

Proyecto de ley No 428 de 2024 Cámara

**“Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 para la implementación de la póliza de seguros RCE para vehículos de uso particular, motocicletas y similares – Ley de Movilidad Ágil y Segura”**

**El Congreso de Colombia**

**Decreta**

**ARTÍCULO 1º.** Se sustituye el artículo 42 A de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**ARTÍCULO 42 A - SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL PARA VEHÍCULOS DE USO PARTICULAR Y MOTOCICLETAS.** con el propósito de incentivar las políticas públicas de seguridad vial y los seguros obligatorios o voluntarios en protección de las víctimas en accidentes viales y proteger los bienes materiales de los actores que actúan en la vía, todos los vehículos matriculados en Colombia de servicio particular y las motocicletas y similares en el territorio nacional deben estar amparados por el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Extracontractual que ampare los daños materiales causados a terceros en accidentes de tránsito.

El Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Extracontractual que ampare los daños materiales causados a terceros estará a cargo del tomador (propietario, tenedor o usuario del vehículo o motocicleta), deberá ser expedido por una compañía de seguros legalmente establecida en Colombia y deberá tener las siguientes características:

1. La cobertura será como mínimo: quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.
2. Esta póliza obligatoria podrá ser reemplazada o sustituida por cualquier otro tipo de seguro que contenga la cobertura de Responsabilidad Civil Extracontractual y cuyo valor asegurado cubra como mínimo quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes



(7 SMLMV) para motocicletas y similares, sin importar si cubre también otros tipos de eventos y/o montos de valor asegurado.

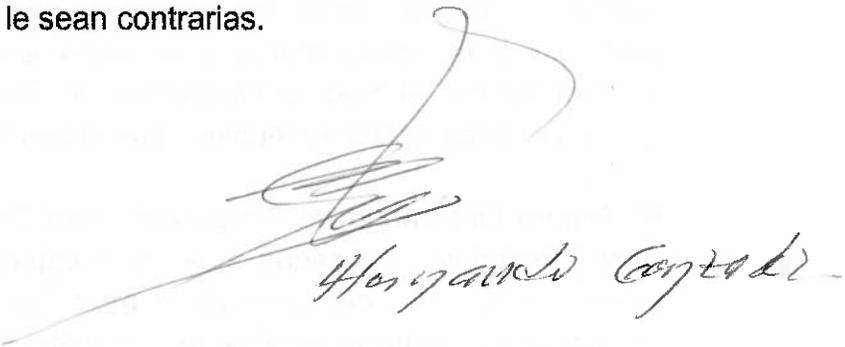
3. Las compañías aseguradoras podrán ofrecer la citada póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual Obligatoria, determinando con libertad de oferta la tarifa y demás características propias del seguro, conforme a las disposiciones del Estatutos Orgánico del Sistema Financiero.

**Parágrafo 1.** Las autoridades podrán exigir el cumplimiento de lo aquí dispuesto, a partir del momento en que al menos una compañía aseguradora ofrezca en el mercado la póliza de seguro obligatorio de Responsabilidad Civil Extracontractual.

**Parágrafo 2.** El proceso de verificación en los accidentes de tránsito estará a cargo de las entidades aseguradoras, conforme a lo dispuesto en el artículo 16° de la Ley 2251 de 2022 y en el artículo 5° de la Ley 2161 de 2021.

**ARTÍCULO 2°. Vigencia.** La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

  
JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO  
Representante

  
Horacio Cortés

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual del que trata la presente iniciativa, se sustenta en las siguientes razones:

### **1) Instrumento para fortalecer la seguridad vial**

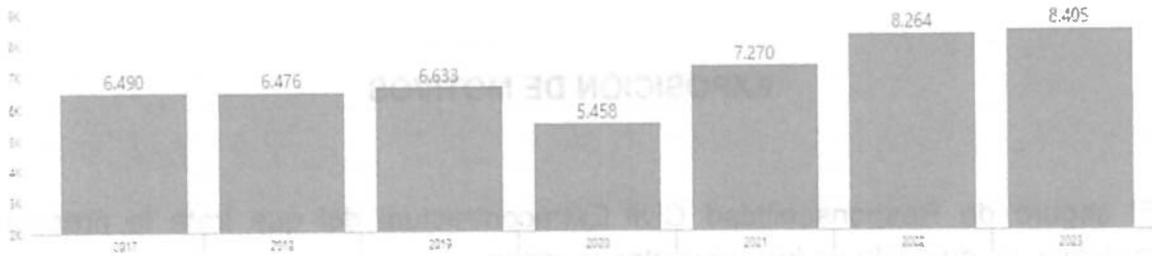
La seguridad vial entendida como las acciones dirigidas a prevenir accidentes y proteger la vida de los usuarios de las vías públicas busca principalmente lograr reducir la siniestralidad vial y garantizar un tránsito seguro para toda la sociedad. De esta manera, la seguridad vial ha sido definida como el conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas que están orientadas a la prevención de siniestros de tránsito, o a anular o disminuir sus efectos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías (Ley 1503 de 2011).

De acuerdo con el reporte del Global Burden Disease 2019, los siniestros de tránsito fueron una de las principales causas de muerte a nivel mundial, y la primera para personas de entre 10 y 50 años, con aproximadamente 1,3 millones de personas fallecidas por esta causa al año.<sup>1</sup>

En el caso de Colombia, según cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2023) cada 63 minutos fallece una persona en el país por siniestros viales, con una tasa de fallecimientos por cada 100.000 habitantes de 20,41, esto se tradujo en que, para el año 2023 murieron alrededor de 8405 personas a causa de siniestros viales. Lo cual llevó a que los accidentes de transporte terrestre se encuentren dentro de las 10 principales causas de muerte en el país.

### **Número de personas fallecidas por siniestros viales al año en Colombia**

<sup>1</sup> Angarita Tovar, P., & Guamizo Peralta, D. (2021). Normas, vehículos y usuarios: un análisis constitucional de la siniestralidad vial y la seguridad vehicular en Colombia. Djusticia.

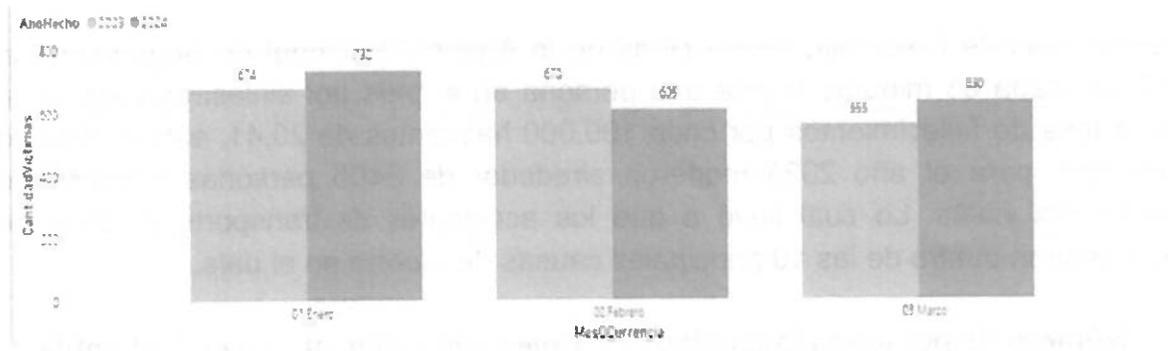


Fuente: Tomado de Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2024). Recuperado de: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>

En este sentido, las labores que se han implementado desde los gobiernos han sido preventivas tomando acciones pedagógicas para los usuarios y mejora de las condiciones viales y de seguridad. Sin embargo, estas se han considerado insuficientes, ya que a la fecha en Colombia no se ha logrado reducir el promedio anual que se ha presentado en los últimos años con alrededor de 6000 fallecidos por año a causa de siniestros viales. De hecho, se ha tenido aumento en las cifras desde el año 2020, con un incremento para el último año de cerca de 1,71%.

En lo que va corrido del año 2024, se han presentado 1967 muertes por siniestros viales, lo que significa que se tiene un aumento de 3,58% con respecto al mismo periodo en el año 2023. Esto podría representar que para el año 2024 se tenga un mayor número de muertes por esta causa, con cerca de 68 casos más que en el 2023.

### Cantidad de víctimas por mes año 2023 vs 2024



Fuente: Tomado de Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2024). Recuperado de: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>

Lo anterior denota la importancia que tienen las políticas de seguridad vial y la prevalencia que se le debe dar a todas las acciones que se puedan incorporar para la disminución de siniestros viales y daños materiales derivados de accidentes de tránsito en las vías.

En este marco, durante los últimos años desde la sociedad en general se han solicitado acciones concretas que permitan una efectiva seguridad vial en

Colombia, desde el Congreso de la República en un primer momento se expide la Ley 2251 de 2022, más conocida como la Ley Julián Esteban, con el fin de establecer disposiciones normativas que orientarán la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.

Esto llevó a que la formulación desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 tome en cuenta el enfoque de sistema seguro, el cual reconoce que los actores viales cometen errores en su movilidad con altos impactos económicos y sociales que deben ser mitigados.

Por lo que la adopción del enfoque de sistema seguro promueve el abordaje integral de la seguridad vial y sitúa al actor vial como centro del sistema teniendo en cuenta que la vida y la integridad humana son lo más importante al planificar la movilidad. Así, desde la ANSV se estableció con base a este enfoque que la planeación e implementación de planes, programas y proyectos debían tener en cuenta las siguientes consideraciones:

1. El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales o incrementar su severidad. Por lo que los elementos que integran el sistema: vías, vehículos, legislación, entre otros, deben orientarse a prevenir el error humano y en caso de que se presente mitigar su impacto
2. Reconocer la vulnerabilidad del cuerpo humano y priorizar a los actores de acuerdo con la energía liberada en un siniestro:
  - a) Exposición a sufrir daños
  - b) Características físicas, motoras o cognitivas
3. Existe corresponsabilidad de diferentes agentes sociales frente a la seguridad vial: Gobierno, sector privado, academia, actores viales y sociedad civil en general. Estos agentes participan desde la implementación de las diferentes áreas definidas con enfoque seguro
4. La movilidad es una necesidad inherente y dinámica del ser humano, exige que se generen acciones y se gesten propuestas que permitan anticipar soluciones para la movilidad segura, la corresponsabilidad, la protección de la vida y los aportes desde los diferentes agentes sociales y actores que confluyen en la toma de decisiones y priorización de necesidades
5. La integralidad del enfoque sistema seguro radica en la disposición de múltiples estrategias.

A partir de esto se realizó la estructuración del plan y se determinaron las áreas de acción del 2022 al 2031 en materia de seguridad vial por medio del artículo 2 del decreto 1430 de 2022 así:



ÁREA DE ACCIÓN	OBJETIVO GENERAL
<b>Velocidades seguras</b>	Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país.
<b>Vehículos seguros</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país.</li> <li>- Aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentran en operación en el país.</li> </ul>
<b>Infraestructura vial segura</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial.</li> <li>- Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad.</li> <li>- Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura.</li> </ul>
<b>Comportamiento seguro en los actores viales</b>	Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales
<b>Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial</b>	Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.
<b>Atención integral a las víctimas de siniestros viales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).</li> <li>- Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial).</li> <li>- Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).</li> <li>- Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).</li> </ul>
<b>Gobernanza</b>	- Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque sistema seguro.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales.</li> <li>- Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad</li> </ul>
<p><b>Gestión del Conocimiento</b></p>	<p>Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial.</p>

Con estas áreas de acción se busca principalmente lograr la disminución de la siniestralidad vial y el cumplimiento de requisitos para reducir las personas afectadas por causas de accidentes de tránsito, trazándose como objetivo principal reducir las muertes y los siniestros viales en Colombia en un 50% al 2030.

Siguiendo este camino, el Congreso de la república expide la Ley 2283 de 2023, la cual modificó la Ley 769 de 2002, reglamentando la actividad de los organismos de apoyo al tránsito y garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística, CEA, como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial.

En el Artículo 6 de la citada Ley 2283, se dispuso la creación de un seguro de responsabilidad civil extracontractual, cuya póliza debía ser expedida por una entidad aseguradora autorizada, siendo su costo asumido por los denominados Centros de Diagnóstico Automotor – CDA. El 15 de mayo de 2023, la póliza fue puesta a disposición del público por parte de una compañía aseguradora y posteriormente otras compañías comenzaron a ofertarla. Según reporte de la CONCESIÓN RUNT, durante el período comprendido entre el 15 de mayo de 2023 y el 9 de noviembre de 2023, fueron expedidas en el país 520.115 pólizas de responsabilidad civil extracontractual.

Esto trajo varias situaciones positivas para la seguridad vial en el país y la protección ciudadana, ya que buscaba garantizar la asegurabilidad del parque automotor para responder por daños materiales a terceros derivados de accidentes de tránsito en las vías. Y tal y como lo estableció el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031 puso en el centro la integridad humana, en la medida que en ella se dispuso que son los actores viales involucrados en accidentes simples (sin muertos ni heridos), quienes debían acudir a sus respectivas pólizas



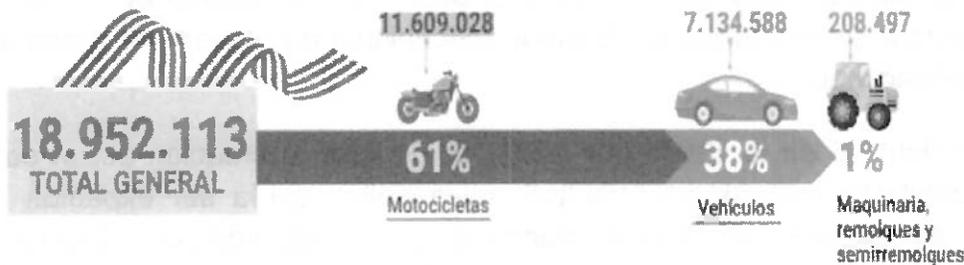
de seguros o en su defecto con sus propios bienes, por los daños materiales causados a terceros en accidentes viales.

Con esto, se persiguió un fin constitucionalmente válido, ya que se buscaba la garantía de derechos como la vida, y principios constitucionales como el bien y la prosperidad general (Sentencia C-468). Sin embargo, esta disposición fue considerada inexecutable por la corte constitucional y con ello se quedó atrás una estrategia valiosa para la seguridad vial del país.

## 2) Democratización del aseguramiento en las vías

Con base en las cifras del Registro Único Nacional de Tránsito con corte a 31 de diciembre de 2023 el parque automotor en Colombia constaba de 18.952.113 vehículos, de los cuales 11.609.028 son motos (61%), 7.134.588 son vehículos (38%), y 208.497 corresponden a maquinaria, remolques y semirremolques. Respecto al año 2022, el parque automotor se incrementó en un 4.8%, en donde se destaca un aumento de 671.376 motos.

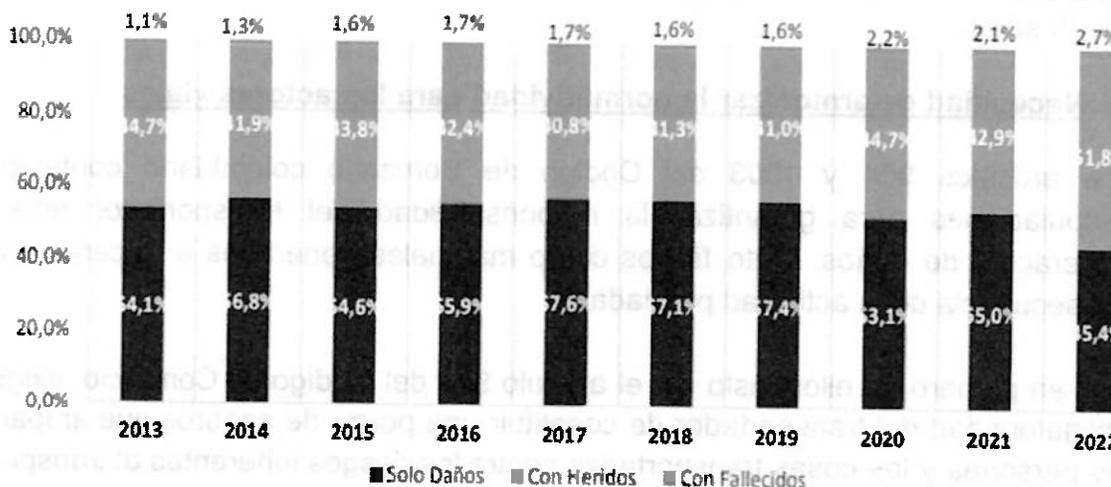
### Parque Automotor en Colombia (2023)



Fuente: Tomado del Registro Único Nacional de Tránsito (2023).

De acuerdo con información del Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia (2021), para el año 2021 se registraron 145.921 siniestros viales, en los cuales estuvieron involucrados 263.727 vehículos, de estos 127.783 (84%) fueron autos y camionetas, mientras que 72.197 (27%) fueron motos. De los 263.727 vehículos involucrados el 59% tenían antigüedad igual o menor a 10 años y el 41% antigüedad mayor a 10 años.

### Siniestros viales según tipo de gravedad del siniestro para los años 2013-2022



Fuente: Cálculos propios de la ANSV - ONSV a partir de los datos del RNAT (2023)

Para el año 2022, según el Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia (2022), se presentaron 131.407 siniestros viales, cifra 9.9% menor con respecto a la del año 2021, de los cuales en el 51.8% de los casos hubo heridos, en el 45.4% solo daños en los vehículos y en el 2.7% se presentaron víctimas fatales.

En cuanto a aseguramiento vial en Colombia, siguiendo al Registro Único Nacional de Tránsito, para el año 2023 del total del parque automotor a los que le aplica el SOAT, 9.672.946 vehículos (52%) lo tienen vigente y 9.070.678 vehículos (48%) no lo tienen vigente, es decir, la evasión del SOAT para el año 2023 fue del 48%.

Respecto a los seguros voluntarios, según un informe de FASECOLDA presentado en febrero del año 2024, para el año 2023, del total del parque automotor tan solo el 12.2% de los vehículos tienen un seguro voluntario, es decir, 2.26 millones de vehículos, cifra que se redujo en un 6% con relación al año 2022. Por otra parte, la penetración para el segmento de vehículos fue del 27%, mientras que para el segmento de las motos fue tan solo del 3%.

Adicionalmente, la adquisición de seguros por parte de los propietarios del parque automotor es muy baja debido a los altos costos de los seguros y a la antigüedad de los vehículos, lo anterior, genera barreras en el acceso a seguros voluntarios por parte de este tipo de vehículos, provocando un déficit de protección que perjudica a las víctimas, principalmente en el patrimonio de sus bienes.

Según el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para el año 2019 del total de vehículos livianos, el 50% tienen una antigüedad superior a



los 20 años. Para el caso de las motos, el 64% tienen más de 5 años de antigüedad, y el 30% tienen una antigüedad superior a los 10 años.

### 3) Necesidad de armonizar la normatividad para los actores viales

Los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio colombiano contemplan estipulaciones para garantizar la responsabilidad del transportador ante la generación de daños, tanto físicos como materiales generados a terceros como consecuencia de la actividad prestada.

Así, en primero de ellos, esto es, el artículo 994 del Código de Comercio, exige la obligatoriedad del transportador de constituir una póliza de seguros que ampare a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, a saber:

*ARTÍCULO 994. <EXIGENCIA DE TOMAR SEGURO>. <Artículo subrogado por el artículo 12 del Decreto extraordinario 01 de 1990. El nuevo texto es el siguiente:> Cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.*

*El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.*

*El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.*

*Por su parte, el artículo 1003 delimita la responsabilidad del transportador por daños a pasajeros que se llegaren a consolidar en ejecución del contrato de transporte, en los siguientes términos.*

(...)

*ARTÍCULO 1003. <RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR>. El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque,*

*estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.*

*Dicha responsabilidad sólo cesará cuando el viaje haya concluido; y también en cualquiera de los siguientes casos:*

- 1) Cuando los daños ocurran por obra exclusiva de terceras personas;*
- 2) Cuando los daños ocurran por fuerza mayor, pero ésta no podrá alegarse cuando haya mediado culpa imputable al transportador, que en alguna forma sea causa del daño;*
- 3) Cuando los daños ocurran por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo que no hayan sido agravadas a consecuencia de hechos imputables al transportador, y*
- 4) Cuando ocurra la pérdida o avería de cosas que conforme a los reglamentos de la empresa puedan llevarse "a la mano" y no hayan sido confiadas a la custodia del transportador.*

En concordancia con las anteriores disposiciones, el artículo 2.2.1.1.4.1. del Decreto 1079 de 2015 establece como obligación a cargo de las empresas de transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros, la constitución de pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare de los riesgos inherentes a la actividad transportadora. Para tal efecto, esta norma señala los riesgos y los montos que debe amparar dichas pólizas, de la siguiente manera:

**Artículo 2.2.1.1.4.1. Pólizas.** *De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las Empresas de Transporte Público Colectivo Terrestre Automotor de Pasajeros del radio de acción Metropolitano, Distrital y/o Municipal de transporte público deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare de los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:*

*1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:*

*a) Muerte;*

*b) Incapacidad permanente;*

*c) Incapacidad temporal;*



d) *Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.*

*El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.*

**2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:**

a) *Muerte o lesiones a una persona;*

b) **Daños a bienes de terceros;**

c) *Muerte o lesiones a dos o más personas.*

*El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV, por persona. (Decreto 170 de 2001, artículo 19). (Negritas fuera del texto).*

De lo anterior, se advierte que, en la actualidad, las empresas de servicio público de transporte tienen la obligación de contar con una póliza de seguros que cubra los daños patrimoniales que se pueden generar como consecuencia de un accidente de tránsito, pero no sucede lo mismo para vehículos particulares, situación que genera un déficit de protección y aseguramiento ante la ocurrencia de accidentes de tránsito que generen daños patrimoniales.

Así las cosas, se carece de una norma legal que permita regular la forma en la que será cubierto el perjuicio patrimonial que causa el propietario del vehículo a terceros por la actividad de conducción. Hoy por hoy, una póliza de seguro (Todo Riesgo o Responsabilidad Civil Extracontractual) para los vehículos particulares es voluntario, mientras que es obligatorio para los vehículos de servicio público, los cuales, como antes se indicó, cuentan con póliza obligatoria de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual. Así, los vehículos asegurados, tanto particulares como de servicio público, responderían ante los daños a vehículos y bienes de terceros por accidentes de tránsito que ocasionen, ya sea que el tercero tenga o no seguro. No obstante, no sucede lo mismo en el caso contrario, es decir cuando el accidente de tránsito es provocado por los vehículos que no tienen ninguna clase de seguro, los cuales, como soportan las cifras analizadas en este proyecto de ley, son la generalidad.

Con lo anterior se presenta una situación de inequitativa para los actores viales, quienes deberían realizar una actividad riesgosa, como lo es la conducción, con

base en unas reglas de juego equiparables y equitativas. En esta situación desequilibrada, ante la ocurrencia de un choque simple con un vehículo no asegurado, los vehículos particulares asegurados y los vehículos de servicio público se ven llamados a aceptar cualquier arreglo, por inequitativo que sea, toda vez que, en este caso, no hay una póliza para recobrar en caso de no haber acuerdo con el ofrecimiento del vehículo causante (sin seguro).

Por tal razón, es deber del legislativo configurar unas reglas de tránsito que apliquen de forma general para los vehículos particulares y, con ello, contribuir al propósito de fortalecer la política de seguridad vial nacional.

### **3.2.- Antecedente Legislativo**

A través del Artículo 6 de la Ley 2283 de 2023 se estableció un sistema de seguro obligatorio para daños materiales ocasionados en accidentes de tránsito. Para este propósito, dicha disposición obligaba a los centros de diagnóstico automotor, CDA, constituir un seguro obligatorio individual de responsabilidad civil para vehículos de servicio particular, que amparara los daños materiales causados a terceros, el cual debía ofrecerse dentro de la vigencia y como parte de la revisión técnico mecánica realizada por dichos centros a los vehículos particulares que accedieran a dicho servicio.

Dicha norma tenía como sustento tres razones principales, a saber:

- (i) Superar el déficit de asegurabilidad del parque automotor respecto de los daños materiales que se causen a terceros con ocasión del alto índice de accidentalidad, sobre todo en aquellos accidentes generados por motocicletas.
- (ii) Darle aplicación a lo establecido en la ley 2251 de 2022, según la cual se deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados, que solo hubiesen causado daños materiales, sin necesidad de la intervención de la autoridad de tránsito, a efectos de evitar congestiones en las vías.
- (iii) Incentivar a los propietarios de vehículos y conductores a cumplir con su obligación de realizar la revisión técnico mecánica, al garantizar que el asegurador cubriera los daños materiales y así, proteger el patrimonio de los usuarios que cumplan con el deber de la revisión técnico mecánica.

No obstante, dicha norma fue demandada a través de una acción pública de inconstitucionalidad, por considerarse que la obligación a cargo de los CDA de



adquirir este seguro resultaba una carga desproporcionada e irracional frente a sus competencias y responsabilidades, pues no eran estos los llamados a asumir un riesgo asegurable que escapa de su actividad económica.

Así pues, mediante la sentencia C-470 de fecha 8 de noviembre de 2023, con ponencia del Dr. Jorge Enrique Ibáñez Najjar (Expediente D-15149, la Corte Constitucional declaró la inexecutable de dicha disposición legal, por considerar que violaba el derecho a la libertad de empresa, (inserto dentro de la libertad económica e iniciativa privada, de conformidad con el artículo 333 superior), al exigir que el costo de la póliza de responsabilidad civil extracontractual allí prevista fuera por los Centros de Diagnóstico Automotor, CDA.

En su análisis, la Corte encontró que la norma acusada afectaba, particularmente, el derecho que tienen los CDA de organizarse libremente en sus asuntos internos, en cuyo ejercicio no debe entrometerse el Estado, así como el derecho a recibir un beneficio económico razonable. Ello es así, pues le impone una carga considerablemente onerosa que debe ser solventada con sus propios recursos y que responde a situaciones que son totalmente ajenas a su actividad. La Corte destacó, a su vez, que el trámite legislativo no dio cuenta de los impactos patrimoniales que la norma tendría sobre la capacidad contributiva de los CDA y que la propiedad de un vehículo automotor es un indicador relevante de capacidad económica de quien desarrolla la actividad peligrosa de conducir.

Si bien, como consecuencia de la decisión de la Corte Constitucional, el Artículo 6 de la Ley 2283 de 2023 desapareció del ordenamiento jurídico, tanto los antecedentes jurisprudenciales, como las consideraciones expresados por dicho Alto Tribunal en la referida sentencia, sirven de sustento a la norma que se propone en el presente proyecto de ley. A continuación, se destacarán las principales conclusiones de la sentencia C-470 de 2023, que refuerzan las razones de conveniencia de constituir un mecanismo que ampare los daños patrimoniales producto de los accidentes de tránsito en los que se ven involucrados vehículos particulares:

- La Corte Constitucional ha precisado en su jurisprudencia que *“es el propietario de un vehículo, en principio, el principal encargado de adquirir una póliza a fin de asegurar los riesgos a los que se somete a terceros por conducir un vehículo”<sup>2</sup>, pues de no hacerlo, “se expone no sólo a sí mismo, sino también a los transeúntes y al*

<sup>2</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-470 de 2023.

**público en general por donde transita<sup>3</sup>; además de que “la víctima carecería de una garantía real y efectiva de que el daño será resarcido<sup>4</sup>”.**

Así pues, la adquisición de una póliza de seguro por parte del propietario del vehículo, en palabras de la Corte, tendría “pleno sustento **“en el concepto de la función social de la propiedad<sup>5</sup>, “a fin de garantizar el bien común en el ejercicio de una actividad peligrosa como lo es la conducción de un vehículo automotor<sup>6</sup>”.** (Negrilla fuera del texto).

- En palabras de la Corte Constitucional, el propósito de amparar los daños materiales causados a terceros es “un fin legítimo y deseable, esto es, **que hay buenas razones para perseguirlo y, por tanto, alcanzarse<sup>7</sup>**, en tanto que:

**“la importancia y el carácter riesgoso del tránsito terrestre justifican que esta actividad sea regulada ‘de manera intensa por el Legislador’, señalando ‘reglas y requisitos destinados a proteger la integridad de las personas y los bienes’<sup>8</sup>. Así pues, “finés tan esenciales al Estado como la prosperidad general y la convivencia pacífica (art. 2 de la C.P.), serían irrealizables si no se impusieran normas de conducta**

**claras y precisas para el ejercicio de una actividad riesgosa como lo es conducir un vehículo automotor<sup>9</sup>”.**

[De igual manera,]“**fomentar la realización de la revisión técnico-mecánica con la cual se busca certificar las condiciones de seguridad y funcionamiento del parque automotor, así como amparar los daños materiales causados a terceros, son objetivos centrales para el adecuado desarrollo de una actividad que es trascendental en las sociedades contemporáneas (como lo es el tránsito automotor) pues juega un papel muy importante en el desarrollo social y**

<sup>3</sup> Cfr. Corte Constitucional, Sentencia C-018 de 2004.

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-321 de 2022.

<sup>6</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-470 de 2023.

<sup>7</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-470 de 2023.

<sup>8</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-321 de 2022.

<sup>9</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-470 de 2023.



*económico y en la realización de los derechos fundamentales*<sup>10</sup>.

En consideración de los referentes jurisprudenciales revisados, se advierte de forma clara que el legislativo tiene plenas facultades para proteger no solo la integridad sino también los bienes de las personas, ante la ocurrencia de daños derivados de accidentes de tránsito, en tanto que ello contribuye a la realización de los fines esenciales del Estado. Asimismo, vale la pena aclarar que, con esta nueva proposición no se reviviría una norma declarada inexecutable previamente, toda vez que, con este proyecto, se supera la única razón de la inconstitucionalidad declarada del artículo 6 de la Ley 2283 de 2023: que el costo de la póliza debe ser asumido por el propietario, tenedor o usuario del vehículo y no por un tercero ajeno a este contexto.

Es por ello que, a tono con la citada sentencia C-470 de 2023, con sustento en la función social de la propiedad, en esta oportunidad se plantea la implementación del seguro de responsabilidad civil extracontractual de carácter obligatorio para los vehículos de servicio particular, motocicletas y similares, cuya póliza garantice los daños materiales a terceros derivados de accidentes simples de tránsito (sin muertes o heridos), derivados de accidentes de tránsito, con cargo al propietario, tenedor o usuario del vehículo.

#### **4) Razones de Conveniencia del Proyecto de Ley**

Una póliza de seguro es el medio más eficiente que tiene el propietario de un vehículo nuevo o usado para recuperar o proteger su patrimonio si es víctima o causante de un choque simple con daños materiales. Los propietarios de vehículos de más de 6 años desisten de tenerlo asegurado, dado los altos costos de la póliza y sus deducibles, entre otras razones.

Por otra parte, con base en el Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia, el 27% de los siniestros viales lo provocó una moto, de las cuales cuentan con seguro voluntario únicamente el 3%, mientras que el 48% de estos siniestros es provocado por un vehículo liviano cuyo parque está asegurado tan solo un 23%.

La póliza de RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL es un buen aseguramiento complementario al SOAT, por cuanto protege al tomador de pérdidas patrimoniales, ante un eventual accidente de tránsito donde se vea involucrado, bien sea porque la compañía de seguros asume el riesgo de indemnizar los daños ocasionados o bien sea para acompañarlo en el proceso de

<sup>10</sup> Ibid.

recobro en caso de ser la víctima.

Mediante esta póliza la compañía de seguros asume los daños patrimoniales, donde es posible conciliar entre las partes y un acompañamiento de abogados que lo representen para reclamar sus derechos o defenderse ante una demanda, de no lograrse la conciliación.

El desarrollo de la presente iniciativa promueve los siguientes aspectos:

**Procura la cobertura total:** En la actualidad solamente existe la obligación de adquirir pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, para los vehículos de servicio público de pasajeros en sus diferentes modalidades, sin embargo, los riesgos derivados o inherentes al transporte, no son limitados al servicio público, por ello, existe la necesidad de amparar no solamente a la industria del transporte, si no a los demás ciudadanos.

**Protege el patrimonio de los ciudadanos.** La protección que se brinda con un seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual disponible para la que pueda ser tomado por la totalidad del parque automotor del país, ayuda a proteger el patrimonio del quien causa el daño y del tercero afectado, sin duda en ambos casos, ayuda a evitar las pérdidas o por lo menos disminuirlas, contribuye al bienestar de los ciudadanos, el cual consideramos que se contribuiría a la conciliación de por lo menos el 50% de los choques simples.

**Genera cultura del respeto por los bienes ajenos y por resolver los conflictos:** La creación de seguros de responsabilidad civil y su masificación, crea cultura de riesgos en la conducción de vehículos y los daños que pueden producirse como resultado de un accidente de tránsito; esto hace parte de la formación de una cultura ciudadana.

También se espera un cambio en la mentalidad de los ciudadanos, que estarán dispuestos a aceptar una justa compensación por los accidentes sufridos, al existir sistemas de pago de indemnización más ágiles.

**Genera Justicia Social.** Los seguros siempre se han utilizado como una forma de responsabilidad social, un mecanismo de prevenir el daño que puede causarse a otras personas cuando existe un riesgo latente en alguna actividad, cuando las aseguradoras asumen estos riesgos se aplica la justicia para los involucrados en un accidente, sin necesidad de esperar el transcurso de un proceso judicial y asumir los gastos que se acarrearán.

**Evitan conflictos.** Al contar con un seguro de **responsabilidad civil Extracontractual que ampare los perjuicios y pérdidas como consecuencia de errores u omisiones**, se evita el conflicto entre las personas involucradas en



accidentes de tránsito, incluso las riñas que se generan a partir del malestar producido por la falta de certeza de que el causante pague el valor del perjuicio causado. Debido al monto asegurable, la aplicación de deducibles, sería por un monto bajo.

**Es garantía efectiva de la indemnización.** Por su experiencia en el mercado, las aseguradoras pueden tasar más efectivamente el monto de los perjuicios causados y realizar transacciones entre aseguradoras o donde por lo menos participe una dentro de los involucrados; esto ya ocurre con éxito para los vehículos que han sido voluntariamente asegurados.

**Evita congestión judicial.** Contar con una póliza de responsabilidad civil **extracontractual**, evita que los afectados deban acudir ante las autoridades judiciales para conseguir el reconocimiento del perjuicio y posteriormente el embargo y remate de bienes, los cuales producen un gasto de recursos para la administración judicial.

**Evita congestión en las vías como consecuencia de choques simples.** Ante la ocurrencia de un accidente entre dos o más vehículos, si por lo menos ambos cuentan con seguro de responsabilidad civil extracontractual o por lo menos uno de ellos, las personas involucradas llegan más rápidamente a un acuerdo.

**Retiro de los vehículos por la autoridad de tránsito** Conforme al artículo 13 de la Ley 2161 del 26 de noviembre de 2021 y al artículo 16 de la Ley 2251 del 14 de julio de 2022, en aquellos accidentes de tránsito donde solo hay daños materiales, se deben remover los vehículos involucrados de las vías, en el menor tiempo posible, previa recaudación de las pruebas mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que reemplazará el informe de tránsito que expide la autoridad competente. De no acatarse tal medida, le podrán retirar el vehículo y ser impuesto un comparendo por bloqueo de calzada e intersección.

**Seguro de bajo costos.** Estas cifras, fueron determinadas con base en el costo de la póliza obligatoria del Artículo 6 de la ley 2283, la cual estuvo vigente hasta noviembre 8 del 2023 y de la cual se expidieron 520.115 pólizas.

- Para vehículos particulares aproximadamente \$ 42.000 más IVA al año (menos de \$ 115 diarios). Equivalente al 7% del valor del SOAT para un auto familiar de menos de 1500 cc y al 15% del costo de la Revisión Técnico Mecánica.
- Para motocicletas aproximadamente \$ 31.200 más IVA al año (menos de \$ 86 pesos diarios). Equivalente al 14% del valor del SOAT para motos de menos de 100 cc y al 16% del costo de la Revisión Técnico Mecánica.

Debido a lo anterior, esta póliza garantizará el acceso a un seguro de bajo costo para todos los colombianos que de una u otra manera adquieren un vehículo como medio de transporte, trabajo etc. generando conciencia de que los seguros son la opción más viable a la hora de proteger su patrimonio.

En conclusión, teniendo el SOAT y el Seguro de Responsabilidad Civil Obligatorio, se tendrá la garantía de que toda la sociedad estará asegurada, ante un siniestro, ya sea que afecte a las personas o a sus bienes.

## **5) Posición favorable de los actores claves del sector movilidad**

### ***Consejo Superior de Transporte***

Bogotá D.C., 17 de abril de 2024.



**DOCTOR  
JULIÁN DAVID LOPEZ TENORIO**  
Presidente  
COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
CAMARA DE REPRESENTANTES  
E. S. D.

**REFERENCIA: POLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL PARA VEHICULOS DE SERVICIO PARTICULAR**

Honorable Representante,

JOSÉ YESID RODRIGUEZ HERNANDEZ, mayor de edad, domiciliado en esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía número 79.275.705, actuando, como Director Ejecutivo y representante legal de la entidad sin ánimo de lucro denominada **CONSEJO SUPERIOR DEL TRANSPORTE**, con domicilio en Bogotá D.C., y Nit 830.061.054-1, debidamente constituida e inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá con el número S0010868 tal como acredito con ejemplar del certificado de existencia y representación legal expedido por la citada Cámara de Comercio que adjunto; acudo a su Despacho para manifestarle el apoyo de nuestra organización respecto de los proyectos de ley tendientes a consolidar las políticas públicas de SEGURIDAD VIAL en el país.

Si bien el Congreso de la República aprobó en la legislatura 2022 la sancionada Ley 2283 de 2023, y en su artículo 6 se dispuso la creación de una póliza de responsabilidad civil extracontractual que ampare los daños materiales a terceros con ocasión de accidentes de tránsito,



lamentablemente la Honorable Corte Constitucional declaró su inexecutable según sentencia C-470-2023.

En la medida que la razón de ello obedeció a que dicha póliza debía ser pagada por los Centros de Diagnóstico Automotor – CDA, la propia Corte reconoció en la sentencia la pertinencia y legalidad de dicha disposición como contribución a las políticas de seguridad vial, en cuanto dispone de un medio adecuado para el pago de daños materiales causados a terceros en accidentes de tránsito.

Los vehículos de servicio público cuentan con dicha póliza desde hace más de 15 años, mientras que los vehículos de servicio particular no, con lo cual se crea un serio desequilibrio en las vías y un trato discriminatorio e inconstitucional (viola el derecho fundamental a la igualdad), que orientaba la norma declarada inconstitucional.

Estimamos Honorable Representante que las razones expuestas por el citado alto Tribunal en la citada sentencia C-470 de 2023, se constituyen en COSA JUZGADA CONSTITUCIONAL, en la medida que únicamente encontró la inconstitucionalidad en que los CDA no debían asumir dicho costo.

Frente a este panorama, lo invitamos respetuosamente a impulsar un nuevo proyecto de ley de similares características, pero orientado a que el caso de la póliza sea asumido por el titular, tenedor o usuario del vehículo, con lo cual se lograrían los principios que orientaron la medida declarada inconstitucional, corrigiendo el único aspecto objeto de reparo por la Corte.



Desde el CONSEJO SUPERIOR DEL TRANSPORTE apoyaremos dicha iniciativa legislativa que promueva el Honorable Representante, y estaremos dispuestos a colaborar con dicho propósito.

Solo así todos los vehículos tendrán vocación de indemnización por daños causados a terceros, como eje de la política pública de seguridad vial en el cual está empeñado el Gobierno Nacional.

Señor Representante estaré atento a sus comunicaciones en la Cra 46 No 22 B -20 oficina 501 de esta ciudad y en el email: [gestiongremial@consejosuperioraltransporte.org](mailto:gestiongremial@consejosuperioraltransporte.org).

Con nuestro acostumbrado respeto.

Atentamente,

JOSE YESID RODRIGUEZ HERNANDEZ  
C.C. No. 79.275.705 Bogotá

## Asociación de Usuarios de Organismos de Tránsito y de Apoyo al Tránsito - ASUOTAT

Bogotá D.C., 19 de abril de 2024



Doctor  
Juan David López Tenorio  
Presidente  
Comisión Sexta Permanente  
Cámara de Representantes  
E.S.D.

**Asunto:** Presentación de proyecto de póliza de responsabilidad civil  
extracontractual para vehículos particulares.

Cordial saludo,

Sergio Álzate, identificado como aparece al pie de mi respectiva firma, actuando en calidad de representante legal de ASUOTAT – la Asociación de Usuarios de Organismos de Tránsito y de Apoyo al Tránsito, con NIT 901730926-5, la cual fue creada para velar por los intereses de más de 15 millones de Usuarios y propietarios de vehículos automotores (motos y carros), en virtud de lo cual nuestra organización ha decidido enviar la presente comunicación con el propósito de solicitarle a su despacho, volver a activar la garantía de la póliza general de responsabilidad civil extracontractual para todos los vehículos particulares así el costo sea asumido por otra parte.

Esta petición surge debido a que la ley 2263 en su artículo 6 incorporó la póliza de responsabilidad civil extracontractual y fue declarada inexplicable por cuánto el costo de la misma estaba a cargo de los CDA lo cual la Corte Constitucional estimó que era una afectación desproporcionada para los CDA en su libertad de empresa y en su libre desarrollo económico.

Para evitar una nueva inasequibilidad se sugiere a la corporación que usted representa, presentar un nuevo proyecto de ley para crear la póliza de responsabilidad civil extracontractual pero con cargo a los usuarios del servicio.

Las bondades de la póliza de responsabilidad civil extracontractual las conocemos y son públicas, ya que la misma Corte Constitucional los evidenció en el fallo respectivo, en el cual reconoce la legitimidad de la finalidad pretendida, al tiempo que el fallador también sostiene que la medida es pertinente, necesaria, adecuada, suficiente y legítima para alcanzar el fin legítimo identificado que la inspira.

El costo promedio de la póliza de responsabilidad civil extracontractual, establecida en el artículo 6 de la Ley 2263 de 2023, osciló entre \$25.000 y \$35.000 durante el tiempo que estuvo vigente.



Es por lo anterior, que se solicita a su despacho introduzca de nuevo la póliza de responsabilidad civil extracontractual para vehículos particulares por las consideraciones expuestas anteriormente.

Por su atención, muchas gracias y quedamos prestos a su respuesta positiva.

Atentamente,

Sergio Álzate González  
CC 8103812  
ASUOTAT  
NIT 901730926-5  
Dirección de notificación: Calle 49 DD #86 - 51



## Asociación para el Desarrollo Integral del Transporte Intermunicipal – ADITT

Bogotá D.C., 18 de abril de 2024.



DOCTOR  
JULIAN DAVID LOPEZ TENORIO  
Presidente  
COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
CAMARA DE REPRESENTANTES  
E. S. D.

Referencia: Póliza de Daños a Terceros para vehículos particulares

Respetado Señor Congresista,

**JOSE YESID RODRIGUEZ HERNANDEZ**, mayor de edad, domiciliado en esta ciudad, identificado con la cédula de ciudadanía número 79.275.705, actuando en ejercicio ciudadano, como representante legal de la entidad sin ánimo de lucro denominada **ASOCIACION PARA EL DESARROLLO INTEGRAL DEL TRANSPORTE INTERMUNICIPAL ADITT** (en adelante **ADITT**), con domicilio en Bogotá D.C., con Nit 800.065.519-1, debidamente constituida e inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá con el número S006485 tal como acredito con ejemplar del certificado de existencia y representación legal expedido por la citada Cámara de Comercio que adjunto, me dirijo a su Señoría para poner de presente los efectos negativos de la declaratoria de inexecutable de la disposición citada en la referencia, contenida en la sentencia C-470 de 2023 emanada de la Honorable Corte Constitucional.

Básicamente Señor Presidente, en cuanto desde hace más de 15 años los vehículos de servicio público sí cuentan con las pólizas de responsabilidad civil extracontractual para responder por daños materiales a terceros con ocasión de accidentes viales; mientras que hasta la sanción presidencial de la norma en comento los vehículos de servicio particular y motocicletas no las tenían.



Si bien comprendemos los argumentos de la Corte en cuanto que los denominados Centros de Diagnóstico Automotor o CDA no debían asumir el costo de esas pólizas, también es claro que los alcances de la decisión judicial se tradujo en opinión de cosa juzgada constitucional respecto de las demás razones por las cuales el legislador de 2022 la había aprobado. En síntesis Señor Presidente, hacemos un llamado respetuoso a su despacho, para que dentro del marco de dicha decisión constitucional contenida en la sentencia C-470 de 2023, se proyecte un nuevo articulado de similares características al de la póliza inexecutable, pero enfocada a que sea el dueño o usuario del vehículo quien asuma el costo de la póliza. Solo así podremos garantizar que TODOS los vehículos en las vías nacionales tengan vocación de reparación por daños materiales a terceros causados en accidentes de tránsito, como elemento fundamental de las políticas públicas que impulsa el Gobierno Nacional en pos de la seguridad vial en el país.

Desde nuestra organización estaremos atentos de colaborar en tales propósitos si así lo estima el Señor Presidente, para lo cual recibiremos sus comunicaciones en la Avda. Calle 24 No. 95 A 80 Oficina 702-1 de esta ciudad y en el email: [documentosbogota@hotmail.com](mailto:documentosbogota@hotmail.com)

Con el acostumbrado respeto

  
**JOSE YESID RODRIGUEZ HERNANDEZ**  
C.C. No. 79.275.705

## Fundación SOS Motocultura

Bogotá D.C., 22 de abril de 2024.



**DOCTOR**  
**JULIAN DAVID LOPEZ TENORIO**  
Presidente COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
CAMARA DE REPRESENTANTES  
E. S. D.

### REFERENCIA: POLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL PARA MOTOCICLETAS

Honorable Congresista

Miguel Andrés Forero Bolívar, mayor de edad, domiciliado en esta ciudad, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando, en representación de la entidad sin ánimo de lucro denominada **FUNDACION SOS MOTOCULTURA**, con domicilio en Bogotá D.C., y NIT 901.010.158-6, debidamente constituida e inscrita en la Cámara de Comercio de Bogotá con el número 80.049.388 tal como acredito con el certificado expedido por la citada Cámara de Comercio De Bogotá que se anexa a esta comunicación, me dirijo a su Señoría para informarle el apoyo de nuestra organización respecto de los proyectos de ley tendientes a consolidar las políticas públicas de SEGURIDAD VIAL en el país.

En lo que hace al asunto de la referencia hemos lamentado la decisión de inexecutable proferta por la Honorable Corte Constitucional en la sentencia C-470-2023, en cuanto señaló presunto defecto constitucional del artículo 6 de la Ley 2283 de 2023, que contenía la creación de una póliza de responsabilidad civil extracontractual que ampare los daños materiales a terceros con ocasión de accidentes de tránsito.

El sector de las motociclistas que representamos, estimamos de vital importancia que el Congreso de la República formule nuevo proyecto de ley encaminado a la implementación de la póliza dispuesta en la norma en cuestión. Ello obedece a que hemos advertido las bondades de que el país cuente con una póliza que ampara los daños materiales causados a terceros en accidentes de tránsito, no solo como medio para evitar disputas callejeras, sino por los amplios beneficios que la póliza incluye para los motociclistas, como son:



#### Beneficios

- Cobertura amplia, para más de 15 millones de propietarios de vehículos particulares.
- Protección del patrimonio en caso de accidente de tránsito.
- Asistencia en caso de choque simple.
- Atención ágil y reducción de costos para la sociedad.
- Levantamiento del informe del accidente con herramientas tecnológicas.
- Igualdad con los vehículos de servicio público.

Así las cosas, le pedimos respetuosamente se sirva impulsar un nuevo proyecto de ley para reemplazar la póliza del artículo 6 de la Ley 2283 de 2023, en la medida que la propia Corte Constitucional destacó en la misma sentencia los beneficios que ella tenía para el sector automotor en el país. Con dicho propósito la FUNDACION SOS MOTOCULTURA estaremos atentos de contribuir con su Despacho en lo que estime necesario.

Señor Representante estará atento a sus comunicaciones en la Cra 96 B No 69 - 06 sur de esta ciudad y en el email: [canalmiguelos@gmail.com](mailto:canalmiguelos@gmail.com).

Respetuosamente.

Miguel Andrés Forero Bolívar  
C.C. No. 80.049.388



## **6) Conflicto de intereses**

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019 "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

**ARTÍCULO 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas.** Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil (...).

Sobre el asunto la sala plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna".

Por lo anterior, se estima que el presente proyecto de ley no genera un beneficio actual, directo y particular para los congresistas que participen en su discusión y votación, toda vez que el objetivo del proyecto de ley es de carácter general, esto es, su alcance coincide o se fusiona con los intereses de los electores, de conformidad con el literal a) del inciso segundo del artículo 286 de la ley 5 de 1992.

### **7) Impacto Fiscal**

En el marco de lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones, que establece:

"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."

Se considera que el presente Proyecto no implica impacto fiscal pues no implica la ordenación de gastos ni la generación de beneficios tributarios.



**8) Bibliografía**

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2021). Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia.
- Angarita Tovar, P., & Guarnizo Peralta, D. (2021). Normas, vehículos y usuarios: un análisis constitucional de la siniestralidad vial y la seguridad vehicular en Colombia. Djusticia.
- Corte Constitucional:
  - a. Sentencia C-018 de 2004
  - b. Sentencia C-470 de 2023.
  - c. Sentencia C-321 de 2022.
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2024). Recuperado de: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>.

  
**JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO**  
 Representante

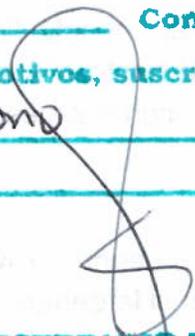
  
 Alejandro González

 **CAMARA DE REPRESENTANTES SECRETARÍA GENERAL**

El día 23 de abril del año 2024

Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de Ley \_\_\_\_\_ Acto Legislativo \_\_\_\_\_

No. 420 Con su correspondiente Exposición de Motivos, suscrito Por: HP Julian Lopez Tenorio

  
**SECRETARIO GENERAL**