicios, consultoría, asesoría y cuya duración sea superior a tres (3) meses, la parte contratante deberá verificar la afiliación y pago de aportes al Sistema General de Seguridad Social en Salud.

**En el evento en que el ingreso base de cotización no corresponda con el valor mensualizado del contrato, siempre que estén pactados pagos men-**

suales, el contratante deberá requerir al contratista para que justifique la diferencia. Si esta diferencia no tiene justificación válida, deberá descontar del pago de un (1) mes, lo que falte para completar el equivalente a la cotización del doce por ciento (12%) sobre el cuarenta por ciento (40%) del valor bruto del contrato, dividido por el tiempo de duración del mismo, en períodos mensuales, para lo cual se entiende que el 60% restante corresponde a los costos imputables al desarrollo de la actividad contratada. En ningún caso, se cotizará sobre una base inferior a dos (2) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Del texto en cursiva se declaró su NULIDAD por el Consejo de Estado mediante Fallo 15399 de 2006.

Las sumas descontadas se entregarán a la entidad promotora de salud, EPS, a la cual se encuentre afiliado el contratista, junto con un documento en el que se ponga en conocimiento la situación para que la EPS revise la presunción de ingresos del contratista y este deba efectuar la autoliquidación de aportes sobre el nuevo ingreso.

En el evento en que los pagos no sean mensuales y no exista justificación válida de la diferencia, el contratante deberá informar tal circunstancia a la entidad promotora de salud, EPS, a la cual se encuentre afiliado el contratista, para que dicha entidad le revise la presunción de ingresos.

Para los efectos del presente artículo se entiende por “valor bruto”, el valor facturado o cobrado antes de aplicarle los recargos o deducciones por impuestos o retenciones de origen legal.

En los contratos de vigencia indeterminada, el Ingreso Base de Cotización será el equivalente al cuarenta por ciento (40%) del valor bruto facturado en forma mensualizada.

**Del texto subrayado se declaró su NULIDAD por el Consejo de Estado mediante Fallo 13707 de 2004”.**

No obstante lo anterior, se ha considerado que estas normas (artículo 114 del Decreto-ley 2150/95 y el artículo 23 del Decreto número 173 de 2002) fueron **modificadas tácitamente** por la Ley 797 de 2003 y el Decreto número 510 de 2003.

Para concretar estas normas laborales y de seguridad que han favorecido a los contratistas o trabajadores de esta índole esta iniciativa tiene por objeto, entre otras, eliminar la múltiple contribución en seguridad social en los contratos de prestación de servicios profesionales para salud y para estos efectos dispone que el contratista que tenga dos o más contratos de prestación de servicios cotice sobre el ingreso base de liquidación del contrato en el que perciba el mayor valor, mantenga el de la pensión pero solo paga o cancela por uno en salud que sería sobre el de superior valor. Por otro lado, así pide disponerlo modificando la Ley 797 de 2003, artículo 5° y el Decreto Reglamentario número 806 de 1998, artículo 65.

La exposición del proyecto inicia planteando que actualmente la vinculación con más altos índices de vinculación laboral se ha realizado a través de contratos de prestación de servicios y no la implementación

del sistema de carrera, por ello, tomando en consideración el derecho al trabajo, artículo 25, los principios laborales, artículo 53, las disposiciones sobre empleos del Estado, artículo 125, así como las disposiciones sobre afiliación y cotización previstas por la Ley 100 de 1993, artículos 15 y 18, junto con los Decretos números 806 de 1996 y 1406 de 1999, pone a consideración del Congreso la iniciativa ya comentada.

Ahora bien, teniendo en cuenta que la informalidad laboral conserva un alto índice en la economía de nuestro país, muchas personas tratan de conseguir varios ingresos para su subsistencia y la de su familia, de tal forma que logran celebrar varios contratos de trabajo al mismo tiempo, duplicando sus esfuerzos físicos para cumplir a cabalidad con sus funciones, sin embargo, el Estado ha sido negligente en algunas circunstancias que empeoran la estabilidad y el trabajo digno de miles de colombianos que trabajan a través de esta modalidad.

Y uno de esos factores, es la doble contribución que deben realizar los contratistas y personas independientes en cada ingreso que obtengan sin que esto constituya doble cotización, como lo conceptuó el Ministerio de Salud y Protección Social, cuando precisa:

*“En este orden de ideas y frente a lo consultado, se tiene que las personas vinculadas mediante contrato de trabajo y los trabajadores independientes o contratistas, de conformidad con las disposiciones citadas, son considerados como afiliados obligatorios a dichos sistemas, por tal razón, no es aceptable ni válido legalmente que se abstengan de pagar los aportes a los sistemas en comento, argumentando que ya cotizan como independiente o como dependientes.*

*Más aún, se reitera que al aportante le asiste la obligación de cotizar sobre la totalidad de ingresos que perciba, lo cual implica que la cotización que en salud y pensiones efectúa como dependiente, no suple ni reemplaza la que tiene que hacer como contratista o independiente, en este caso, los aportes que como contratista o independiente debe efectuar deben ser girados a la misma EPS y AFP a la que viene cotizando como dependiente, sin que ello implique una doble afiliación, un doble pago de aportes o dobles semanas cotizadas en pensiones.*

*De la misma manera, si se trata de un trabajador independiente que tiene varios contratos o realiza varias actividades productivas, deberá cotizar sobre todos los ingresos que perciba atendiendo adicionalmente el principio de solidaridad que rige el Sistema General de Seguridad Social Integral [5].*

*De las anteriores consideraciones, surge la necesidad del legislador en pro de un trabajo digno para nuestros contratistas que en la mayoría de casos son explotados laboralmente como evasión al pago de seguridad social por parte de sus empleadores, ocasionando una tercerización laboral que está vulnerando muchos derechos fundamentales, por tal motivo debemos apoyar esta iniciativa que será de gran importancia para miles de compatriotas que buscan tener un trabajo digno con unos ingresos dignos proporcionales al trabajo que realizan”.*

Como se encuentran delimitados los lineamientos, se concluye que mediante esta iniciativa, se persigue la dignificación del contratista frente a la situación cotidiana a la que se enfrentan, sin acarrear complicaciones para su ingreso y vulneraciones al derecho a la igualdad y a los recursos del sistema de seguridad social.

En primer lugar, tal como se puede observar en el Concepto número 1832 de 2007 expedido por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en aplicación de las disposiciones previstas por el Decreto número 1723 de 2002, artículo 23, en desarrollo del artículo 271 de la Ley 100 de 1993, los contratistas cuentan con un ingreso base de cotización equivalente al 40% del valor del contrato, toda vez que se entiende que el 60% restante corresponde a los costos imputables al desarrollo de la actividad contratada.

Finalmente, no resulta forzoso modificar legalmente el Decreto Reglamentario número 806 de 1998, en la medida que al disponerse una nueva reglamentación legal es derogado tácitamente. Por lo tanto se propone lo siguiente con esta iniciativa:

1. Que las personas que desarrollen contratos de prestación tienen un ingreso base de cotización equivalente al cuarenta por ciento (40%) del valor del contrato sin que sea inferior al salario mínimo legal mensual vigente.

2. Que atendiendo a la duración del contrato de prestación de servicios, si es de vigencia indeterminada o superior a 6 meses el contratista debe afiliarse o pertenecer al régimen contributivo; en el caso de que la vigencia sea inferior a 6 meses y el monto mensual del contrato sea inferior a 4 smlmv, el contratista puede permanecer en el régimen subsidiado y sus aportes se destinarán al Fosyga.

3. Que sin excepción deba realizarse **la cotización pensional** a la entidad que se encuentre afiliado el contratista, incluyendo el porcentaje mínimo cuando se trata del desarrollo de varios contratos simultáneamente.

4. La seguridad social se debe cancelar por la ejecución de los contratos, es decir, mes vencido.

Por ello no hay justificación para que los empleadores o contratantes le exijan al contratista, antes de realizar y protocolizar un contrato que debe estar afiliado previamente al sistema.

5. Que en caso de tener dos o más contratos se pagará solo por uno sobre el 40% del mayor valor de uno de los contratos para el sistema de salud.

6. Finalmente, las EPS deben presumir que el no pago de la cotización se debe a la terminación del contrato, pues actualmente a pesar de encontrarse sin ejecutar contratos de prestación de servicios estas entidades empiezan a acumular saldos en mora como si los contratistas estuvieran desarrollando la actividad.

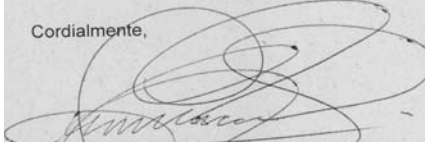
### Proposición

Con fundamento en las anteriores consideraciones, proponemos a los miembros de la Comisión Séptima del Senado, dar primer debate y aprobar el informe de ponencia al **Proyecto de ley número 69 de 2016**, por la cual se establece la cotización en seguridad social

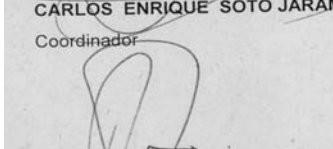
de las personas que desarrollan contratos de prestación de servicios, en el texto original.

Cordialmente,

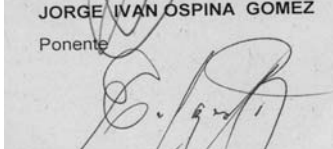
Cordialmente,



**CARLOS ENRIQUE SOTO JARAMILLO**  
Coordinador



**JORGE IVÁN OSPINA GÓMEZ**  
Ponente



**EDINSON DELGADO RUIZ**  
Ponente

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE DEL HONORABLE  
SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., a los dieciséis (16) días del mes de diciembre del año dos mil dieciséis (2016).

En la presente fecha se autoriza **la publicación en Gaceta del Congreso de la República**, el siguiente Informe de Ponencia para Primer Debate.

**Informe de Ponencia para:** Informe de Ponencia para Primer Debate al Proyecto de ley 69 de 2016 Senado.

**Título del Proyecto de ley número 69 de 2016 Senado,** por la cual se establece la cotización en seguridad social de las personas que desarrollan contratos de prestación de servicios.

**Número de folios:** dieciséis (16).

**Autor:** honorable Senador *Carlos Enrique Soto Jaramillo*.

**Ponentes:** honorables Senadores *Carlos Enrique Soto Jaramillo*, (Coordinador), *Edinson Delgado y Jorge Iván Ospina Gómez*.

**Recibido en la Secretaría de la Comisión Séptima del Senado el día:** viernes veinticinco (25) de noviembre de 2016.

**Hora:** 1:26 p. m.

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5 del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

El Secretario,

HORA: 1:26 P.M.  
Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

El secretario



**JESÚS MARÍA ESPAÑA VERGARA**  
SECRETARIO GENERAL  
Comisión Séptima del H. Senado de la República

## TEXTOS DE PLENARIA

### **TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA EL DÍA 14 DE DICIEMBRE DE 2016 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 131 DE 2016 SENADO, 110 DE 2015 CÁMARA**

*por medio de la cual se modifica la edad máxima para el retiro forzoso de las personas que desempeñan funciones públicas.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La edad máxima para el retiro del cargo de las personas que desempeñen funciones públicas será de setenta (70) años. Una vez cumplidos, se causará el retiro inmediato del cargo que desempeñen sin que puedan ser reintegradas bajo ninguna circunstancia.

Lo aquí dispuesto no se aplicará a los funcionarios de elección popular ni a los mencionados en el artículo 1° del Decreto-ley 3074 de 1968.

Artículo 2°. La presente ley no modifica la legislación sobre el acceso al derecho a la pensión de jubilación. Quienes a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, accedan o se encuentren en ejercicio de funciones públicas podrán permanecer voluntariamente en los mismos, salvo quienes a tal momento ya hubieran cumplido 65 años de edad, con la obligación de seguir contribuyendo al régimen de seguridad social (Salud, pensión y riesgos laborales), aunque hayan completado los requisitos para acceder a la pensión de jubilación. A las personas que se acojan a la opción voluntaria de permanecer en el cargo, en los términos de la presente ley, no les será aplicable lo dispuesto en el parágrafo 3° del artículo 9° de la Ley 797 de 2003.

Artículo 3°. Esta ley no modifica el régimen de acceso a ningún cargo público, ni el de permanencia y retiro de los mismos, salvo en la edad máxima de retiro forzoso aquí fijada. Tampoco modifica las condiciones, requisitos, circunstancias y demás situaciones establecidas en el régimen general y los regímenes especiales que regulan el acceso al derecho a la pensión de jubilación.

Artículo 4°. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, y en especial las contenidas en los Decretos-ley 2400 de 1968 (artículo 31), 3074 de 1968 (artículo 29), y en los Decretos números 1950 de 1973, 3047 de 1989 y 1069 de 2015 (artículos 2.2.6.1.5.3.13 y numeral 4 del artículo 2.2.6.3.2.3).

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República del día 14 de diciembre de 2016, al **Proyecto de ley número 131 de 2016 Senado, 110 de 2015 Cámara**, *por medio de la cual se modifica la edad máxima para el retiro forzoso de las personas que desempeñan funciones públicas.*

**EDINSON DELGADO RUIZ**  
Senador – Ponente

**ANTONIO JOSE CORREA J.**  
Senador – Ponente

El presente texto definitivo, fue aprobado con el informe de la Subcomisión en sesión Plenaria del Senado de la República el día 14 de diciembre de 2016, de conformidad con el articulado para segundo debate.

**GREGORIO ELJACH PACHECO**  
Secretario General

## CONCEPTOS JURÍDICOS

### **CONCEPTO JURÍDICO DEL MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 13 DE 2016 SENADO**

*por la cual se establece el reajuste anual de pensiones.*

#### **ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 10 DE 2016 SENADO**

*por medio de la cual se incrementan las pensiones de forma anual, en el mismo porcentaje en que se incrementa el salario mínimo legal mensual vigente.*

Bogotá, D. C.,

Doctor

GREGORIO ELJACH PACHECO

Secretario General

Senado de la República

Carrera 7ª No. 8 – 68

Ciudad

**Asunto:** Concepto jurídico sobre el **Proyecto de ley número 13 de 2016 Senado**, *por la cual se*

*establece el reajuste anual de pensiones, acumulado con el Proyecto de ley número 10 de 2016 Senado, por medio de la cual se incrementan las pensiones de forma anual, en el mismo porcentaje en que se incrementa el salario mínimo legal mensual vigente.*

Señor Secretario:

Teniendo en cuenta que la iniciativa de la referencia está pendiente de surtir debate en la Plenaria de esa Corporación, se hace necesario emitir el concepto institucional desde la perspectiva del Sector Salud y Protección Social.

Al respecto, este Ministerio, en ejercicio de las competencias constitucionales y legales que le asisten, en especial las previstas en el inciso 2° del artículo 208 de la Constitución Política y el numeral 3 del artículo 59 de la Ley 489 de 1998, sin perjuicio de los comentarios que estimen pertinentes realizar otras autoridades para las cuales este tema resulte sensible, formula las siguientes observaciones:



## 1. CONTENIDO

La propuesta legislativa dispone:

“**Artículo 1º.** Las pensiones de vejez o jubilación, de invalidez y de sustitución o sobrevivientes inferiores a tres salarios mínimos en cualquiera de los dos regímenes del Sistema General de Pensiones, se reajustarán anualmente de oficio el 1º de enero de cada año, según el incremento del salario mínimo legal mensual vigente (smlmv).

**Artículo 2º.** El Gobierno nacional reglamentará la presente ley, previa consulta con las organizaciones de pensionados, retirados y jubilados en todos sus niveles como son asociaciones, federaciones y confederaciones legalmente constituidas que aglutinen a los beneficiarios de la presente ley.

[...].

## 2. CONSIDERACIONES GENERALES

**2.1.** Como primera medida, al analizar el articulado del proyecto de ley es de recibo señalar que este desconoce lo consagrado en el Acto Legislativo 01 de 2005, “*por el cual se adiciona el artículo 48 de la Constitución Política*”, el cual determina:

“[...] 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 esté 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 [...]**” [Énfasis fuera del texto].

Como se puede apreciar, el acto legislativo introduce el criterio de la sostenibilidad financiera, mediante el cual las leyes que se expidan en materia pensional con posterioridad al 25 de julio de 2005, deberán asegurar su financiación. Este principio está en consonancia con la esencia de la Constitución Política de 1991, toda vez que en el artículo 2º de la misma se contempla como uno de los fines del Estado el garantizar la efectividad de los derechos, por ende, se espera que los que se otorguen no sean meramente teóricos sino eficaces.

**2.2.** Acto seguido, es dable expresar que el Estado dirige, coordina, reglamenta y vigila el sistema y los particulares tienen el derecho-deber concomitante de participar en la ampliación de la cobertura así como en la ejecución de las prestaciones. Para la Corte Constitucional:

“[...] la finalidad de la reforma constitucional del artículo 48 de la C. P. fue procurar la sostenibilidad financiera del sistema [...] asegurando [...] [su] efectividad y [...] eficiencia [...] Al mismo tiempo [...] [se] introduce[n] dos nuevos criterios o principios a tener en cuenta en el sistema de seguridad social colombiano, **además del de universalidad, progresividad, eficiencia y solidaridad, que son los principios de equidad y sostenibilidad financiera del sistema**, los cuales se incluyen ‘... *por cuanto se dispone de recursos limitados que deben ser distribuidos de acuerdo con las necesidades de la población para lo cual se deben establecer los mecanismos que logren la sufi-*

*ciencia con el fin de que realmente se dé la efectividad del derecho [...]*”<sup>1</sup> [Énfasis fuera del texto].

Sobre ese aspecto, el Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, en concepto del 18 de octubre de 2012, Radicación número 2012-00075-00(2121), Consejero Ponente doctor Luis Fernando Álvarez Jaramillo, recoge los argumentos planteados por los entonces Señores Ministros de Hacienda y Crédito Público y de Protección Social<sup>2</sup>, respecto del proyecto de Acto Legislativo número 34 de 2004 Cámara, según los cuales:

“[...] En la medida en que el país ha venido haciendo un esfuerzo considerable por sanear el problema pensional, es fundamental establecer mecanismos para evitar que en un futuro dicho esfuerzo pueda verse desperdiciado. Por tal razón [...] la sostenibilidad financiera del sistema [...] implica [...] que en cualquier regulación futura que se haga del régimen pensional se debe preservar su equilibrio financiero, evitando por consiguiente situaciones críticas [...]”<sup>3</sup>.

Se puede decir, entonces, que al Estado se le asignó el deber de asegurar que el Sistema de Pensiones sea financieramente viable, con el propósito de que las prestaciones que se reconozcan no afecten generaciones presentes y futuras, asegurando un equilibrio financiero, de manera que los niveles de protección que hoy se ofrecen, puedan mantenerse a largo plazo.

Así las cosas, es pertinente manifestar que al reajustar las pensiones de vejez o jubilación, de invalidez y de sustitución o sobrevivientes en los términos del proyecto de ley, en cualquiera de los dos regímenes del Sistema General de Pensiones anualmente de oficio el primero de enero de cada año según el incremento del salario mínimo legal mensual vigente, se estaría transgrediendo el principio de Sostenibilidad Financiera del Sistema.

**2.3.** De otra parte, es de advertir que la propuesta legislativa dentro de su estructura y contenido no trata ni desarrolla el impacto fiscal que esta ocasionaría en el Sistema General de Pensiones, comoquiera que ordena gasto público sin sujetarse a los preceptos que condicionan la expedición de normas de conformidad con el artículo 151 de la C. Pol.

Es más, no se plantea lo atinente al efecto financiero acorde con lo consagrado en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003<sup>4</sup>, “*por la cual se dictan normas or-*

<sup>1</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-228 de 30 de marzo de 2011, M. P. Juan Carlos Henao Pérez.

<sup>2</sup> Hoy Ministerio de Salud y Protección Social (Cfr. Decreto-ley 4107 de 2011).

<sup>3</sup> En: <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=50825>.

<sup>4</sup> **Artículo 7º. 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 [...] El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto

*gánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones” y, por ende, es factible que, dentro del iter legislativo se exteriorice dicha falencia. Sobre el particular, la Corte Constitucional ha enfatizado:*

“[...] Del anterior recuento jurisprudencial pueden deducirse las siguientes subreglas: (i) las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que cumple fines constitucionalmente relevantes como el orden de las finanzas públicas y la estabilidad macroeconómica, (ii) el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 corresponde al Congreso, pero principalmente al Ministro de Hacienda y Crédito Público, en tanto que *“es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto”*, (iii) en caso de que el Ministro de Hacienda y Crédito Público no intervenga en el proceso legislativo u omita conceptuar sobre la viabilidad económica del proyecto no lo vicia de inconstitucionalidad, puesto que este requisito no puede entenderse como un poder de veto sobre la actuación del Congreso o una barrera para que el Legislador ejerza su función legislativa, lo cual *“se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático”* y (iv) el informe presentado por el Ministro de Hacienda y Crédito Público no obliga a las células legislativas a acoger la posición del Ministro [...]”<sup>5</sup>.

Bajo esa perspectiva, para estar en consonancia con el mandato estipulado en la citada ley y los desarrollos jurisprudenciales, es necesario que se incluyan expresamente los costos fiscales que involucraría la iniciativa legislativa y que además se establezcan las fuentes que sustituyan los recursos que actualmente ingresan al sistema. Lo anterior sin perjuicio de la intervención que este llamado a realizar el Ministro de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo del trámite legislativo, en materia fiscal.

Igualmente, en la exposición de motivos no se indicó el impacto fiscal que implicaría el que todos los pensionados del país dentro del marco reseñado en el proyecto de ley, tanto en el régimen de prima media

en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso [...]. Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público [...]. En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.

<sup>5</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-700 de 6 de septiembre de 2010, M. P. Jorge Pretelt Chaljub.

con prestación definida y en el de ahorro individual, reciban un reajuste en su mesada pensional según el aumento del salario mínimo legal mensual vigente.

### 3. CONCLUSIÓN

En estos términos, se presenta la posición del Ministerio de Salud y Protección Social en lo relativo a la iniciativa legislativa de la referencia. Se advierte que por las razones expuestas *ut supra*, resulta **inconstitucional e inconveniente**, toda vez que transgrede el Sistema General de Pensiones, por tanto, se solicita al Honorable Congreso de la República, respetuosamente, su archivo.

Atentamente,

Atentamente,

**ALEJANDRO GAVIRIA URIBE**  
Ministro de Salud y Protección Social

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE DEL HONORABLE  
SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., a los veinticinco (25) días del mes de enero del año dos mil diecisiete (2017).

En la presente fecha se autoriza la publicación en *Gaceta del Congreso de la República* de las siguientes consideraciones:

**Concepto:** Ministerio de Salud y Protección Social.

**Refrendado por:** Alejandro Gaviria Uribe.

**Proyecto de ley número 10 y 13 de 2016 Senado**

**Título del proyecto:** *por medio de la cual se incrementan las pensiones de forma anual, en el mismo porcentaje en que se incrementa el salario mínimo legal mensual vigente, acumulado Proyecto de ley número 13 de 2016 Senado, por la cual se establece el reajuste anual de pensiones.*

**Número de folios:** Cinco (5).

**Recibido en la Secretaría de la Comisión Séptima del Senado el día:** veinticuatro (24) de enero de 2017.

**Hora:** 10:00 a. m.

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

El secretario,

**JESÚS MARÍA ESPANA VERGARA**  
SECRETARIO GENERAL  
Comisión Séptima del H. Senado de la República

## CONCEPTO JURÍDICO DEL MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 40 DE 2016 SENADO

*por medio de la cual se modifica el artículo 218 de la Ley 1753 de 2015 y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C.

Doctor

JESÚS MARÍA ESPAÑA VERGARA

Comisión Séptima Constitucional

Senado de la República

Carrera 7ª N° 8 - 68

Ciudad

**Asunto:** Concepto jurídico sobre el **Proyecto de ley número 40 de 2016 Senado**, por medio de la cual se modifica el artículo 218 de la Ley 1753 de 2015 y se dictan otras disposiciones.

Señor Secretario:

Teniendo presente que la iniciativa de la referencia está pendiente de surtir primer debate en esa Corporación, se hace necesario emitir el concepto institucional desde la perspectiva del Sector Salud y Protección Social. Para tal cometido, se toma como fundamento el texto publicado en las *Gaceta del Congreso* número 547 de 2016.

Al respecto, este Ministerio, en ejercicio de las competencias constitucionales y legales que le asisten, en especial las previstas en el inciso 2° del artículo 208 de la Constitución Política y el numeral 3 del artículo 59 de la Ley 489 de 1998, sin perjuicio de los comentarios que estimen pertinentes realizar otras autoridades para las cuales este tema resulte sensible, formula las siguientes observaciones:

### 1. LA PROPUESTA

Se compone de cuatro (4) artículos: El primero señala el objeto; el segundo pretende adicionar un literal al artículo 218 de la Ley 1753 de 2015; el tercero establece una definición de personas con y/o situación de discapacidad y; el cuarto estipula la vigencia y derogatorias de la norma.

### 2. CONSIDERACIONES GENERALES

**2.1.** Tanto en la exposición de motivos como en el texto de la propuesta se evidencia una clara comprensión de la situación económica y necesidades de las personas con discapacidad en Colombia, perspectiva que se fundamenta en los datos que muestra el Registro para la Localización y Caracterización de las Personas con Discapacidad elaborado por esta cartera a diciembre de 2013, índices que se sugiere actualizar con aquellos que se pueden obtener de la misma fuente con corte a junio de 2016<sup>1</sup>.

**2.2.** En cuanto a la temática desarrollada en la iniciativa *sub examine* es pertinente traer a colación lo previsto en el Decreto 2353 de 2015, incorporado al Decreto 780 de 2016, único del sector salud, que con-

tiene una normatividad integral acorde con el artículo 218 de la Ley 1753 de 2015 en materia de afiliación y dentro de lo cual vale la pena destacar:

**“Artículo 2.1.3.6. Composición del núcleo familiar.** Para efectos de la inscripción de los beneficiarios, el núcleo familiar del afiliado cotizante estará constituido por:

[...] 4. Los hijos de cualquier edad si tienen incapacidad permanente y dependen económicamente del cotizante [...].

[...] 7. Los hijos menores de veinticinco (25) años y los hijos de cualquier edad con incapacidad permanente que, como consecuencia del fallecimiento de los padres, la pérdida de la patria potestad o la ausencia de estos, se encuentren hasta el tercer grado de consanguinidad con el cotizante y dependan económicamente de este [...]”.

En lo sucesivo, ante el interés por la carga económica que esto representa para el cotizante también es conducente transcribir lo relativo al afiliado adicional:

**“Artículo 2.1.4.5. Afiliado adicional.** Cuando un afiliado cotizante tenga a su cargo otras personas que dependan económicamente de él y se encuentren hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad y no cumplan los requisitos para ser cotizantes o beneficiarios en el régimen contributivo, podrá incluirlos en el núcleo familiar, pagando la UPC correspondiente a su grupo de edad, el per cápita para promoción y prevención, y un valor destinado a la Subcuenta de Solidaridad equivalente al 10% de la sumatoria del valor de los dos conceptos.

Este afiliado se denominará afiliado adicional y tiene derecho a la prestación de los servicios de salud del plan de beneficios [...]”.

Desde esta óptica, es procedente examinar y determinar la viabilidad del proyecto de ley que hace curso en el Honorable Congreso de la República.

### 3. COMENTARIOS ESPECÍFICOS AL ARTICULADO

**3.1.** Frente a los artículos 1° y 2° de la propuesta legislativa, se tiene que ya se encuentran dentro del ordenamiento jurídico preceptos que permiten inscribir como beneficiarios a personas que estén dentro del tercer grado de consanguinidad, entre ellas, los individuos con discapacidad -limitación permanente- y dependencia económica, tal y como se desprende de la lectura del artículo 218 (literal g)) de la Ley 1753 de 2015, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “*Todos por un nuevo país*”, concordante con los artículos 2.1.3.6 y 2.1.4.5 del citado Decreto 780 de 2016, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Salud y Protección Social.

**3.2.** En lo concerniente al artículo 3°, en el cual se plantea una definición de personas con y/o situación de discapacidad, es pertinente manifestar que dicho concepto ya está contemplado en la Ley Estatutaria 1816 de 2013, por medio de la cual se establecen las disposiciones para garantizar el pleno ejercicio de

<sup>1</sup> Cfr. <https://www.minsalud.gov.co/proteccionsocial/promocion-social/Discapacidad/Paginas/registro-localizacion.aspx>.

los derechos de las personas con discapacidad<sup>2</sup>, norma que está en consonancia con la Ley 1346 de 2009, por medio de la cual se aprueba la “Convención sobre los Derechos de las personas con discapacidad”, adoptada por la Asamblea General de la Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006.

**4. CONCLUSIÓN**

En estos términos se presenta la posición del Ministerio de Salud y Protección Social en lo relativo a la iniciativa legislativa de la referencia. Se advierte que por las razones expuestas *ut supra* resulta inconveniente, toda vez que recoge una serie de aspectos ya regulados en otras disposiciones de rango legal y reglamentario que hacen parte del ordenamiento jurídico, por tanto, se solicita al Honorable Congreso de la República, respetuosamente, su archivo.

Atentamente,

  
**ALEJANDRO GAVIRIA URIBE**  
 Ministro de Salud y Protección Social

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL  
 PERMANENTE DEL HONORABLE  
 SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., a los veintitrés (23) días del mes de enero del año dos mil diecisiete (2017).

En la presente fecha se autoriza la **publicación en Gaceta del Congreso de la República** de las siguientes consideraciones:

**Concepto:** Ministerio de Salud y Protección Social.

**Refrendado por:** *Alejandro Gaviria Uribe.*

**Al Proyecto de ley número 40 de 2016 Senado**

**Título del proyecto:** “40 de 2016 Senado, *por medio de la cual se modifica el artículo 218 de la Ley 1753 de 2015 y se dictan otras disposiciones.*”

**Número de folios:** Cuatro (4).

**Recibido en la Secretaría de la Comisión Séptima del Senado el día:** veintitrés (23) de enero de 2017.

<sup>2</sup> En la actualidad la Ley Estatutaria 1618 de 2013 se encuentra en un avanzado proceso de reglamentación por parte de los diferentes Ministerios según el ámbito de sus competencias. En el sitio web: <http://www.minsalud.gov.co/proteccionsocial/promocion-social/Discapacidad/Paginas/politica-publica.aspx> se exhibe una matriz que resume los avances y sectores responsables de este proceso reglamentario.

**Hora:** 10:03 a. m.

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

El secretario

  
**JESÚS MARÍA ESPAÑA VERGARA**  
 SECRETARIO GENERAL  
 Comisión Séptima del H. Senado de la República

**CONTENIDO**

Gaceta número 22 - Lunes, 30 de enero de 2017	
SENADO DE LA REPÚBLICA	
LEYES SANCIONADAS <span style="float: right;">Págs.</span>	
Ley 1817 de 2016, por medio de la cual la nación se asocia a la conmemoración de los 400 años de fundación de la ciudad de Barbacoas, departamento de Nariño .....	1
PONENCIAS	
Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 46 de 2016 Senado, por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 en relación con los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones.....	2
Ponencia para primer debate, al Proyecto de ley número 69 de 2016 Senado, por la cual se establece la cotización en seguridad social de las personas que desarrollan contratos de prestación de servicios .....	10
TEXTOS DE PLENARIA	
Texto definitivo aprobado en sesión plenaria el día 14 de diciembre de 2016 al Proyecto de ley número 131 de 2016 Senado, 110 de 2015 Cámara, por medio de la cual se modifica la edad máxima para el retiro forzoso de las personas que desempeñan funciones públicas .....	16
CONCEPTOS JURÍDICOS	
Concepto jurídico del Ministerio de Salud y Protección Social al Proyecto de ley número 13 de 2016 Senado, por la cual se establece el reajuste anual de pensiones, acumulado con el Proyecto de ley número 10 de 2016 Senado, por medio de la cual se incrementan las pensiones de forma anual, en el mismo porcentaje en que se incrementa el salario mínimo legal mensual vigente .....	16
Concepto jurídico del Ministerio de Salud y Protección Social al Proyecto de ley número 40 de 2016 Senado, por medio de la cual se modifica el artículo 218 de la Ley 1753 de 2015 y se dictan otras disposiciones .....	19