


ACCIÓN DE INCONSTITUCIONALIDAD CONTRA EL ARTICULO 11 DE LA LEY 2161 DE 2021

Samir Pacheco <samirjpacheco@gmail.com>

Sáb 04/12/2021 9:39

Para: Secretaria3 Corte Constitucional <secretaria3@corteconstitucional.gov.co>

 15 archivos adjuntos (19 MB)

gaceta_328 - 2021 texto definitivo cámara.pdf; gaceta_68 de 2021.pdf; gaceta_492 2021 ponencia c sexta senado.pdf; gaceta_629 Camara.pdf; gaceta_1476.pdf; gaceta_1428.pdf; Gaceta 679 de 2021.pdf; gaceta_1366.pdf; gaceta_1542 Senado conciliacion.pdf; RESPUESTA DERECHO DE PETICION - SR. SAMIR PACHECO CHARRIS.pdf; PROPOSICIONES AL PL SOAT Senado.pdf; PROPOSICIONES AL PL SOAT COMISION SEXTA SENADO.pdf; PROPOSICIONES APROBADAS PLENARIA CÁMARA.pdf; ACCION DE INCONSTITUCIONALIDAD.pdf; ACCION DE INCONSTITUCIONALIDAD TEXTO EN PDF.pdf;

Señores Magistrados
CORTE CONSTITUCIONAL
Bogotá D.C.

Respetados H. Magistrados.

Me permito presentar acción de inconstitucionalidad contra el artículo 11 de la ley 2161 de 2021, por lo que adjunto el memorial respectivo con nota de presentación personal y documentos anexos, así mismo, adjunto texto en pdf simple de la acción de inconstitucionalidad.

Atentamente.

SAMIR PACHECO CHARRIS
CC 1045719410

Bogotá D.C., Diciembre de 2021.

**HONORABLES MAGISTRADOS
CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA**

Sala Plena
Bogotá D.C.

Ref.: *ACCIÓN PÚBLICA DE
INCONSTITUCIONALIDAD*

SAMIR JOHAN PACHECO CHARRIS, Ciudadano Colombiano mayor de edad, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1.045.719.410, expedida en Barranquilla, obrando en nombre propio, y en ejercicio de la facultad contemplada en el numeral 6º del artículo 40 de la Constitución Política y en el decreto reglamentario 2067 de 1991, respetuosamente me permito presentar ante la H. Corte Constitucional la presente **DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD** contra el artículo 11 de la ley 2161 de 2021, toda vez que esta norma vulnera la Carta Política en sus artículos 157 y 160, en especial el PRINCIPIO DE IDENTIDAD FLEXIBLE EN EL TRÁMITE LEGISLATIVO, tal como se sustenta a continuación:

1. NORMA DEMANDADA

Ley 2161 de 2021. Artículo 11.

ARTÍCULO 11. Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022. Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.

2. NORMA CONSTITUCIONAL VULNERADA

La norma demandada vulnera la Constitución Política en sus artículos 157 y 160, en especial el PRINCIPIO DE IDENTIDAD FLEXIBLE EN EL TRÁMITE LEGISLATIVO.

3. FUNDAMENTOS DE LA VIOLACIÓN

Trámite de la ley 2161 de 2021, en especial del artículo 11

1. En la Legislatura 2020-2021 fueron presentados en la Cámara de Representantes, tres proyectos de ley sobre el Seguro de Accidentes de Tránsito – SOAT, están publicados en la Gaceta 629 de 2020, adjunta a la presente acción de inconstitucionalidad, fueron acumulados por similitud de materias y asignados a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámaras de Representantes, así:

a) Proyecto de ley Numero 019 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)", suscrito por los Representantes Nubia López Morales, Rodrigo Arturo Rojas, Elizabeth Jay-PangDíaz, Alexander Bermúdez Lasso, Edgar Alfonso Gómez Román, Fabio Fernando Arroyave y Adriana Gómez Millán, iniciativa dirigida a establecer una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) cuando la póliza no haya sido afectada en el anualidad anterior.

b) Proyecto de Ley No.155 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones", firmado por los Representantes Jaime Rodríguez Contreras y Jairo Humberto Cristo Correa, cuyo propósito fue incentivar el buen comportamiento vial de los propietarios de motocicletas y/o usuarios de las mismas, así como buscar la paridad frente a los costos del seguro SOAT entre los propietarios de vehículos automotores.

c) Proyecto de ley No. 221 de 2020 Cámara "Por la cual se modifica la ley 769 de 2002 y se establecen medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito

-SOAT-, por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y se dictan otras disposiciones”, suscrito por los Congresistas Alejandro Vega, Laura Ester Fortich, Andrés David Calle Aguas, Julián Peinado, Alejandro Carlos Chacón, Nilton Córdoba Manyona, Juan Fernando Reyes Kuri, Adriana Gómez Millán, Carlos Ardila Espinosa y Víctor Ortiz Joya, iniciativa dirigida a expedir medidas que incrementen la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-.

En ninguno de estos tres proyectos se hizo alusión alguna a la suspensión del vencimiento de las licencias de conducción que fenecen el entre el 1 y el 31 de enero de 2022.

2. El informe de ponencia para primer debate ante la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes fue publicado en la Gaceta No. 1476 de 11 de diciembre de 2020 (que se adjunta), y suscrito por los congresistas Aquileo Medina Arteaga, Milton Hugo Angulo, Emeterio Montes de Castro y Rodrigo Rojas Lara, se propuso un texto para consideración de esa célula legislativa de cuatro artículos, sin embargo, no hay sola mención a la suspensión de la vigencia de las licencias de tránsito.

3. El día 14 de diciembre de 2020 se consideró y votó en primer debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, el entonces Proyecto de Ley No. 019 de 2020 CÁMARA ACUMULADO CON los P.L. No. 155 DE 2020 CÁMARA Y EL NO. 221 DE 2020 CÁMARA, “Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)”, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”, en dicha sesión no se presentó proposición para ser debatida, ni siquiera una constancia, sobre la suspensión de la vigencia de las licencias de tránsito, como prueba de ello se adjunta Acta de 14 de diciembre de 2020 y Gaceta 1428 de 2021, donde se publica la mencionada Acta.

4. El informe de ponencia para segundo debate ante la Plenaria de la Cámara de Representantes fue publicado en la Gaceta No. 68 de 23 de febrero de 2021 (que se adjunta), y suscrito por los congresistas Aquileo Medina Arteaga, Milton Hugo Angulo, Emeterio Montes de Castro y Rodrigo Rojas Lara.

En este Informe se anunció como objeto del mismo, lo siguiente:

“El propósito del proyecto se encamina a establecer medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional mediante la adopción de incentivos que apremien los hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en todo caso no incrementará el valor de la póliza....”¹

Se propuso un texto para consideración de esa célula legislativa de cuatro artículos, todos relativos al seguro de accidentes de tránsito (SOAT), y nuevamente, no hay una sola mención a la suspensión de la vigencia de las licencias de tránsito.

5. En Sesión Plenaria de la Cámara de Representantes del día 13 de abril de 2021, fue considerado y aprobado en Segundo Debate el Proyecto de Ley N° 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)”, SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

Durante la discusión del proyecto se presentaron las siguientes proposiciones:

- Al artículo 3 sobre las tarifas del soat, firmada por el Representante Carlos Alejandro Chacón Camargo, aprobada.
- Al artículo 3 sobre la eliminación de reconocimiento a intermediarios en la obtención del soat, firmada por el Representante Buenaventura León León, aprobada.
- De artículo nuevo sobre informes del Gobierno Nacional a las comisiones constitucionales sexta de Senado y Cámara, firmada por el Representante Jhon Arley Murillo, aprobada.
- De artículo nuevo sobre estrategias para incentivar comportamientos ejemplares en la vía, presentada por la

¹ Gaceta 68 de 2021. Página 6.

Representante Irma Luz Herrera Rodríguez y dos congresistas más.

- De artículo nuevo sobre el Plan Nacional de solución a problemáticas del SOAT, firmada por el Representante Carlos Alejandro Chacón Camargo, aprobada.
- De artículo nuevo sobre el funcionamiento de la ADRES, firmada por el Representante Carlos Alejandro Chacón Camargo, aprobada.

Así mismo, como constancia se dejaron los siguientes temas:

- Constancia sobre el artículo 3, en lo referente al pago de comisiones por pólizas de SOAT, firmada por el Representante Mauricio Toro Orjuela.
- Constancia referente al pago de pólizas parciales de SOAT, firmada por el Representante José Luis Pinedo Campo.
- Constancia sobre el artículo 3, en lo referente a que el SOAT subsidie parcialmente gastos a terceros, firmada por el Representante Jaime Rodríguez Contreras.
- Constancia sobre el artículo 3, en lo referente a la eliminación del de los dos primeros incisos y el párrafo primero, firmada por el Senador Gabriel Vallejo Chufi.
- Constancia sobre el artículo 2, en lo referente a su supresión, firmada por el Senador Gabriel Vallejo Chufi.

Como puede verse, en la discusión y aprobación en Sesión Plenaria de la Cámara de Representantes del entonces Proyecto de Ley ni en la ponencia para segundo debate, ni en las proposiciones o constancias presentadas se hizo alusión alguna a la suspensión de las vigencias de las licencias de conducción como posteriormente quedara aprobado en el artículo 11 de la Ley 2161 de 2021.

6. Como corolario del punto 5, en el texto definitivo aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes en Segundo Debate al Proyecto de Ley N° 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)", SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", no se mencionó en lo

absoluto el tema de suspensión de la vigencia de las licencias de tránsito tal como puede verse en la Gaceta 328 de 2021, que se adjunta.

7. Una vez hecho el tránsito por Cámara de Representantes, le correspondió a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República conocer del proyecto, siendo asignada como ponente la Senadora Ana María Castañeda Gómez, a quien le correspondió rendir ponencia ante esa célula legislativa, publicada en la Gaceta No. 492 de 2021.

Se propuso a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República un texto de seis artículos todos relativos al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.

8. En Sesión de 1 de junio de 2021, la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República consideró y votó el Proyecto de Ley N° 458 de 2021 Senado 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)”, SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

En Oficio No. CSX-CS-0670-2021 de 30 de noviembre de 2021, dirigido a este servidor y adjunto a la presente acción de inconstitucionalidad, se responde: “- El Acta No. 42-21, correspondiente a la sesión del 01 de Junio de 2021, se encuentra en proceso de transcripción, por lo que no es posible adjuntarla. Tan pronto se tenga el documento en fime, se lo Remitiremos...”

Sin embargo, al revisar el video de dicha sesión de la Comisión Sexta del Senado de la República, que se encuentra en el link <https://www.youtube.com/watch?v=kiJGifW2fME>, puede evidenciarse que en ningún momento se debatió proposición, se realizó constancia o al menos algún Senador se refirió al tema de suspensión de la vigencia de las licencias de tránsito.

De hecho durante el debate realizado en Sesión de 1 de junio de 2021, la Comisión Sexta del Senado de la República tuvo a consideración las siguientes proposiciones:

-) Proposición modificatoria del título presentada por la Senadora Ana María Castañeda Gómez.
-) Proposición que modifica el artículo 2, en cuanto al valor del descuento del SOAT por no siniestralidad, presentada por la Senadora Ana María Castañeda Gómez.
-) Proposición que modifica el artículo 2, en cuanto término para imponer comparendos por no suscripción del SOAT, presentada por el Senador Antonio Zabaraín Guevara.
-) Proposición que modifica el artículo 3, en cuanto a siniestros cubiertos por el SOAT, presentada por la Senadora Ana María Castañeda Gómez.

9. El informe de ponencia para segundo debate ante la Plenaria del Senado de la República fue publicado en la Gaceta No. 679 de 17 de junio de 2021 (que se adjunta), y suscrito por la Senador Ana María Castañeda Gómez.

En este Informe se anunció como objeto de esa iniciativa legislativa, lo siguiente:

“La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza....”²

Se propuso un texto para consideración del Pleno del Senado de siete artículos, todos relativos al seguro de accidentes de tránsito (SOAT), y nuevamente, no hay una sola mención a la suspensión de la vigencia de las licencias de tránsito.

10. Finalmente, y luego de tres debates anteriores y de la presentación de ponencia para último debate, la sesión Plenaria del Senado de la

² Gaceta 679 de 2021. Página 1.

República el día 29 de septiembre de 2021 discutió, votó y aprobó el Proyecto de Ley N° 458 de 2021 Senado 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT), SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

Fue en ese momento que los Senadores Ana María Castañeda Gómez, Juan Diego Gómez Jiménez, entre otros, radicaron una proposición de artículo nuevo, que resultó aprobada, y que tiene el siguiente tenor:

“...Adiciónese un artículo nuevo al Proyecto de Ley N° 458 de 2021 “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)”, el cual quedará así:

ARTÍCULO xx. Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022. Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción...”

11. Así que solo en el último debate fue que el tema: Suspensión del vencimiento de las licencias de conducción fue introducido al proyecto relativo al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, sin que se debatiera ni aludiera previamente, y ello fue gracias a una proposición de artículo nuevo que se presentara ante la Plenaria del Senado de la República.

12. Finalmente fue conciliado, texto publicado en la Gaceta 1542 de 2021, el proyecto en Sesión de Plenaria del Senado de la República de fecha 3 de noviembre de 2021 y en Sesión Plenaria de la Cámara de

Representantes de noviembre de 2021. Recibió sanción presidencial y es la ley 2161 de 2021.

Violación del Principio de Identidad flexible

El artículo 157 y 160 de la Constitución Política, conforme fuera modificado por el artículo 8 del Acto Legislativo 1 de 2003, expresan:

“ARTICULO 157. Ningún proyecto será ley sin los requisitos siguientes:

1. Haber sido publicado oficialmente por el Congreso, antes de darle curso en la comisión respectiva.
2. Haber sido aprobado en primer debate en la correspondiente comisión permanente de cada Cámara. El reglamento del Congreso determinará los casos en los cuales el primer debate se surtirá en sesión conjunta de las comisiones permanentes de ambas Cámaras.
3. Haber sido aprobado en cada Cámara en segundo debate.
4. Haber obtenido la sanción del Gobierno...”

“**ARTICULO 160.** Entre el primero y el segundo debate deberá mediar un lapso no inferior a ocho días, y entre la aprobación del proyecto en una de las cámaras y la iniciación del debate en la otra, deberán transcurrir por lo menos quince días.

Durante el segundo debate cada Cámara podrá introducir al proyecto las modificaciones, adiciones y supresiones que juzgue necesarias.

En el informe a la Cámara plena para segundo debate, el ponente deberá consignar la totalidad de las propuestas que fueron consideradas por la comisión y las razones que determinaron su rechazo.

Todo Proyecto de Ley o de Acto Legislativo deberá tener informe de ponencia en la respectiva comisión encargada de tramitarlo, y deberá dársele el curso correspondiente.

Ningún proyecto de ley será sometido a votación en sesión diferente a aquella que previamente se haya anunciado. El aviso de que un proyecto será sometido a votación lo dará la Presidencia de cada Cámara o Comisión en sesión distinta a aquella en la cual se realizará la votación...”

La jurisprudencia constitucional ha construido sobre la base de estas dos normas contenidas en la Carta Política, el Principio de Identidad Flexible, entendido como “...el límite constitucional a la facultad que tienen las comisiones y plenarias del Congreso para introducir adiciones, modificaciones o supresiones a los proyectos de ley que estudian y debaten. En ese sentido, tienen la obligación de mantener la univocidad temática del proyecto, es decir, no pueden haber cambios que lo modifiquen sustancialmente. En otras palabras, la labor de la Corte en ejercicio del control de constitucionalidad y en especial frente al respeto por el principio de identidad flexible, está encaminada a determinar si existió o no unidad temática entre las modificaciones, adiciones o supresiones introducidas por la respectiva Comisión o Plenaria y la esencia del proyecto aprobado en el primer debate.

Así las cosas, surgen dos reglas jurisprudenciales para el análisis de esta especial materia:

- i) Los cambios introducidos deben referirse a temas tratados y aprobados en el primer debate; y,
- ii) Que dichos asuntos guarden estrecha relación temática con el contenido del proyecto...”³

Así que revisando el caso concreto a la luz de estas dos reglas jurisprudenciales tenemos:

- i) Los cambios introducidos deben referirse a temas tratados y aprobados en el primer debate

Como pudo verse a detalle en la primera parte de este acápite, la norma demandada solo se introdujo vía proposición de artículo nuevo en el último debate, sin que en el trámite previo se hiciera alusión alguna.

³ Corte Constitucional. Sala Plena. Sentencia C-726 de 2015. M.P. Dra. Gloria Stella Ortiz Delgado.

- ii) Que dichos asuntos guarden estrecha relación temática con el contenido del proyecto

Sobre este punto, es necesario referirnos a las subreglas jurisprudenciales establecidas por la Corte Constitucional en Sentencia C-537 de 2012⁴, así:

“...La Corte ha fijado los criterios materiales para determinar en qué caso se está ante la inclusión de un tema nuevo. Al respecto, la jurisprudencia prevé que “(i) un artículo nuevo no siempre corresponde a un asunto nuevo puesto que el artículo puede versar sobre asuntos debatidos previamente; (ii) no es asunto nuevo la adición que desarrolla o precisa aspectos de la materia central tratada en el proyecto siempre que la adición este comprendida dentro de lo previamente debatido; (iii) la novedad de un asunto se aprecia a la luz del proyecto de ley en su conjunto, no de un artículo específico; (iv) no constituye asunto nuevo un artículo propuesto por la Comisión de Conciliación que crea una fórmula original para superar una discrepancia entre las Cámaras en torno a un tema...”

Revisadas estas subreglas en el caso que atañe a la presenta acción de inconstitucionalidad se considera:

- a) Un artículo nuevo no siempre corresponde a un asunto nuevo puesto que el artículo puede versar sobre asuntos debatidos previamente

En el capítulo primero de este acápite se explica a detalle que efectivamente es un asunto nuevo no debatido previamente, y solo incluido en forma de proposición de artículo nuevo en el último debate surtido en la Plenaria del Senado de la República.

- b) No es asunto nuevo la adición que desarrolla o precisa aspectos de la materia central tratada en el proyecto siempre que la adición este comprendida dentro de lo previamente debatido.

⁴ M.P. Dr. Luis Ernesto Vargas Silva.

Como se explicó en el capítulo primero de este acápite, el tránsito del entonces Proyecto de Ley N° 458 de 2021 Senado 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara, la materia central es el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, y no las licencias de tránsito, y se reitera, la adición no está comprendida en lo previamente debatido.

- c) La novedad de un asunto se aprecia a la luz del proyecto de ley en su conjunto, no de un artículo específico.

El asunto es absolutamente nuevo ya que lo que se debatían eran medidas que reglan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, no los términos de vigencia de las licencias de tránsito.

- d) No constituye asunto nuevo un artículo propuesto por la Comisión de Conciliación que crea una fórmula original para superar una discrepancia entre las Cámaras en torno a un tema.

La Comisión de Conciliación, como puede verse en la Gaceta No. 1542 de 2021, que se adjunta, prácticamente reprodujo el texto aprobado por el Senado de la República, que fuera introducido en último debate vía proposición y sin tener un trámite previo.

En conclusión, el trámite del artículo 11 de la Ley 2161 de 2021 vulneró el Principio de Identidad Flexible por lo que se solicita a la H. Corte Constitucional se declare su inexecutableidad.

4. COMPETENCIA

La Corte Constitucional es competente para conocer de la presente demanda en virtud del artículo 241 numeral 4º de la Carta, ya que la disposición acusada hace parte de una ley de la República.

5. PRUEBAS

Se solicita se tenga como prueba los siguientes documentos electrónicos que se adjuntan:

-) Gaceta del Congreso No. 629 de 2020.
-) Gaceta del Congreso No. 1476 de 2020.
-) Gaceta del Congreso No. 1428 de 2021.
-) Gaceta del Congreso No. 68 de 2021.
-) Gaceta del Congreso No. 328 de 2021.
-) Gaceta del Congreso No. 492 de 2021.
-) Gaceta del Congreso No. 679 de 2021.
-) Gaceta del Congreso No. 1366 de 2021.
-) Gaceta del Congreso No. 1542 de 2021.
-) Documento contetivo de proposiciones aprobadas en la Plenaria del Senado de la República en la discusión del Proyecto de Ley N° 458 de 2021 Senado 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara.
-) Documento contetivo de proposiciones y constancias presentadas en la Plenaria de la Cámara de Representantes en sesión de 13 de abril de 2021, en la discusión del Proyecto de Ley N° 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara.
-) Documento contetivo de proposiciones presentadas en la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República en sesión de 1 de junio de 2021, en la discusión del Proyecto de Ley N° 458 de 2021 SENADO 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara.
-) Oficio No. CSX-CS-0670-2021 de 30 de noviembre de 2021 expedido por la Secretaría de la Comisión Sexta del Senado de la República.
-) Link <https://www.youtube.com/watch?v=kiJGjfW2fME>, doned está la grabación de la sesión del 1 de junio de 2021 de la Comisión Sexta del Senado de la República.

6. NOTIFICACIONES

Recibo notificaciones en la Carrera 7H No. 52 – 44 de la Ciudad de Barranquilla D.E.I.P., o en el correo electrónico: samirjpacheco@gmail.com.

De los señores Magistrados
Atentamente

SAMIR JOHAN PACHECO CHARRIS
C.C. No. 1.045.719.410

Bogotá D.C., Diciembre de 2021.



**HONORABLES MAGISTRADOS
CORTE CONSTITUCIONAL DE COLOMBIA**
Sala Plena
Bogotá D.C.

Ref.: *ACCIÓN PÚBLICA DE
INCONSTITUCIONALIDAD*

SAMIR JOHAN PACHECO CHARRIS, Ciudadano Colombiano mayor de edad, identificado con la Cédula de Ciudadanía No. 1.045.719.410, expedida en Barranquilla, obrando en nombre propio, y en ejercicio de la facultad contemplada en el numeral 6° del artículo 40 de la Constitución Política y en el decreto reglamentario 2067 de 1991, respetuosamente me permito presentar ante la H. Corte Constitucional la presente **DEMANDA DE INCONSTITUCIONALIDAD** contra el artículo 11 de la ley 2161 de 2021, toda vez que esta norma vulnera la Carta Política en sus artículos 157 y 160, en especial el PRINCIPIO DE IDENTIDAD FLEXIBLE EN EL TRÁMITE LEGISLATIVO, tal como se sustenta a continuación:



1. NORMA DEMANDADA

Ley 2161 de 2021. Artículo 11.

ARTÍCULO 11. Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022. Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.

2. NORMA CONSTITUCIONAL VULNERADA

La norma demandada vulnera la Constitución Política en sus artículos 157 y 160, en especial el PRINCIPIO DE IDENTIDAD FLEXIBLE EN EL TRÁMITE LEGISLATIVO.

3. FUNDAMENTOS DE LA VIOLACIÓN

Trámite de la ley 2161 de 2021, en especial del artículo 11

1. En la Legislatura 2020-2021 fueron presentados en la Cámara de Representantes, tres proyectos de ley sobre el Seguro de Accidentes de Tránsito – SOAT, están publicados en la Gaceta 629 de 2020, adjunta a la presente acción de inconstitucionalidad, fueron acumulados por similitud de materias y asignados a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámaras de Representantes, así:

a) Proyecto de ley Numero 019 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)", suscrito por los Representantes Nubia López Morales, Rodrigo Arturo Rojas, Elizabeth Jay-PangDíaz, Alexander Bermúdez Lasso, Edgar Alfonso Gómez Román, Fabio Fernando Arroyave y Adriana Gómez Millán, iniciativa dirigida a establecer una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) cuando la póliza no haya sido afectada en el anualidad anterior.

b) Proyecto de Ley No.155 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones", firmado por los Representantes Jaime Rodríguez Contreras y Jairo Humberto Cristo Correa, cuyo propósito fue incentivar el buen comportamiento vial de los propietarios de motocicletas y/o usuarios de las mismas, así como buscar la paridad frente a los costos del seguro SOAT entre los propietarios de vehículos automotores.

c) Proyecto de ley No. 221 de 2020 Cámara "Por la cual se modifica la ley 769 de 2002 y se establecen medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito



-SOAT-, por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y se dictan otras disposiciones”, suscrito por los Congresistas Alejandro Vega, Laura Ester Fortich, Andrés David Calle Aguas, Julián Peinado, Alejandro Carlos Chacón, Nilton Córdoba Manyona, Juan Fernando Reyes Kuri, Adriana Gómez Millán, Carlos Ardila Espinosa y Víctor Ortiz Joya, iniciativa dirigida a expedir medidas que incrementen la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-.

En ninguno de estos tres proyectos se hizo alusión alguna a la suspensión del vencimiento de las licencias de conducción que fenecen el entre el 1 y el 31 de enero de 2022.

2. El informe de ponencia para primer debate ante la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes fue publicado en la Gaceta No. 1476 de 11 de diciembre de 2020 (que se adjunta), y suscrito por los congresistas Aquileo Medina Arteaga, Milton Hugo Angulo, Emeterio Montes de Castro y Rodrigo Rojas Lara, se propuso un texto para consideración de esa célula legislativa de cuatro artículos, sin embargo, no hay sola mención a la suspensión de la vigencia de las licencias de tránsito.

3. El día 14 de diciembre de 2020 se consideró y votó en primer debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, el entonces Proyecto de Ley No. 019 de 2020 CÁMARA ACUMULADO CON los P.L. No. 155 DE 2020 CÁMARA Y EL NO. 221 DE 2020 CÁMARA, “Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)”, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”, en dicha sesión no se presentó proposición para ser debatida, ni siquiera una constancia, sobre la suspensión de la vigencia de las licencias de tránsito, como prueba de ello se adjunta Acta de 14 de diciembre de 2020 y Gaceta 1428 de 2021, donde se publica la mencionada Acta.

4. El informe de ponencia para segundo debate ante la Plenaria de la Cámara de Representantes fue publicado en la Gaceta No. 68 de 23 de febrero de 2021 (que se adjunta), y suscrito por los congresistas Aquileo Medina Arteaga, Milton Hugo Angulo, Emeterio Montes de Castro y Rodrigo Rojas Lara.





En este Informe se anunció como objeto del mismo, lo siguiente:

“El propósito del proyecto se encamina a establecer medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional mediante la adopción de incentivos que apremien los hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en todo caso no incrementará el valor de la póliza...”¹

Se propuso un texto para consideración de esa célula legislativa de cuatro artículos, todos relativos al seguro de accidentes de tránsito (SOAT), y nuevamente, no hay una sola mención a la suspensión de la vigencia de las licencias de tránsito.

5. En Sesión Plenaria de la Cámara de Representantes del día 13 de abril de 2021, fue considerado y aprobado en Segundo Debate el Proyecto de Ley N° 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)”, SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

Durante la discusión del proyecto se presentaron las siguientes proposiciones:

- Al artículo 3 sobre las tarifas del soat, firmada por el Representante Carlos Alejandro Chacón Camargo, aprobada.
- Al artículo 3 sobre la eliminación de reconocimiento a intermediarios en la obtención del soat, firmada por el Representante Buenaventura León León, aprobada.
- De artículo nuevo sobre informes del Gobierno Nacional a las comisiones constitucionales sexta de Senado y Cámara, firmada por el Representante Jhon Arley Murillo, aprobada.
- De artículo nuevo sobre estrategias para incentivar comportamientos ejemplares en la vía, presentada por la

¹ Gaceta 68 de 2021. Página 6.



Representante Irma Luz Herrera Rodríguez y dos congresistas más.

- De artículo nuevo sobre el Plan Nacional de solución a problemáticas del SOAT, firmada por el Representante Carlos Alejandro Chacón Camargo, aprobada.
- De artículo nuevo sobre el funcionamiento de la ADRES, firmada por el Representante Carlos Alejandro Chacón Camargo, aprobada.

Así mismo, como constancia se dejaron los siguientes temas:

- Constancia sobre el artículo 3, en lo referente al pago de comisiones por pólizas de SOAT, firmada por el Representante Mauricio Toro Orjuela.
- Constancia referente al pago de pólizas parciales de SOAT, firmada por el Representante José Luis Pinedo Campo.
- Constancia sobre el artículo 3, en lo referente a que el SOAT subsidie parcialmente gastos a terceros, firmada por el Representante Jaime Rodríguez Contreras.
- Constancia sobre el artículo 3, en lo referente a la eliminación del de los dos primeros incisos y el párrafo primero, firmada por el Senador Gabriel Vallejo Chufi.
- Constancia sobre el artículo 2, en lo referente a su supresión, firmada por el Senador Gabriel Vallejo Chufi.

Como puede verse, en la discusión y aprobación en Sesión Plenaria de la Cámara de Representantes del entonces Proyecto de Ley ni en la ponencia para segundo debate, ni en las proposiciones o constancias presentadas se hizo alusión alguna a la suspensión de las vigencias de las licencias de conducción como posteriormente quedara aprobado en el artículo 11 de la Ley 2161 de 2021.

6. Como corolario del punto 5, en el texto definitivo aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes en Segundo Debate al Proyecto de Ley N° 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)", SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", no se mencionó en lo

absoluto el tema de suspensión de la vigencia de las licencias de tránsito tal como puede verse en la Gaceta 328 de 2021, que se adjunta.

7. Una vez hecho el tránsito por Cámara de Representantes, le correspondió a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República conocer del proyecto, siendo asignada como ponente la Senadora Ana María Castañeda Gómez, a quien le correspondió rendir ponencia ante esa célula legislativa, publicada en la Gaceta No. 492 de 2021.

Se propuso a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República un texto de seis artículos todos relativos al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.

8. En Sesión de 1 de junio de 2021, la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República consideró y votó el Proyecto de Ley N° 458 de 2021 Senado 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)", SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

En Oficio No. CSX-CS-0670-2021 de 30 de noviembre de 2021, dirigido a este servidor y adjunto a la presente acción de inconstitucionalidad, se responde: "- El Acta No. 42-21, correspondiente a la sesión del 01 de Junio de 2021, se encuentra en proceso de transcripción, por lo que no es posible adjuntarla. Tan pronto se tenga el documento en fime, se lo Remitiremos..."

Sin embargo, al revisar el video de dicha sesión de la Comisión Sexta del Senado de la República, que se encuentra en el link <https://www.youtube.com/watch?v=kiJGjfW2fME>, puede evidenciarse que en ningún momento se debatió proposición, se realizó constancia o al menos algún Senador se refirió al tema de suspensión de la vigencia de las licencias de tránsito.





De hecho durante el debate realizado en Sesión de 1 de junio de 2021, la Comisión Sexta del Senado de la República tuvo a consideración las siguientes proposiciones:

-) Proposición modificatoria del título presentada por la Senadora Ana María Castañeda Gómez.
-) Proposición que modifica el artículo 2, en cuanto al valor del descuento del SOAT por no siniestralidad, presentada por la Senadora Ana María Castañeda Gómez.
-) Proposición que modifica el artículo 2, en cuanto término para imponer comparendos por no suscripción del SOAT, presentada por el Senador Antonio Zabaraín Guevara.
-) Proposición que modifica el artículo 3, en cuanto a siniestros cubiertos por el SOAT, presentada por la Senadora Ana María Castañeda Gómez.

9. El informe de ponencia para segundo debate ante la Plenaria del Senado de la República fue publicado en la Gaceta No. 679 de 17 de junio de 2021 (que se adjunta), y suscrito por la Senador Ana María Castañeda Gómez.

En este Informe se anunció como objeto de esa iniciativa legislativa, lo siguiente:

“La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza...”²

Se propuso un texto para consideración del Pleno del Senado de siete artículos, todos relativos al seguro de accidentes de tránsito (SOAT), y nuevamente, no hay una sola mención a la suspensión de la vigencia de las licencias de tránsito.

10. Finalmente, y luego de tres debates anteriores y de la presentación de ponencia para último debate, la sesión Plenaria del Senado de la

² Gaceta 679 de 2021. Página 1.



República el día 29 de septiembre de 2021 discutió, votó y aprobó el Proyecto de Ley N° 458 de 2021 Senado 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT), SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Fue en ese momento que los Senadores Ana María Castañeda Gómez, Juan Diego Gómez Jiménez, entre otros, radicaron una proposición de artículo nuevo, que resultó aprobada, y que tiene el siguiente tenor:

"...Adiciónese un artículo nuevo al Proyecto de Ley N° 458 de 2021 "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)", el cual quedará así:

ARTÍCULO xx. Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022. Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción..."

11. Así que solo en el último debate fue que el tema: Suspensión del vencimiento de las licencias de conducción fue introducido al proyecto relativo al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, sin que se debatiera ni aludiera previamente, y ello fue gracias a una proposición de artículo nuevo que se presentara ante la Plenaria del Senado de la República.

12. Finalmente fue conciliado, texto publicado en la Gaceta 1542 de 2021, el proyecto en Sesión de Plenaria del Senado de la República de fecha 3 de noviembre de 2021 y en Sesión Plenaria de la Cámara de

ANIA
LO DE

Representantes de noviembre de 2021. Recibió sanción presidencial y es la ley 2161 de 2021.



Violación del Principio de Identidad flexible

El artículo 157 y 160 de la Constitución Política, conforme fuera modificado por el artículo 8 del Acto Legislativo 1 de 2003, expresan:

“ARTICULO 157. Ningún proyecto será ley sin los requisitos siguientes:

1. Haber sido publicado oficialmente por el Congreso, antes de darle curso en la comisión respectiva.
2. Haber sido aprobado en primer debate en la correspondiente comisión permanente de cada Cámara. El reglamento del Congreso determinará los casos en los cuales el primer debate se surtirá en sesión conjunta de las comisiones permanentes de ambas Cámaras.
3. Haber sido aprobado en cada Cámara en segundo debate.
4. Haber obtenido la sanción del Gobierno...”

“ARTICULO 160. Entre el primero y el segundo debate deberá mediar un lapso no inferior a ocho días, y entre la aprobación del proyecto en una de las cámaras y la iniciación del debate en la otra, deberán transcurrir por lo menos quince días.

Durante el segundo debate cada Cámara podrá introducir al proyecto las modificaciones, adiciones y supresiones que juzgue necesarias.

En el informe a la Cámara plena para segundo debate, el ponente deberá consignar la totalidad de las propuestas que fueron consideradas por la comisión y las razones que determinaron su rechazo.

Todo Proyecto de Ley o de Acto Legislativo deberá tener informe de ponencia en la respectiva comisión encargada de tramitarlo, y deberá dársele el curso correspondiente.





Ningún proyecto de ley será sometido a votación en sesión diferente a aquella que previamente se haya anunciado. El aviso de que un proyecto será sometido a votación lo dará la Presidencia de cada Cámara o Comisión en sesión distinta a aquella en la cual se realizará la votación...”

La jurisprudencia constitucional ha construido sobre la base de estas dos normas contenidas en la Carta Política, el Principio de Identidad Flexible, entendido como “...el límite constitucional a la facultad que tienen las comisiones y plenarios del Congreso para introducir adiciones, modificaciones o supresiones a los proyectos de ley que estudian y debaten. En ese sentido, tienen la obligación de mantener la univocidad temática del proyecto, es decir, no pueden haber cambios que lo modifiquen sustancialmente. En otras palabras, la labor de la Corte en ejercicio del control de constitucionalidad y en especial frente al respeto por el principio de identidad flexible, está encaminada a determinar si existió o no unidad temática entre las modificaciones, adiciones o supresiones introducidas por la respectiva Comisión o Plenaria y la esencia del proyecto aprobado en el primer debate.



Así las cosas, surgen dos reglas jurisprudenciales para el análisis de esta especial materia:

- i) Los cambios introducidos deben referirse a temas tratados y aprobados en el primer debate; y,
- ii) Que dichos asuntos guarden estrecha relación temática con el contenido del proyecto...”³

Así que revisando el caso concreto a la luz de estas dos reglas jurisprudenciales tenemos:

- i) Los cambios introducidos deben referirse a temas tratados y aprobados en el primer debate

Como pudo verse a detalle en la primera parte de este acápite, la norma demandada solo se introdujo vía proposición de artículo nuevo en el último debate, sin que en el trámite previo se hiciera alusión alguna.

³ Corte Constitucional. Sala Plena. Sentencia C-726 de 2015. M.P. Dra. Gloria Stella Ortiz Delgado.



ii) Que dichos asuntos guarden estrecha relación temática con el contenido del proyecto

Sobre este punto, es necesario referirnos a las subreglas jurisprudenciales establecidas por la Corte Constitucional en Sentencia C-537 de 2012⁴, así:

“...La Corte ha fijado los criterios materiales para determinar en qué caso se está ante la inclusión de un tema nuevo. Al respecto, la jurisprudencia prevé que “(i) un artículo nuevo no siempre corresponde a un asunto nuevo puesto que el artículo puede versar sobre asuntos debatidos previamente; (ii) no es asunto nuevo la adición que desarrolla o precisa aspectos de la materia central tratada en el proyecto siempre que la adición este comprendida dentro de lo previamente debatido; (iii) la novedad de un asunto se aprecia a la luz del proyecto de ley en su conjunto, no de un artículo específico; (iv) no constituye asunto nuevo un artículo propuesto por la Comisión de Conciliación que crea una fórmula original para superar una discrepancia entre las Cámaras en torno a un tema...”

Revisadas estas subreglas en el caso que atañe a la presenta acción de inconstitucionalidad se considera:

- a) Un artículo nuevo no siempre corresponde a un asunto nuevo puesto que el artículo puede versar sobre asuntos debatidos previamente

En el capítulo primero de este acápite se explica a detalle que efectivamente es un asunto nuevo no debatido previamente, y solo incluido en forma de proposición de artículo nuevo en el último debate surtido en la Plenaria del Senado de la República.

- b) No es asunto nuevo la adición que desarrolla o precisa aspectos de la materia central tratada en el proyecto siempre que la adición este comprendida dentro de lo previamente debatido.

⁴ M.P. Dr. Luis Ernesto Vargas Silva.



Como se explicó en el capítulo primero de este acápite, el tránsito del entonces Proyecto de Ley N° 458 de 2021 Senado 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara, la materia central es el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, y no las licencias de tránsito, y se reitera, la adición no está comprendida en lo previamente debatido.

- c) La novedad de un asunto se aprecia a la luz del proyecto de ley en su conjunto, no de un artículo específico.

El asunto es absolutamente nuevo ya que lo que se debatían eran medidas que reglan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, no los términos de vigencia de las licencias de tránsito.

- d) No constituye asunto nuevo un artículo propuesto por la Comisión de Conciliación que crea una fórmula original para superar una discrepancia entre las Cámaras en torno a un tema.

La Comisión de Conciliación, como puede verse en la Gaceta No. 1542 de 2021, que se adjunta, prácticamente reprodujo el texto aprobado por el Senado de la República, que fuera introducido en último debate vía proposición y sin tener un trámite previo.

En conclusión, el trámite del artículo 11 de la Ley 2161 de 2021 vulneró el Principio de Identidad Flexible por lo que se solicita a la H. Corte Constitucional se declare su inexecutable.

4. COMPETENCIA

La Corte Constitucional es competente para conocer de la presente demanda en virtud del artículo 241 numeral 4° de la Carta, ya que la disposición acusada hace parte de una ley de la República.

MEM
NOT
RCULO

5. PRUEBAS

Se solicita se tenga como prueba los siguientes documentos electrónicos que se adjuntan:

-) Gaceta del Congreso No. 629 de 2020.
-) Gaceta del Congreso No. 1476 de 2020.
-) Gaceta del Congreso No. 1428 de 2021.
-) Gaceta del Congreso No. 68 de 2021.
-) Gaceta del Congreso No. 328 de 2021.
-) Gaceta del Congreso No. 492 de 2021.
-) Gaceta del Congreso No. 679 de 2021.
-) Gaceta del Congreso No. 1366 de 2021.
-) Gaceta del Congreso No. 1542 de 2021.
-) Documento contetivo de proposiciones aprobadas en la Plenaria del Senado de la República en la discusión del Proyecto de Ley N° 458 de 2021 Senado 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara.
-) Documento contetivo de proposiciones y constancias presentadas en la Plenaria de la Cámara de Representantes en sesión de 13 de abril de 2021, en la discusión del Proyecto de Ley N° 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara.
-) Documento contetivo de proposiciones presentadas en la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República en sesión de 1 de junio de 2021, en la discusión del Proyecto de Ley N° 458 de 2021 SENADO 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara.
-) Oficio No. CSX-CS-0670-2021 de 30 de noviembre de 2021 expedido por la Secretaría de la Comisión Sexta del Senado de la República.
-) Link <https://www.youtube.com/watch?v=kiJGifW2fME>, doned está la grabación de la sesión del 1 de junio de 2021 de la Comisión Sexta del Senado de la República.





6. NOTIFICACIONES

Recibo notificaciones en la Carrera 7H No. 52 – 44 de la Ciudad de Barranquilla D.E.I.P., o en el correo electrónico: samirjpacheco@gmail.com.

De los señores Magistrados
Atentamente

Samir Pacheco

SAMIR JOHAN PACHECO CHARRIS
C.C. No. 1.045.719.410

NOTARIA SEXTA DEL CIRCULO DE BARRANQUILLA
AYDEE CECILIA MERINO SALAZAR
DILIGENCIA DE PRESENTACION PERSONAL Y RECONOCIMIENTO
 Verificación Biométrica Decreto-Ley 019 de 2012

Ante el suscrito Notario Sexto del Circulo de Barranquilla, se presento personalmente

PACHECO CHARRIS SAMIR JOHAN
 Quien se identifico con **C.C. 1045719410**
 y declaró que el contenido del presente documento es cierto y que la firma que allí aparece es la suya. El compareciente solicito y autorizo el tratamiento de sus datos personales al ser verificada su identidad cotejando sus huellas digitales y datos biográficos contra la base de datos de la Registraduría Nacional del Estado Civil. Ingrese a www.notariaentinea.com para verificar este documento.

En barranquilla, el 2021-12-03 13:05:42

Samir Pacheco
Firma del Declarante

AYDEE CECILIA MERINO SALAZAR
 NOTARIA SEXTA DEL CIRCULO DE BARRANQUILLA

Cod. ab21m





Comisión Sexta Constitucional Permanente

CSX-CS-0670-2021

Bogotá D. C., 30 de Noviembre de 2021

Señor
SAMIR PACHECO CHARRIS
samirjpacheco@gmail.com
Despacho

Asunto: Respuesta Petición

Respetado Señor:

En respuesta a su petición, allegada a este despacho a través de nuestro correo institucional el día 4 de Octubre de 2021, de manera atenta me permito remitir la información solicitada, concerniente al proyecto de ley No. 458/21 SENADO, 019/20 CÁMARA, "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICION, RENOVACION Y NO EVASION DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO (SOAT)", SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES, así.

- 1.- Adjuntamos las Ponencias para primer y segundo debate, además de las gacetas de la respectiva publicación.
- 2.- El Acta No. 42-21, correspondiente a la sesión del 01 de Junio de 2021, se encuentra en proceso de transcripción, por lo que no es posible adjuntarla. Tan pronto se tenga el documento en fime, se lo remitiremos.
- 3.- Adjuntamos un archivo PDF con las cuatro (4) proposiciones presentadas, las cuales fueron aprobadas.
- 4.- Respecto de constancias, impedimentos y recusaciones, no se presentaron por parte de ningún Senador.

De este modo absolvemos integralmente su petición, y reiteramos toda nuestra disposición para atender cualquier solicitud o petición ajustadas a materias que sean de nuestra competencia.

Respetuosamente presentamos excusas por una situación que no debió ocurrir, teniendo en cuenta que la persona encargada de dar respuesta a todos estos asuntos, no procedió oportunamente, pero tomaremos los correctivos pertinentes.

Agradezco su gentil atención.

Cordialmente,



JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General

Anexo: Lo enunciado

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 679

Bogotá, D. C., jueves, 17 de junio de 2021

EDICIÓN DE 13 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 458 DE 2021 SENADO, NÚMERO 019 DE 2020 CÁMARA

por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DE LA INICIATIVA EN ESTUDIO.

El presente Proyecto de Ley es de iniciativa congresional, fue presentado a consideración del Congreso de la República por los H. Representantes Nubia López Morales, Rodrigo Arturo Rojas Lara, Elizabeth Jaypang Díaz, Alexander Harley Bermúdez Lasso, Edgar Alfonso Gómez Román, Fabio Fernando Arroyave Rivas, Adriana Gómez Millán, Jaime Rodríguez Contreras, Jairo Humberto Cristo Correa, el 20 de julio de 2020, ante la Secretaría General del Senado de la República, siendo publicada en la Gaceta del Congreso, No. 629, de 2020.

Con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario, y en atención a lo establecido en el artículo 150, de la Ley 5, de 1992, el Secretario de la Comisión Sexta, Constitucional Permanente me notificó, mediante oficio, mi designación como única ponente de este proyecto, razón por la cual hoy presento el Informe de Ponencia para segundo debate ante esta célula legislativa, dándole cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 153, de la referida Ley 5 de 1992.

2. OBJETO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA.

La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.

3. CONTENIDO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley consta de 7 artículos, incluido la vigencia, en los cuales se desarrolla:

ARTÍCULO 1º. Objeto.

ARTÍCULO 2º. Adiciónense los párrafos 1º y 2º al artículo 42 de la Ley 769 de 2002

ARTÍCULO 3º. El Ministerio de transporte

ARTÍCULO 4º. Estrategias

ARTÍCULO 5º. Presentación del Plan Nacional de solución de problemática

ARTÍCULO 6º. Vigencia.

4. MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY.

El Proyecto de Ley a que se refiere esta ponencia cumple con lo establecido en el artículo 140, numeral 1º, de la Ley 5ª de 1992, pues se trata de una iniciativa Congresional presentado a consideración del Congreso de la República por los H. Representantes: Nubia López Morales, Rodrigo Arturo Rojas Lara, Elizabeth Jaypang Díaz, Alexander Harley Bermúdez Lasso, Edgar Alfonso Gómez Román, Fabio Fernando Arroyave Rivas, Adriana Gómez Millán, Jaime Rodríguez Contreras, Jairo Humberto Cristo Correa, el 20 de julio de 2020, ante la Secretaría General del Senado de la República, siendo publicada en la Gaceta del Congreso, No. 629, de 2020.

Cumple, además, con los artículos 154, 157, 158 y 169 de la Constitución Política, referentes a su origen, las formalidades de publicidad, unidad de materia y título de la ley. Así mismo, es coherente con el artículo 150 de la Constitución que manifiesta que dentro de las funciones del Congreso está la de hacer las leyes.

5. FUNDAMENTOS JURÍDICOS.

Con el fin de fundamentar jurídicamente la pertinencia de la iniciativa se cita el siguiente marco jurídico:

<p>1.1 Constitución Política de Colombia</p> <p>Dentro de los derechos fundamentales establecidos por la Constitución Política de Colombia de 1991, respecto a la ponencia, los siguientes artículos son de índole fundamental para el desarrollo de ello:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículos 2: <p>Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.</p> • Artículos 150 y 154: <p>Revisten a los Congresistas de la facultad de presentar proyectos de Ley y/o de Acto Legislativo; así mismo, nuestro sistema legal otorga al Congreso de la República la competencia de interpretar, reformar y derogar las leyes.</p> • Artículos 334 y 366: <p>El Estado propenda al bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.</p> <p>1.2 Legal</p> <p>Dentro de las Leyes aprobadas, existen algunas que son referencia para la ponencia, las siguientes leyes son fundamental para el desarrollo de ello:</p> <p>Leyes</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Ley 769 de 2002. <p>Decreto</p> <p>Decreto Ley 663 de 1993, "Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración" Decreto 1032 de 1991 por la cual "se regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito", reglamentación que fue posteriormente incorporada al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero¹, mediante el Decreto 663 de 1993.</p> <p>1.3 Jurisprudencia</p> <p>Corte Constitucional</p> <p>En la sentencia T-517 de 2006, la Corte afirmó que:</p> <p>"Desde este punto de vista, la regulación jurídica de la actividad de los seguros, aun cuando forma parte del derecho privado y del comercial, ofrece aspectos que no corresponden exactamente a los principios que caracterizan estos ordenamientos. Uno de ellos, y especialmente en cuanto interesa a la materia bajo examen, se refiere a la intensidad de la regulación legal de la contratación propia de los seguros, que por tratarse de una actividad calificada por el constituyente como de interés público, habilita al legislador para regular en mayor grado los requisitos y procedimientos a que deben ceñirse los contratantes, sin que ello</p> <p><small>¹ Superintendencia Financiera de Colombia. (2017). <i>Revisión Condiciones Técnicas y Financieras – Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)</i>.</small></p>
<p>signifique que se eliminen de un todo principio inherente a la contratación privada.</p> <p>6. CONVENIENCIA DEL PROYECTO.</p> <p>CONSIDERACIONES GENERALES</p> <p>El panorama colombiano en materia de seguridad vial es preocupante, no sólo por los altos niveles de accidentalidad que se observan en el país sino porque, de acuerdo con Fasesolda², son estos accidentes de tránsito una de las principales causas de muertes violentas en Colombia. Este proyecto de ley propone incentivar un comportamiento idóneo frente a la responsabilidad social que representa la acción de conducir un vehículo, que es jurídicamente considerada como una actividad peligrosa, y la necesidad de cuidado que se debe tener con respecto a los demás actores viales.</p> <p>Este proyecto de ley está encaminado al incremento del aseguramiento en el país y, de esta manera, al fortalecimiento del sistema de Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito –SOAT-, como mecanismo de protección de los actores viales en Colombia.</p> <p>Según las cifras de la concesión del Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), un total de 7.587.594³ vehículos activos en la plataforma no tienen un seguro obligatorio de accidentes de tránsito (Soat) vigente, lo que representa un 48 por ciento del parque automotor nacional.</p> <p><small>² Varela, C. (2018). Seguridad vial, el reto del nuevo gobierno. <i>Revista Federación de Aseguradores Colombianos – Fasesolda</i>, No. 171.</small></p> <p><small>³ https://www.eltiempo.com/economia/sectores/soat-conozca-los-departamentos-en-los-que-hay-mas-evasion-del-seguro-obligatorio-570212</small></p>	<p>Los principales departamentos del país también presentan altos niveles de evasión, Atlántico tiene un incumplimiento del 49 por ciento, Valle del Cauca del 45 por ciento, Antioquia del 41 por ciento, Cundinamarca del 40 por ciento y la ciudad de Bogotá, presenta una evasión del 28 por ciento.⁴</p> <p>es necesario tomar medidas dirigidas a cambiar de forma radical esta situación. Este proyecto pretende servir como herramienta legal que motive un cambio real de conducta en los actores viales, especialmente en lo relativo a la adquisición del SOAT.</p> <p>Para ello, se propone hacer uso del incentivo económico para incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional. En el mismo orden las estrategias concebidas en el proyecto podrán contribuir a mitigar el fraude y esto a su vez controlaría el costo de los siniestros, así como la disminución de la evasión, reduciría el fenómeno de pólizas prestadas y de cobros a ADRES.</p> <p>Pero además se refuerza su justificación y conveniencia al proponerse un nuevo ámbito del aseguramiento obligatorio, esta vez para garantizar la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple, el uso de herramientas tecnológicas, con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple.</p> <p>Si el proyecto con los contenidos propuestos y las demás acciones complementarias dirigidas a bajar sobre todo la accidentalidad y los actos de corrupción y evasión en la obtención del SOAT, logra todos esos cometidos, se requerirían menos recursos para atender accidentes de tránsito <u>y podría bajar la tarifa del SOAT para todos de manera sostenible.</u></p> <p>En la ponencia para primer debate, se identificó un argumento válido que lo validamos para esta ponencia en la medida en que recoge, explica y trae</p> <p><small>⁴ Ibidem</small></p>

<p>argumentos de justificación pertinentes, platearon los ponentes en la Cámara de Representantes los siguiente:</p> <p>“La necesidad sentida de establecer una cobertura dentro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), para la atención de choques simples, surge como un incentivo a quienes, por disposición del mismo Código Nacional de Tránsito al poseer un vehículo de cualquier tipo, están obligados a tener esta póliza que cubre los daños corporales ocurridos en accidentes de tránsito, pero nada se describe sobre la atención de los llamados choques simples”⁵.</p> <p>Esta medida de adicionar el artículo 42A en la Ley 769 de 2002, resulta conveniente toda vez que promueve una cultura de arreglo directo entre compañías de seguros bajo el concepto de los amparos o coberturas del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), es una necesidad y una mejora en el pago de perjuicios. <u>Esto debe ser una prioridad, pues adicional a que no se cobrará más por dicho seguro, también se despejarán las vías mediante el apoyo de drones que fugan con dicha labor.</u> (Subrayado fuera de texto)</p> <p><u>Es por ello que es importante que también pueda incluirse alguna forma de que se cubra la parte de reconocer algunos daños materiales de los vehículos involucrados.</u> (Subrayado fuera de texto)</p> <p>Con las medidas adoptadas en esta iniciativa, como los descuentos cuando no ha sido usado el SOAT, se busca concientizar a los propietarios de vehículos automotores sobre el deber de adquirir o renovar este tipo de póliza, como también de las consecuencias de no adquirirlo en el plazo establecido, la cual se traduce una carga mayor para quien causa un siniestro vial, pues debe atender los gastos que demande la persona lesionada.</p> <p>El proyecto de ley también se justifica, en la medida en que pone límites a la práctica inadecuada de la utilización del SOAT, en siniestros que no son propios</p> <p><small>⁵ Gaceta 1476 de 2020, Ponencia para primer debate al proyecto de ley 019 de 2020 cámara acumulada con los proyectos de ley números 155 de 2020 y 221 de 2020 cámara</small></p>	<p>del aseguramiento de este tipo de seguros, como las lesiones sufridas en casa, en el trabajo o en alguna circunstancia que no involucra un automotor, defraudado el fondo que se constituye con estos recursos. Para enfrentar estas irregularidades, en el proyecto de ley se fortalecen los controles para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT. En este orden, la atención estará precedida, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley.</p> <p>Para ello, se propone hacer uso de la herramienta fundamental del incentivo, por lo anterior, este proyecto de ley, entre otros, pretende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Establecer incentivos positivos representados en descuentos que van desde el 10% hasta el 20% del valor del SOAT -dependiendo del comportamiento vial. 2. Se establece que los usuarios, puedan pagar su seguro del SOAT a plazos. 3. Se establece el uso de herramientas tecnológicas, con el fin de agilizar los procedimientos en vía, ante un choque simple. 4. Crea una nueva cobertura de daños materiales. 5. Se fortalecerá el ADRES, para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de los vehículos no identificados y /o asegurados. <p>II. CONTEXTO TÉCNICO Y FINANCIERO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT).</p>
<p>Para los fines de esta ponencia, tal como ya lo hemos mencionado, resulta pertinente destacar algunas consideraciones generales sobre el SOAT, que ilustren sobre el estado actual de su aplicación, su situación en términos técnicos y financieros.</p> <p>➤ ¿Qué es el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito?</p> <p>De acuerdo con fasecolda, es: “Instrumento de protección con propósito social, que garantiza los recursos hasta los topes establecidos, para cubrir las atenciones de todas las víctimas de accidentes de tránsito sean conductores, pasajeros o peatones y ofrece las coberturas sin tener en cuenta quién tuvo la responsabilidad en el evento Cada ocupante de un vehículo será atendido con cargo a la póliza que respalda ese vehículo”.(Fasecolda)</p> <p><u>En la actualidad es un seguro enfocado exclusivamente a la atención de las personas. No cubre responsabilidad civil. Su enfoque es exclusivo a daños corporales.</u></p> <p>El SOAT), está concebido desde el Decreto Ley 663 de 1993, “Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración” de la Superintendencia Financiera de Colombia; donde crea el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (artículo 191); este Decreto en su artículo 193, numeral 5° establece que: “En la determinación de las tarifas se debe obedecer a los principios de equidad, suficiencia y moderación”.</p> <p>Es un Seguro Obligatorio que debe tener todos los vehículos automotores que transiten por las vías nacionales; esta póliza busca amparar de manera inmediata las lesiones personales que se causen a las personas en accidentes de tránsito; convirtiéndolo en un instrumento auxiliar del Sistema General de la Seguridad Social en Salud del país. Esto es una buena práctica, no obstante, está siendo necesario que en vez de que las compañías paguen una intermediación o comisión, dicho monto mejor sea empleado como una cobertura para arreglar los llamados choques simples.</p>	<p>Características de la póliza del SOAT.</p> <p>La póliza SOAT es un seguro uniforme, con las mismas condiciones y coberturas, independiente de la compañía de seguros que lo comercialice y por ser un seguro obligatorio, las condiciones tales como: tarifas, procesos de reclamo y pago de indemnizaciones, están definidas por medio de leyes y normas.</p> <p>Para facilitar la verificación de autenticidad de las pólizas, el formato del SOAT es uniforme, y sólo se diferencia en el logo de la compañía de seguros que expide.</p> <p>Coberturas del SOAT 2021</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gastos de transporte y movilización de las víctimas 10 smldv \$302.842 • Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios Hasta 800 smldv \$24.227.360 • Incapacidad permanente Hasta 18 smldv \$5.451.156 • Muerte y gastos funerarios 750 smldv \$22.713.150 <p>¿Fuente de los recursos para pagar los siniestros que se reclaman con cargo al SOAT?</p> <p>El SOAT funciona como una gran bolsa de recursos. Cada año el SOAT cubre las atenciones en salud de más de 700 mil víctimas de accidentes de tránsito por cerca de 1,6 billones. Tal magnitud sólo se puede cubrir con las primas de los que se siniestran y de los que no.</p> <p>El SOAT también funciona como un sistema en equilibrio, su tarifa se establece de forma que los recursos sean apenas suficientes para pagar los siniestros y la operación del ramo. Entre más recursos se necesiten para cubrir esta obligación se</p>

presiona la tarifa al alza. Si disminuyen las necesidades de recursos, por menor cantidad de víctimas o menor costo de su atención, la tarifa debe ajustarse a la baja.

Transferencias y contribuciones

A través del SOAT se recaudan recursos que se transfieren a la ADRES, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y al RUNT así:

Entidad	2017	2018	2019	2020*
ADRES	\$1.492.817	\$1.652.923	\$1.812.704	\$2.029.351
ANSV	\$ 69.914	\$ 77.378	\$84.740	\$87.033
RUNT	\$ 13.354	\$ 14.745	\$15.171	\$14.738

Millones de pesos

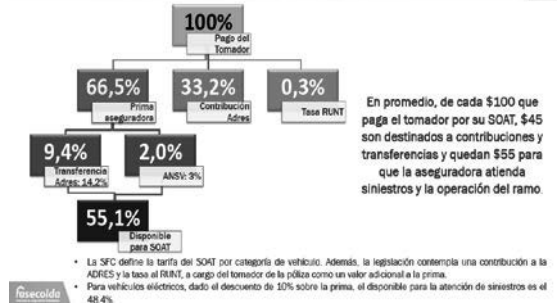
Fuente: Fasecolda

Distribución de los recursos recaudados a través del SOAT

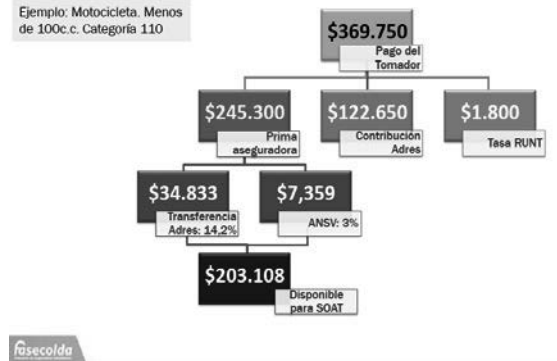
A través del SOAT se recaudan recursos que deben ser transferidos al Sistema Nacional de Salud y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

En 2020, en el marco del Decreto 800/20, las compañías de seguros del SOAT transfirieron cerca de \$214 mil millones a la Adres por efecto de la disminución de riesgo relacionado con el aislamiento preventivo obligatorio para prevenir la propagación del Covid-19.

¿Cómo se distribuyen los recursos del SOAT?



Ejemplo: Motocicleta. Menos de 100c.c. Categoría 110



De acuerdo con el estudio realizado por Fasecolda y que se viene citando en esta ponencia, queda claro que con los recursos que hoy ingresan, hay un adecuado balance y puede haber una distribución equilibrada para los actores que reciben dichos montos

Es importante recalcar que en los estudios que compartió Fasecolda, se sostiene, que las tarifas son el reflejo de la accidentalidad y por modo o tipo de vehículo, por lo que esto debe ser considerado al momento de velar, porque en efecto se premia a quien adquiere un seguro y no ha tenido un siniestro, con las diferentes fuentes que se nutren del SOAT y que hoy permite una atención integral a las personas que se ven involucradas en algún tipo de siniestro y es cubierto con esta póliza.

Problemática del SOAT.

En este momento, a partir de un estudio realizado por fasecolda, que se convierte en una fuente obligada para el trámite de este proyecto, se identifican como problemáticas la alta accidentalidad, atipicidades en cobros, la evasión y los recobros del ADRES.

- Alta accidentalidad. Las exigencias de recursos para atender siniestros son crecientes. Presión sobre las tarifas.
- Atipicidades en cobros. Diferentes tipologías de irregularidades en cobros al SOAT y sobrecostos en procedimientos y dispositivos y excesos de protocolo.
- Evasión. Creciente evasión al SOAT.
- ADRES -Recobros.

Alta accidentalidad.

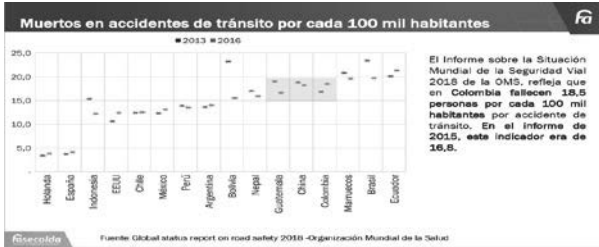
Ahora bien, frente a la preocupación en materia de seguridad vial, no sólo por los altos niveles de accidentalidad que se observan en el país sino porque, de acuerdo con Fasecolda⁶ son estos accidentes de tránsito una de las principales causas de muertes violentas en Colombia, el proyecto plantea estrategias para incentivar comportamientos ejemplares en la vía, u otros comportamientos de cultura de seguridad vial que impliquen su interacción con los demás actores de la vía por lo que su conveniencia en este momento estaría más que sustentada.

Victimas de accidentes de tránsito atendidas con cargo al SOAT tasa de crecimiento anual



Alta accidentalidad en las vías del país

⁶ Varela, C. (2018). Seguridad vial, el reto del nuevo gobierno. Revista Federación de Aseguradores Colombianos – Fasecolda, No.171

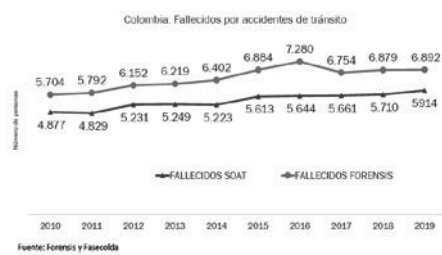


***Tomado de presentación de Fasecolida.**

Víctimas de accidentes de tránsito atendidas con cargo al SOAT, por tipo de vehículo



Número de fallecidos por accidentes de transporte. Cifras Forensi vs SOAT



Atipicidades en cobros al SOAT

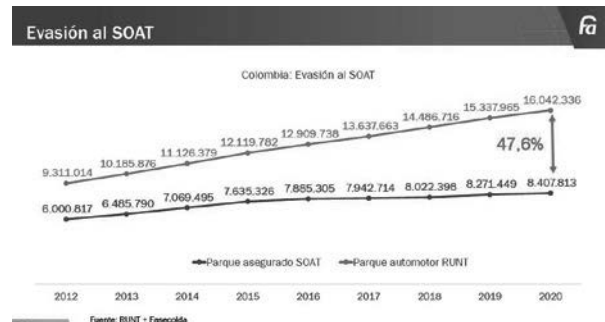
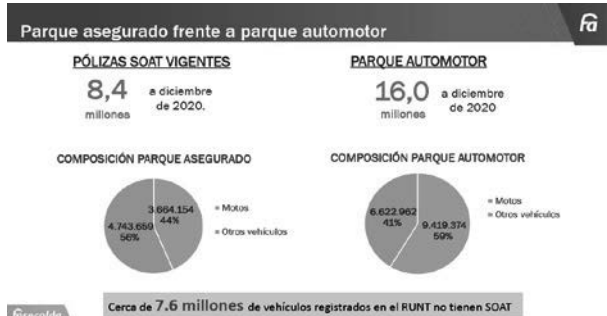
Frente a este problema, se tiene que los principales tipos de objeciones a las reclamaciones de los prestadores de servicios de salud están identificados en la atención de personas por eventos diferentes a accidentes de tránsito, servicios no prestados que son facturados, utilización de pólizas prestadas para la reclamación de una indemnización, cobros duplicados y sobrecostos en medicamentos y procedimientos o excesos en los protocolos de atención.

Ante la evidencia que se presenta de estar atendiendo casos de lesiones no producidas por un vehículo, es que se solicita que, para la atención de las posibles víctimas de un siniestro vial, adicional a contar con un Informe Policial de Accidentes de Tránsito –IPAT, se deba tener un registro a través de las aeronaves no tripuladas, o plataformas tecnológicas o sistemas electrónicos que permitan en tiempo real y

en línea a través del RUNT, poder contar con las imágenes en video o fotografía del hecho.

Evasión.

Según las cifras de la concesión del Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), un total de 7.587.594 vehículos activos en la plataforma no tienen un seguro obligatorio de accidentes de tránsito (Soat) vigente, lo que representa un 48 por ciento del parque automotor nacional.



Este es el escalafón departamental por número de carros y porcentaje de evasión (2019):

- Amazonas, con 17.435 carros no vigentes y porcentaje del 91 %
- Vichada tiene una evasión de 89 % correspondiente a 5.359 vehículos.
- En Arauca hay una evasión al Soat del 82 % por parte de 57.620 carros.
- En Putumayo, están sin Soat vigente 119.301 vehículos, para un nivel del 80 %.
- En Chocó son 34.837 vehículos sin el Soat, también con 80 % de evasión.
- Córdoba tiene sin vigencia de Soat 435.113 vehículos, que son el 80 % del total inscrito en esa región.
- Sucre tiene 135.515 carros rodando sin el seguro, un 79 % de su parque automotor.
- Magdalena tiene sin Soat vigente 220.752 automotores, para un 76 % de evasión.
- En La Guajira, también el nivel de evasión es de 76 %, correspondiente 21.803 vehículos.
- En San Andrés y Providencia, de 28.594 vehículos en el Runt, el 76 % está sin Soat.

- **Cesar registra 134.203** vehículos sin Soat vigente, para un 73% de evasión.
- Caquetá tiene evasión del 73 %, ocasionado por 132.112 vehículos.
- **Guainía, con 2.607 vehículos sin Soat**, tiene evasión del 69 %.
- **Nariño** reporta 272.095 vehículos sin Soat, para un 67 % de evasión.
- **De 65 % es el nivel de evasión en Guaviare**, donde 25.791 vehículos no tienen el documento al día.
- **En Bolívar**, son 246.363 vehículos y motos con Soat, para un 65 % de evasión.
- **Cauca tiene 213.194 vehículos sin Soat**, el 65% del total. que están registrados allí.
- **Casanare** registra 73.521 vehículos sin el seguro, para un 63% de evasión.
- **En el Meta, son 310.815 vehículos** sin Soat, para un 61% de evasión.
- **Huila**, con 252.600 vehículos sin el documento actualizado, evade el Soat en un 57%.
- **Norte de Santander** registra 177.927 vehículos sin Soat, para un 53 % de evasión.
- **En Tolima** la evasión al Soat es de 51 %, debido a que 211.743 no tiene el documento ante el Runt.
- **Santander reporta 483.059 sin Soat**, para un nivel de evasión de 51%.
- **Boyacá** tiene 125.028 vehículos que no tienen el seguro. La evasión es del 49 %.
- **Atlántico** registra 250.673 vehículos sin Soat, para una evasión del 51%.
- **En Valle del Cauca** la evasión es del 55 %, debido a que 861.323 vehículos no tienen el Soat reportado ante el Runt.
- **Caldas** tiene 162.065 vehículo sin Soat, que llevan su evasión al 42%.
- **Antioquia** tiene 996.685 carros sin Soat, para un 59% de evasión.
- **En Cundinamarca** son 637.243 sin Soat ante el Runt, el 40% del total de vehículos registrados en este departamento.
- **Quindío** tiene sin Soat 92.411 vehículos para un 61% de evasión.
- **En Risaralda** hay 137.706 que no tienen el Soat ante el Runt, para una evasión del 39%.
- **En Bogotá, de los 2'585.216 vehículos** registrados en el Runt, el 28 % evade la obligación de tener el Soat al día ante el Runt.

➤ **Efecto de la evasión al SOAT en la disponibilidad de recursos**



ADRES-Recobros

Por otro lado, otra de las problemáticas más complejas en materia de accidentalidad ha sido la relativa a los denominados "carros fantasmas", entendiéndose este término como aquellos vehículos no identificados, no asegurados y/o que poseen una póliza alterada, que en el momento de enfrentar un accidente -motivados, entre otras cosas, por su situación relativa al seguro obligatorio o las consecuencias producto de un siniestro- deciden darse a la fuga⁷.

Las consecuencias generadas por la participación de los vehículos fantasmas no sólo inciden sobre los afectados en el siniestro y los daños materiales que se generan, sino que también representan altos costos para el sistema de salud, que a través de la ADRES cubre los gastos médicos, indemnizaciones por muerte y/o auxilio funerario de las víctimas de vehículos fantasmas. Cabe insistir en que, como

⁷Ministerio de Salud y Protección Social. (2010). Comenzó a funcionar el FONSAT. Recuperado del sitio web: <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/FONSAT.aspx>

se señaló anteriormente, la financiación de estas coberturas proviene de la contribución realizada por medio del SOAT.

Al respecto, la ADRES señala⁸:

"(...) el marco legal vigente establece que en caso de presentarse un accidente de tránsito en el que se vea involucrado un vehículo automotor no asegurado con póliza SOAT, el cubrimiento de los servicios de salud e indemnizaciones por muerte y gastos funerarios e incapacidad permanente de las víctimas o sus beneficiarios, corresponde al FOSYGA, y que a partir del 1° de agosto de 2017, es competencia de la ADRES el deber legal de recuperar lo pagado, para lo cual le corresponde adelantar un procedimiento de cobro contra la persona que figura ante el Registro Nacional Automotor como titular del derecho de dominio del vehículo automotor involucrado en el accidente de tránsito".

En el período comprendido entre 2010 y 2018, se reportaron mediante el Informe Policial de Accidentes de Tránsito, un total de **1.667.500 siniestros viales**. De estos, **99.703** involucraron vehículos que se dieron a la fuga, es decir, en un **6%** de los siniestros viales intervinieron vehículos fantasmas. De esta cantidad, resultaron **76.174** víctimas, de las cuales **2.332** fueron víctimas fatales y **73.842** lesionados, lo cual quiere decir que aproximadamente en el **76%** de los infortunios viales en los que se encontraba inmerso un vehículo no identificado o no asegurado tuvo una víctima fatal y/o lesionada.

Sumado a esto, el Informe Policial de Accidentes de Tránsito –IPAT- evidenció que sólo el **8.81%** de los vehículos que se dieron a la fuga fueron identificados, encontrándose el **91.19%** aún **sin identificar**, como lo muestran las Figuras 4 y 5; lo cual implica que la ADRES es quien está costeando los gastos derivados de la atención médica, gastos de traslado, gastos funerarios y otros, de las víctimas de

⁸ Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud – ADRES. (2017). Aviso SOAT. Recuperado del sitio web: <https://www.adres.gov.co/Inicio-Noticias-ADRES/Aviso-SOAT>

quienes -pese a haber estado involucrados en un accidente de tránsito- deciden deliberadamente emprender la fuga.

AÑO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Victimas Fatales	244	310	363	290	143	285	277	239	181	2.332
Lesionados	6.202	5.376	11.914	9.644	3.732	9.738	8.987	8.543	9.706	73.842

Figura 4 - Víctimas Fatales y Lesionados implicados en accidentes con Vehículos Fantasmas.

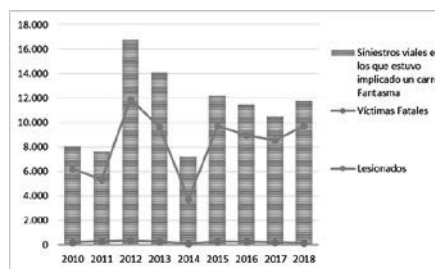


Figura 5 - Víctimas Fatales y Lesionados implicados en accidentes con Vehículos Fantasmas.

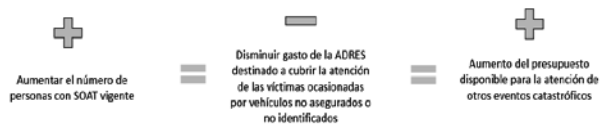
De las gráficas anteriores se puede sugerir lo que parece ser una correlación entre la posibilidad de que un vehículo decida escaparse del lugar de un accidente de tránsito cuando, como resultado del mismo, se presentan víctimas de lesiones y/o fallecidos y, adicionalmente, no se cuenta con el seguro obligatorio vigente.

Por esta razón, es imperativo no sólo incentivar la compra del SOAT, sino también imponer sanciones de efecto disuasivo que permitan concientizar a los actores viales sobre el compromiso que requiere el ejercer la acción de conducir y promover una movilidad segura y la necesidad del aseguramiento permanente.

De otra parte, es necesario advertir que, a través de la contribución a la ADRES y el cubrimiento de esta a las víctimas de accidentes de tránsito de vehículos fantasmas, los propietarios de vehículos que sí están cumpliendo con la obligación de adquirir el seguro de manera periódica son los que están financiando a los propietarios de vehículos que deciden darse a la fuga y de aquellos que no cumplen con la obligación de adquirir o renovar oportunamente el seguro obligatorio.

En otros términos, incentivar la compra del SOAT permitiría que los conductores implicados en un siniestro puedan asumir con cargo a su propia póliza de seguro las coberturas requeridas por medio de su seguro, lo cual significaría una disminución de la carga presupuestal de la Subcuenta ECAT que actualmente se dirige al pago de dichas coberturas cuando el vehículo implicado no cuenta con el seguro obligatorio o no es identificado, recursos que podrían eventualmente ser destinados para la atención de eventos catastróficos, por ejemplo, como el acaecido en el Municipio de Mocoa.

Figura 11 - Gráfico de interacción de Costos



Fuente: Documento CONPES 3904 - Plan para la Reconstrucción del Municipio de Mocoa 2017-2022 y el Manual Operativo Subcuenta ECAT.

Fortalecimiento de la capacidad institucional de la ADRES

La ADRES, a través de la Oficina Asesora Jurídica – Grupo de Cobro Coactivo, en el marco de su competencia y en su momento el FOSYGA, ha adelantado el proceso de cobro coactivo, frente a las reclamaciones reconocidas y pagadas por el Estado

a través de la subcuenta ECAT, cuando el vehículo involucrado en un accidente de tránsito carecía del seguro obligatorio de accidente –SOAT, legal y vigente.

El monto al que ascienden las pretensiones del cobro de dichos procesos por los accidentes acaecidos entre 2010 y 2018- asciende a la suma de **\$330.103.874.607**; cuantía que representa solamente el 30.42% del total pagado por la ADRES - **\$1.085.014.000.000**-. Adicionalmente, como resultado de las actuaciones administrativas y operativas adelantadas sobre un número total de 244.871 reclamaciones, se ha logrado que los terceros deudores, propietarios o conductores de los vehículos fantasmas, realizaran pagos a favor de FOSYGA hoy ADRES por un valor de **\$6.330.324.355**, lo cual significa la recuperación de sólo el 1.917% de valor de las pretensiones, equivalente a la suma de **\$330.103.874.607** y, apenas, al 0.58% del total pagado por la entidad **\$1.085.014.000.000**.

Criterios considerados en la tarifa del SOAT



Monto del pago de siniestros SOAT

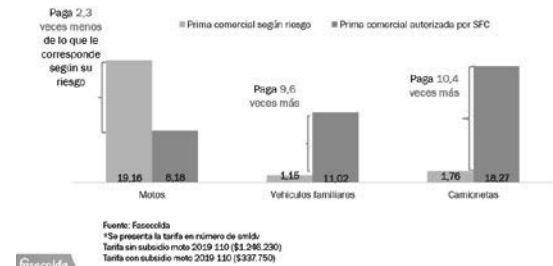


Subsidio en las tarifas del SOAT

Bajo un principio de solidaridad, el SOAT está soportado en un esquema de subsidios al valor de la póliza, por ejemplo, las motos y los buses de servicio público tienen una tarifa del SOAT inferior a la que corresponde según su riesgo, y los demás vehículos pagan más de lo que les corresponde para cubrir el subsidio.

El subsidio en la tarifa de las motos y vehículos de servicio público es en promedio del 50% sobre el valor de suprima, el cual se cubre con un recargo sobre el valor de la prima de vehículos como los automóviles familiares, camionetas y camperos.

Subsidio de la prima comercial al SOAT



La determinación de la tarifa del SOAT que realiza la SFC, está en función del RIESGO que representa cada categoría de vehículo y no en función del valor comercial del vehículo.

A pesar de que las motocicletas son los vehículos que generan más víctimas de accidentes de tránsito y mayor costo de atención, es decir, son los que representan un mayor riesgo, las tarifas del SOAT para las motos están SUBSIDIADAS. De acuerdo con las cifras de la concesión del Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), de los más de 7 millones de vehículos que evaden el Soat, el 77 por ciento son motocicletas (5'844.850), convirtiéndose en la clase de vehículos con mayor incumplimiento de esta obligación.

Posibles acciones para mitigar la evasión al SOAT

- Descuento en el pago del SOAT.
- Nueva cobertura- Responsabilidad civil.
- Pago por cuotas del SOAT

<p>Sin embargo, se recomienda que esto pueda ir acompañado de unas estrategias de concientización que persuada a los ciudadanos de manera que, en este momento de crisis en los hogares colombianos, no se tomen estas medidas como agresivas y alejadas de la realidad.</p>	<p>PLIEGO DE MODIFICACIONES</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="841 471 1052 672"> TEXTO DEFINITIVO COMISIÓN SEXTA DEL SENADO DE LA REÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NO. 458/21 SENADO, NO. 019/20 CÁMARA. </th> <th data-bbox="1052 471 1255 672"> MODIFICACIONES PROPUESTAS AL PROYECTO DE LEY NO. 458/21 SENADO, NO. 019/20 CÁMARA. </th> <th data-bbox="1255 471 1463 672"> COMENTARIOS </th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="841 672 1052 1063"> <p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.</p> </td> <td data-bbox="1052 672 1255 1063"> <p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una cobertura complementaria y voluntaria al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p> </td> <td data-bbox="1255 672 1463 1063"> <p>Se realiza una modificación, donde se establece la cobertura complementaria a daños a terceros.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="841 1063 1052 1136"> <p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> </td> <td data-bbox="1052 1063 1255 1136"> <p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002,</p> </td> <td data-bbox="1255 1063 1463 1136"></td> </tr> </tbody> </table>	TEXTO DEFINITIVO COMISIÓN SEXTA DEL SENADO DE LA REÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NO. 458/21 SENADO, NO. 019/20 CÁMARA.	MODIFICACIONES PROPUESTAS AL PROYECTO DE LEY NO. 458/21 SENADO, NO. 019/20 CÁMARA.	COMENTARIOS	<p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.</p>	<p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una cobertura complementaria y voluntaria al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>	<p>Se realiza una modificación, donde se establece la cobertura complementaria a daños a terceros.</p>	<p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p>	<p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002,</p>	
TEXTO DEFINITIVO COMISIÓN SEXTA DEL SENADO DE LA REÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NO. 458/21 SENADO, NO. 019/20 CÁMARA.	MODIFICACIONES PROPUESTAS AL PROYECTO DE LEY NO. 458/21 SENADO, NO. 019/20 CÁMARA.	COMENTARIOS								
<p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.</p>	<p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una cobertura complementaria y voluntaria al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>	<p>Se realiza una modificación, donde se establece la cobertura complementaria a daños a terceros.</p>								
<p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p>	<p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002,</p>									
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="159 1501 370 2243"> <p>Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del 8% por ciento en el valor de la tarifa del SOAT. c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del diez por ciento del (10%) en el valor de la tarifa del SOAT. Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados</p> </td> <td data-bbox="370 1501 581 2243"> <p>los cuales quedarán así: Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial por no reportar accidentes de tránsito que afecten la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), ni haber recibido sanciones por infracciones de y cuando realicen la renovación oportuna, tendrán derecho a la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de manera progresiva, así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial</p> </td> <td data-bbox="581 1501 792 2243"> <p>Se mantienen los incentivos y se propone un incremento significativo. También se condicionan estos incentivos en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No reportar ningún accidente de tránsito. • No haber recibido sanciones por infracciones de tránsito. • Cuando se realicen la renovación oportuna. </td> </tr> </table>	<p>Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del 8% por ciento en el valor de la tarifa del SOAT. c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del diez por ciento del (10%) en el valor de la tarifa del SOAT. Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados</p>	<p>los cuales quedarán así: Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial por no reportar accidentes de tránsito que afecten la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), ni haber recibido sanciones por infracciones de y cuando realicen la renovación oportuna, tendrán derecho a la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de manera progresiva, así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial</p>	<p>Se mantienen los incentivos y se propone un incremento significativo. También se condicionan estos incentivos en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No reportar ningún accidente de tránsito. • No haber recibido sanciones por infracciones de tránsito. • Cuando se realicen la renovación oportuna. 	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="841 1501 1052 2243"> <p>por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p> </td> <td data-bbox="1052 1501 1255 2243"> <p>tendrán derecho a un descuento del cinco diez por ciento (510%) sobre el valor de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del quince 8 por ciento (158%) en el valor de la tarifa del SOAT. c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del diez veinte por ciento del (120%) en el valor de la tarifa del SOAT. Parágrafo 2°. La verificación de las condiciones exigidas para acceder a los descuentos,</p> </td> <td data-bbox="1255 1501 1463 2243"></td> </tr> </table>	<p>por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p>	<p>tendrán derecho a un descuento del cinco diez por ciento (510%) sobre el valor de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del quince 8 por ciento (158%) en el valor de la tarifa del SOAT. c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del diez veinte por ciento del (120%) en el valor de la tarifa del SOAT. Parágrafo 2°. La verificación de las condiciones exigidas para acceder a los descuentos,</p>				
<p>Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del 8% por ciento en el valor de la tarifa del SOAT. c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del diez por ciento del (10%) en el valor de la tarifa del SOAT. Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados</p>	<p>los cuales quedarán así: Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial por no reportar accidentes de tránsito que afecten la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), ni haber recibido sanciones por infracciones de y cuando realicen la renovación oportuna, tendrán derecho a la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de manera progresiva, así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial</p>	<p>Se mantienen los incentivos y se propone un incremento significativo. También se condicionan estos incentivos en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No reportar ningún accidente de tránsito. • No haber recibido sanciones por infracciones de tránsito. • Cuando se realicen la renovación oportuna. 								
<p>por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p>	<p>tendrán derecho a un descuento del cinco diez por ciento (510%) sobre el valor de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio Accidentes de Tránsito al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del quince 8 por ciento (158%) en el valor de la tarifa del SOAT. c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del diez veinte por ciento del (120%) en el valor de la tarifa del SOAT. Parágrafo 2°. La verificación de las condiciones exigidas para acceder a los descuentos,</p>									

	<p>se hará teniendo en cuenta lo registrado en el RUNT respecto del vehículo a asegurar. Por lo cual, las aseguradoras en caso de haber novedad respecto a la propiedad del vehículo durante una misma vigencia del SOAT, deberán registrar dicha información con el fin de que los beneficios no sean conmutables al antiguo y nuevo propietario.</p> <p>Parágrafo 3°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p> <p>Teniendo en cuenta que los descuentos establecidos en este artículo son de aplicación progresiva, para acceder a estos por primera vez únicamente se tendrá en cuenta lo dispuesto en el literal a.</p> <p>Parágrafo 4°. Las compañías aseguradoras reconocerán un máximo del 5% por comisiones a los intermediarios por</p>	
<p>deberá quedar incluida en la nota técnica preparada anualmente por la Superintendencia Financiera para el ramo del SOAT. La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero del artículo 2° de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada. Las compañías aseguradoras, reconocerán un máximo del 5% por comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados por concepto de comisiones, serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo de la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo. Parágrafo 1°. Facultades al Gobierno Nacional. Para la nueva cobertura del SOAT, por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, fúctese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones</p>	<p>determinarán con libertad de oferta los montos asegurables, cumpliendo las disposiciones técnicas del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.</p> <p>Parágrafo 1°. Uso de herramientas de tecnologías de la información y comunicaciones. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como cualquier tipo de vehículo aéreo no tripulado – VANT o UAV, plataformas virtuales o equipos móviles, entre otras, que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta de la información. La atención del siniestro a través del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) y del aseguramiento voluntario complementario, deberá</p>	
	<p>venta del SOAT. Los recursos liberados por concepto de comisiones, serán aplicados para el cubrimiento de los incentivos de que trata la presente ley y la sostenibilidad del sistema.</p> <p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así: Artículo 42a. Aseguramiento obligatorio y voluntario al seguro obligatorio. La compañía aseguradora que ofrezca el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 deberá además ofrecer una póliza complementaria cuya suscripción será voluntaria por parte del tomador. Este aseguramiento voluntario adicional tendrá por objeto la cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables, en caso de presentarse un choque simple. Las compañías aseguradoras</p>	<p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 42a. Aseguramiento obligatorio y voluntario al seguro obligatorio. La compañía aseguradora que ofrezca el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 deberá además ofrecer una póliza complementaria cuya suscripción será voluntaria por parte del tomador. Este aseguramiento voluntario adicional tendrá por objeto la cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables, en caso de presentarse un choque simple. Las compañías aseguradoras</p> <p>Se propone la eliminación del parágrafo 3, que establece el orden de comprendo automático y se hacen algunas precisiones.</p>
<p>específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF). Parágrafo 2°. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como cualquier tipo de vehículo aéreo no tripulado – VANT o UAV, plataformas virtuales o equipos móviles, entre otras, que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable. La atención del siniestro para la cobertura de daños materiales a terceros por el SOAT, deberá estar precedido, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la</p>	<p>estar precedida, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emita el aseguramiento, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos no serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT. A la vez, deberán ser incorporados como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales a que dé lugar el siniestro, con el fin de evitar la suplantación y demás modalidades de fraude en la afectación del SOAT.</p> <p>Parágrafo 2°. En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán</p>	

<p>compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT. En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT. Parágrafo 3°. La no renovación del SOAT, en los términos establecidos por la ley, generará la imposición de una orden de comparendo en forma automática al propietario del vehículo, dentro de los 5 días hábiles después del vencimiento y previa notificación por parte de la entidad competente, en un periodo de 30 días calendario anteriores a la fecha de vencimiento del SOAT. Lo anterior, de</p>	<p>adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.</p>		<p>conformidad con lo establecido para esta tipología de infracción, para lo cual la autoridad competente utilizará, a través del medio tecnológico habilitado, la información proveniente del RUNT. Como medida anti evasión y de exigibilidad de tenencia del SOAT, este, también deberá presentarse para la revisión del vehículo automotor al momento de hacerse la revisión técnico-mecánica en los plazos establecidos en la ley. Se le deberá garantizar al propietario su debido proceso y el derecho de defensa desarrollados en las normas pertinentes de la ley 1383 de 2013 y de la Ley 769 de 2002. De igual manera se le garantizará al propietario, presunto infractor, la opción de registrar en el RUNT que el vehículo no se encuentra circulando, ya sea por estar inmovilizado por una autoridad competente o por fallas mecánicas de éste. Para garantizar la sostenibilidad del sistema que cubre el SOAT, adiciónese al artículo 160 de la Ley 769 de 2002, con una destinación del 10% de las multas recaudadas por la no renovación del SOAT.</p>		
<p>Para tal efecto los Ministerios de Transporte y de Salud, tendrán un año para fijar el procedimiento a seguir frente al uso de los recursos aquí señalados.</p>	<p>ARTÍCULO NUEVO.</p>	<p>Artículo 4. Modifíquese el artículo 427 del Estatuto Tributario, el cual quedará así: Artículo 427. POLIZAS DE SEGUROS EXCLUIDAS. No son objeto del impuesto las pólizas de seguros de vida en los ramos de vida individual, colectivo, grupo, accidentes personales, de que trata la Sección II del Capítulo III del Título 5° del Libro 4° del Código de Comercio, <u>el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-</u>, las pólizas de seguros que cubran enfermedades catastróficas que corresponda contratar a las entidades promotoras de salud cuando ello sea necesario, las pólizas de seguros de educación, preescolar, primaria, media, o intermedia, superior y especial, nacionales o extranjeros. Tampoco lo son</p> <p>Se propone este nuevo artículo, para que, con la nueva cobertura de responsabilidad civil en el SOAT, esta siga siendo excluida del IVA.</p> <p>El seguro del SOAT, así se le incluya una nueva cobertura, este sigue estando en la rama de protección a las personas, y en este orden de ideas debe entonces tener el mismo tratamiento.</p>	<p>los contratos de reaseguro de que tratan los artículos 1134 a 1136 del Código de Comercio.</p>	<p>Artículo 5. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia Financiera de Colombia y la Superintendencia Nacional de Salud, y la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional revisarán periódicamente el estado y avances del país en materia de seguridad vial, evasión y fraude en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, así como los planes de acción que contribuyan a un mejor comportamiento vial de los actores en la vía, promuevan la adecuada atención a las víctimas de accidentes de tránsito y las buenas prácticas en los cobros por estas atenciones. Los resultados de dichas revisiones deberán ser remitidos dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales</p>	<p>Se propone la modificación de este artículo, para garantizar con exactitud las cifras y los reportes.</p>

<table border="1"> <tr> <td data-bbox="164 396 367 1133"> <p>Permanentes del Congreso de la República.</p> <p>Artículo 5. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los</p> </td> <td data-bbox="367 396 578 1133"> <p>Constitucionales Permanentes del Congreso de la República. Parágrafo: La Superintendencia Financiera de Colombia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, publicará las cifras sobre la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, siniestros - identificando si se trata de siniestros que involucren o no víctimas, letales o fatales, siniestralidad, frecuencia y severidad de los siniestros (choques simples o pérdidas totales) de acuerdo a los datos suministrados por las aseguradoras.</p> <p>Artículo 6. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los</p> </td> <td data-bbox="578 396 781 1133"> <p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p> </td> </tr> </table>	<p>Permanentes del Congreso de la República.</p> <p>Artículo 5. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los</p>	<p>Constitucionales Permanentes del Congreso de la República. Parágrafo: La Superintendencia Financiera de Colombia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, publicará las cifras sobre la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, siniestros - identificando si se trata de siniestros que involucren o no víctimas, letales o fatales, siniestralidad, frecuencia y severidad de los siniestros (choques simples o pérdidas totales) de acuerdo a los datos suministrados por las aseguradoras.</p> <p>Artículo 6. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los</p>	<p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="837 522 1049 917"> <p>procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad</p> </td> <td data-bbox="1049 522 1260 917"> <p>procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad</p> </td> <td data-bbox="1260 522 1463 917"> <p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="837 917 1049 1012"> <p>Artículo 6. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="1049 917 1260 1012"> <p>Artículo 7. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="1260 917 1463 1012"> <p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p> </td> </tr> </table>	<p>procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad</p>	<p>procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad</p>	<p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p>	<p>Artículo 6. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 7. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p>
<p>Permanentes del Congreso de la República.</p> <p>Artículo 5. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los</p>	<p>Constitucionales Permanentes del Congreso de la República. Parágrafo: La Superintendencia Financiera de Colombia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, publicará las cifras sobre la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, siniestros - identificando si se trata de siniestros que involucren o no víctimas, letales o fatales, siniestralidad, frecuencia y severidad de los siniestros (choques simples o pérdidas totales) de acuerdo a los datos suministrados por las aseguradoras.</p> <p>Artículo 6. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los</p>	<p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p>								
<p>procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad</p>	<p>procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad</p>	<p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p>								
<p>Artículo 6. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 7. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>Se modifica el numeral del articulado, para continuar con la secuencia.</p>								
<p style="text-align: center;">PROPOSICIÓN</p> <p>En consecuencia, por las razones expuestas nos permitimos rendir ponencia positiva y en consecuencia le solicitamos a los honorables miembros de la Plenaria del Senado de la República, darle segundo debate Proyecto de Ley No. 458/21 Senado, No. 019/20 Cámara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)", se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones". Con modificaciones</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>ANA MARIA CASTAÑEDA GOMEZ Senadora de la República.</p>	<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY No. 458 DE 2021 SENADO - No. 019 DE 2020 CÁMARA "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN, AMPLIACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT), SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una cobertura complementaria y voluntaria al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p> <p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, loscuales quedarán así:</p> <p>Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos y motos particulares que registren un buen comportamiento vial; por no reportar accidentes de tránsito que afecten la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y no haber recibido sanciones por infracciones de tránsito, siempre y cuando realicen la renovación oportuna, tendrán derecho a la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) de manera progresiva, así:</p>									

<p>a) Si en el año inmediatamente anterior al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial tendrán derecho a un descuento del diez por ciento (10%) sobre el valor de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p> <p>b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del quince por ciento (15%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores al vencimiento de la póliza registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento del veinte por ciento del (20%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>Parágrafo 2º. La verificación de las condiciones exigidas para acceder a los descuentos, se hará teniendo en cuenta lo registrado en el RUNT respecto del vehículo a asegurar. Por lo cual, las aseguradoras en caso de haber novedad respecto a la propiedad del vehículo durante una misma vigencia del SOAT, deberán registrar dicha información con el fin de que los beneficios no sean conmutables al antiguo y nuevo propietario.</p> <p>Parágrafo 3º. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p> <p>Teniendo en cuenta que los descuentos establecidos en este artículo son de aplicación progresiva, para acceder a estos por primera vez únicamente se tendrá en cuenta lo dispuesto en el literal a.</p> <p>Parágrafo 4º. Las compañías aseguradoras reconocerán un máximo del 5% por comisiones a los intermediarios por venta del SOAT. Los recursos liberados por concepto de comisiones, serán aplicados para el cubrimiento de los incentivos de que trata la presente ley y la sostenibilidad del sistema.</p>	<p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 42a. Aseguramiento complementario y voluntario al seguro obligatorio. La compañía aseguradora que ofrezca el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 deberá además ofrecer una póliza complementaria cuya suscripción será voluntaria por parte del tomador. Este aseguramiento voluntario adicional tendrá por objeto la cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables, en caso de presentarse un choque simple. Las compañías aseguradoras determinarán con libertad de oferta los montos asegurables, cumpliendo las disposiciones técnicas del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.</p> <p>Parágrafo 1º. Uso de herramientas de tecnologías de la información y comunicaciones. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como cualquier tipo de vehículo aéreo no tripulado – VANT o UAV, plataformas virtuales o equipos móviles, entre otras, que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta de la información.</p> <p>La atención del siniestro a través del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) y del aseguramiento voluntario complementario, deberá estar precedida, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emita el aseguramiento, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos no serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT.</p> <p>A la vez, deberán ser incorporados como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales a que dé lugar el</p>
<p>siniestro, con el fin de evitar la suplantación y demás modalidades de fraude en la afectación del SOAT.</p> <p>Parágrafo 2º. En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.</p> <p>Artículo 4. Modifíquese el artículo 427 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 427. POLIZAS DE SEGUROS EXCLUIDAS. No son objeto del impuesto las pólizas de seguros de vida en los ramos de vida individual, colectivo, grupo, accidentes personales, de que trata la Sección II del Capítulo III del Título 5º del Libro 4º del Código de Comercio, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, las pólizas de seguros que cubran enfermedades catastróficas que corresponda contratar a las entidades promotoras de salud cuando ello sea necesario, las pólizas de seguros de educación, preescolar, primaria, media, o intermedia, superior y especial, nacionales o extranjeros. Tampoco lo son los contratos de reaseguro de que tratan los artículos 1134 a 1136 del Código de Comercio.</p> <p>Artículo 5. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia Financiera de Colombia y la Superintendencia Nacional de Salud, y la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional revisarán periódicamente el estado y avances del país en materia de seguridad vial, evasión y fraude en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, así como los planes de acción que contribuyan a un mejor comportamiento vial de los actores en la vía, promuevan la adecuada atención a las víctimas de accidentes de tránsito y las buenas prácticas en los cobros por estas atenciones.</p>	<p>Los resultados de dichas revisiones deberán ser remitidos dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República.</p> <p>Parágrafo: La Superintendencia Financiera de Colombia, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, publicará las cifras sobre la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, siniestros - identificando si se trata de siniestros que involucren o no víctimas, letales o fatales, siniestralidad, frecuencia y severidad de los siniestros (choques simples o pérdidas totales) de acuerdo a los datos suministrados por las aseguradoras.</p> <p>Artículo 6. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS -ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad.</p> <p>Artículo 7. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DIA 1 DE JUNIO DE 2021, DEL PROYECTO DE LEY No. 458 DE 2021 SENADO, No. 019 DE 2020 CÁMARA

“POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN, AMPLIACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)”, SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

Decreta:

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y las practicas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.

Artículo 2. Adiciónense los párrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:

a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del 8% por ciento en el valor de la tarifa del SOAT.

c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del diez por ciento del (10%) en el valor de la tarifa del SOAT.

Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.

Parágrafo 3°. La no renovación del SOAT, en los términos establecidos por la ley, generará la imposición de una orden de comparendo en forma automática al propietario del vehículo, dentro de los 5 días hábiles después del vencimiento y previa notificación por parte de la entidad competente, en un periodo de 30 días calendario anteriores a la fecha de vencimiento del SOAT. Lo anterior, de conformidad con lo establecido para esta tipología de infracción, para lo cual la autoridad competente utilizará, a través del medio tecnológico habilitado, la información proveniente del RUNT.

Como medida anti evasión y de exigibilidad de tenencia del SOAT, este, también deberá presentarse para la revisión del vehículo automotor al momento de hacerse la revisión técnico-mecánica en los plazos establecidos en la ley.

Se le deberá garantizar al propietario su debido proceso y el derecho de defensa desarrollados en las normas pertinentes de la ley 1383 de 2013 y de la Ley 769 de 2002. De igual manera se le garantizará al propietario, presunto infractor, la opción de registrar en el RUNT que el vehículo no se encuentra circulando, ya sea por estar inmovilizado por una autoridad competente o por fallas mecánicas de éste.

Para garantizar la sostenibilidad del sistema que cubre el SOAT, adiciónese al artículo 160 de la Ley 769 de 2002, con una destinación del 10% de las multas recaudadas por la no renovación del SOAT. Para tal efecto los Ministerios de Transporte y de Salud, tendrán un año para fijar el procedimiento a seguir frente al uso de los recursos aquí señalados.

Artículo 4. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia Financiera de Colombia y la Superintendencia Nacional de Salud, revisarán periódicamente el estado y avances del país en materia de seguridad vial y evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, así como los planes de acción que contribuyan a un mejor comportamiento vial de los actores en la vía, promuevan la adecuada atención a las víctimas de accidentes de tránsito y las buenas prácticas en los cobros por estas atenciones.

Los resultados de dichas revisiones deberán ser remitidos dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República.

Artículo 5. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS -ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad.

Artículo 6. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:

Artículo 42a. Ámbito del aseguramiento obligatorio. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 garantizará, además; la cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables, en caso de presentarse un choque simple; hasta por cinco (5) salarios mínimos legales vigentes para vehículo particular tipo carro y hasta por dos (2) salarios mínimos legales para vehículo particular tipo moto. Este seguro aplica en exceso de las pólizas de Responsabilidad Civil que tengan los vehículos, y podrá ser utilizado en un solo evento por cada vigencia. Dicha cobertura deberá quedar incluida en la nota técnica preparada anualmente por la Superintendencia Financiera para el ramo del SOAT

La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el párrafo primero del artículo 2° de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada. Las compañías aseguradoras, reconocerán un máximo del 5% por comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados por concepto de comisiones, serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo de la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo.

Parágrafo 1°. Facultades al Gobierno Nacional. Para la nueva cobertura del SOAT, por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, fúlcitese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).

Parágrafo 2°. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como cualquier tipo de vehículo aéreo no tripulado – VANT o UAV, plataformas virtuales o equipos móviles, entre otras, que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.

La atención del siniestro para la cobertura de daños materiales a terceros por el SOAT, deberá estar precedido, además del informe policial de accidente de tránsito -IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT.

En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 1 de Junio de 2021, el Proyecto de Ley No. 458 de 2021 SENADO, No. 019 de 2020 CÁMARA “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN, AMPLIACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)”, SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, según consta en el Acta No. 42, de la misma fecha.



JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 68

Bogotá, D. C., martes, 23 de febrero de 2021

EDICIÓN DE 26 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 014 DE 2020 CÁMARA DE REPRESENTANTES

*por la cual se crea la licencia ambiental para
cementerios y se dictan otras disposiciones.*

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA DEL PROYECTO DE LEY NO. 014 DE 2020 CÁMARA, "POR LA CUAL SE CREA LA LICENCIA AMBIENTAL PARA CEMENTERIOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

La presente ponencia contiene lo siguiente:

- I. Tramite de la iniciativa
- II. Objeto del Proyecto de Ley
- III. Justificación del Proyecto
- IV. Marco Legal
- V. Consideraciones
- VI. Pliego de modificaciones
- VII. Conclusiones
- VIII. Competencia del Congreso
- IX. Conflicto de interés
- X. Proposición
- XI. Texto propuesto

I. TRAMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley No. 014 de 2020 Cámara, es de autoría del Honorable Representante JUAN CARLOS LOZADA VARGAS, el cual fue radicado el día 20 de julio de 2020 en la Secretaría General de la Cámara de Representantes. El 1 de septiembre fuimos designados como ponentes para primer debate en la Comisión V de la Cámara los Honorables Representantes FLORA PERDOMO ANDRADE y el Honorable Representante OSCAR CAMILO ARANGO CARDENAS, tal como lo muestra el oficio CQCP 3.5/058/2020-2021.

El día 4 de noviembre fue aprobado en Comisión V de la Cámara, sin modificaciones. Habiendo dejado como constancia la proposición del Honorable Representante Cesar Pachón.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El objeto de la presente ley es crear la licencia ambiental para la construcción o ampliación y operación de cementerios a fin de controlar la contaminación y proteger el ambiente y la salud de los seres vivos.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

En el marco legal vigente que rige el licenciamiento ambiental, Título VIII de la Ley 99 de 1993 y sus decretos reglamentarios, no se exige licencia ambiental para la construcción o ampliación y operación de cementerios.

Los cementerios, definidos como "el lugar destinado para recibir y alojar cadáveres, restos óseos, restos humanos y cenizas (...) excluidos los cenizos y osarios ubicados en iglesias.", definición que es acogida en el proyecto de ley, tiene como finalidad "prestar (...) los servicios de inhumación, exhumación y cremación de cadáveres o restos humanos y

óseos y el apoyo logístico para la práctica de necropsias y ritos religiosos.²

Los cementerios se clasifican de acuerdo a su destinación, naturaleza y régimen aplicable, como se muestra en las Tablas No. 1 y 2, a continuación:

TABLA No. 1.
CLASIFICACIÓN DE LOS CEMENTERIOS
DE ACUERDO CON SU DESTINACIÓN

CLASIFICACIÓN *	DESTINACIÓN
Cementerios de bóvedas	Son aquellos en los que predominan las inhumaciones en espacios cerrados y estructuras sobre el nivel del suelo.
Cementerios de sepulturas o tumbas	Son aquellos en los que predominan las inhumaciones en espacios y estructuras bajo el nivel del suelo.
Cementerios de bóvedas y sepulturas o tumbas	Son aquellos en los que se hacen inhumaciones en bóvedas y en sepulturas o tumbas.
Cementerios en altura	Son aquellos en los que se hacen inhumaciones en bóvedas, osarios o inhumación de cenizas en varios pisos.
Jardines cementerios	Son aquellos en los que se hacen inhumaciones en sepulturas o tumbas.

* Estos cementerios pueden tener osarios, cenizos y hornos crematorios.
Fuente: Resolución 5194 de 2010

TABLA No. 2.
CLASIFICACIÓN DE LOS CEMENTERIOS
DE ACUERDO CON SU NATURALEZA Y RÉGIMEN APLICABLE

CLASIFICACIÓN	NATURALEZA Y RÉGIMEN APLICABLE
Cementerio de naturaleza pública	Es todo aquel creado por una entidad de carácter público.
Cementerios de naturaleza privada	Es todo aquel creado por persona natural y/o jurídica de carácter privado.
Cementerios de naturaleza mixta	Es todo aquel cementerio financiado con capital público y privado.

Fuente: Resolución 5194 de 2010

COMPETENCIAS ADMINISTRATIVAS

En materia de salud, el artículo 516 de la Ley 09 de 1979 asigna la competencia al Ministerio de Salud hoy Ministerio de Salud y Protección Social, para expedir las normas y

¹ Artículo 3 de la Resolución 5194 de 2010.

² Artículo 4 de la Resolución 5194 de 2010.

<p>procedimientos para controlar en los cementerios cualquier riesgo de carácter sanitario para la salud o el bienestar de la comunidad, expidiendo para tal efecto la Resolución 5194 de 2010.</p> <p>Por su parte, en materia ambiental, la citada resolución dispone que los cementerios deben contar con "facilidades para el tratamiento, evacuación y disposición de residuos líquidos, sólidos y gaseosos."³</p> <p>Así mismo, cuando se generen residuos peligrosos "en el área de exhumación o de necropsias se deben tratar de acuerdo a lo previsto en el Decreto 2676 de 2000 y la Resolución 1164 de 2002 o las disposiciones que las modifiquen, adicionen o sustituyan."⁴</p> <p>Si el cementerio cuenta con hornos crematorios, "debe dar cumplimiento a la normatividad vigente en emisiones atmosféricas."⁵</p> <p>En materia urbanística, la resolución en mención determina que los cementerios "deberán contar previamente con la licencia de construcción emitida por parte de la dependencia u oficina administrativa que determine el municipio o distrito, para lo cual se debe tener en cuenta las disposiciones pertinentes de la Ley 09 de 1979 y los permisos ambientales correspondientes."⁶</p> <p>Para el funcionamiento del cementerio se requiere de un "concepto higiénico sanitario" expedido por la Secretaría de Salud Departamental, Municipal o Distrital de cada jurisdicción de acuerdo a sus competencias, adjunto los siguientes documentos⁷:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Copia legible del certificado de existencia y representación legal del cementerio. 2. Certificado de uso de suelos; los diagramas de flujo de los procesos de inhumaciones, exhumación, cremación, necropsias y manejo de residuos peligrosos. 3. Planos arquitectónicos completos de: las edificaciones e instalaciones; instalaciones eléctricas, hidráulicas y sanitarias; sistemas de tratamiento de residuos líquidos, sólidos y gaseosos. 4. Documentos necesarios que permitan comprobar el cumplimiento de los requisitos sobre localización y diseño, previstos en el Título IV de la presente resolución. 5. Licencias de urbanismo y construcción expedidas por las autoridades competentes. 6. Si la documentación se encuentra incompleta al momento de su recepción, de este hecho se le informará al interesado y si insiste en la radicación de la solicitud, se dará aplicación a lo previsto en el artículo 11 y subsiguientes del Código Contencioso Administrativo. <p>IMPACTO AMBIENTAL DE LOS CEMENTERIOS</p> <p>Los cementerios presentan las siguientes afectaciones ambientales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contaminación de aguas superficiales y subterráneas debido a los procesos de lixiviados de sustancias orgánicas, como resultado de la inhumación de cadáveres <p>³ Resolución 5194 de 2010, artículo 35, numeral 2. ⁴ <i>Ibid.</i>, artículo 12, numeral 3. ⁵ <i>Ibid.</i>, artículo 33. ⁶ <i>Ibid.</i>, artículo 34. ⁷ <i>Ibid.</i>, artículo 42</p>	<p>o restos humanos y óseos y el vertimiento de agua contaminada con sustancias químicas proveniente de pesticidas y sustancias orgánicas, sobre todo con restos de flores.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contaminación atmosférica como resultado de la cremación de cadáveres, restos humanos o restos óseos u órganos y/o partes humanas por medio de la energía calórica y por la suspensión de material particulado proveniente de residuos de material de construcción, polvo de las excavaciones, etc. • Contaminación por ruidos provenientes de las actividades de construcción. • Contaminación por generación de residuos peligrosos resultado de la exhumación o necropsias. • Contaminación del suelo por la generación de residuos de construcción, basura orgánica (principalmente flores) e inorgánica (papeles, envases, etc.) y la generación de materia orgánica que se lixivia en el suelo. • Contaminación por olores fétidos emanados por la descomposición de la materia orgánica. • Afectación de la cubierta vegetal, donde se depositan residuos sólidos (cemento, yeso, agregados, cal, cera, etc.) ya que esas zonas pierden su capacidad de poseer cubierta vegetal. <p>IV. MARCO LEGAL</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley 09 de 1979, dicta Medidas Sanitarias. • Ley 99 de 1993, crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA y se dictan otras disposiciones. • Decreto 948 de 1995, reglamenta parcialmente, la Ley 23 de 1973, los artículos 33, 73, 74, 75 y 76 del Decreto - Ley 2811 de 1974; los artículos 41, 42, 43, 44, 45, 48 y 49 de la Ley 9 de 1979; y la Ley 99 de 1993, en relación con la prevención y control de la contaminación atmosférica y la protección de la calidad del aire. • Decreto 2676 de 2000, reglamenta la gestión integral de los residuos hospitalarios. • Resolución 1164 de 2002, adopta el Manual de Procedimientos para la Gestión Integral de los residuos hospitalarios. • Decreto 1713 de 2002, reglamenta la Ley 142 de 1994, la Ley 632 de 2000 y la Ley 689 de 2001, en relación con la prestación del servicio público de aseo, y el Decreto Ley 2811 de 1974 y la Ley 99 de 1993 en relación con la Gestión Integral de Residuos Sólidos. • Decreto 1505 de 2003, modifica parcialmente el Decreto 1713 de 2002, en relación con los planes de gestión Integral de residuos sólidos. • Resolución 058 de 2002, establece normas y límites máximos permisibles de emisión para incineradores y hornos crematorios de residuos sólidos y líquidos.
<ul style="list-style-type: none"> • Decreto 1140 de 2003, modifica parcialmente el Decreto 1713 de 2002, en relación con el tema de las unidades de almacenamiento. • Resolución 886 de 2004, modifica parcialmente la Resolución No 0058 del 21 de enero de 2002. • Decreto 4741 2005, reglamenta parcialmente la prevención y el manejo de los residuos o desechos peligrosos generados en el marco de la gestión integral. • Resolución 5194 de 2010, se reglamenta la prestación de los servicios de cementerios, inhumación, exhumación y cremación de cadáveres. • Decreto 3930 de 2010, reglamenta parcialmente el Título I de la Ley 9ª de 1979, así como el Capítulo II del Título VI - Parte III- Libro II del Decreto-ley 2811 de 1974 en cuanto a usos del agua y residuos líquidos. • Decreto 1076 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible. • Resolución 2254 de 2017, adopta la norma de calidad del aire ambiente. • Decreto 050 de 2018, modifica parcialmente el Decreto 1076 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible en relación con los Consejos Ambientales Regionales de la Macrocuenca (CARMAC), el Ordenamiento del Recurso Hídrico y Vertimientos. <p>V. CONSIDERACIONES</p> <p>En desarrollo del estudio del presente proyecto de Ley se elevó solicitud al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y entidades competentes del objeto del referido Proyecto de Ley, para conceptuar sobre el mismo y en este sentido se recibió el siguiente pronunciamiento:</p> <p>La Agencia Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) emite concepto sobre la conveniencia jurídica del proyecto, en lo que tiene que ver con la necesidad de regular el licenciamiento ambiental para los cementerios afirma que:</p> <p>"No obstante, el funcionamiento de los cementerios ha sido históricamente tratada, legal y regulatoriamente, como una actividad sanitaria y no ambiental y para esta Autoridad dicha distinción aún mantiene vigencia."</p> <p>Así mismo la ANLA reconoce que si bien el Decreto 1076 de 2015 es responsable de evaluar y realizar seguimiento a las licencias ambientales en el marco de sus competencias con relación a los cementerios en esta lista afirma lo siguiente:</p> <p><i>En la actualidad, los cementerios no se encuentran enmarcados en el listado de proyectos sujetos a licenciamiento ambiental. Sin embargo, teniendo en cuenta el concepto y alcance de la licencia ambiental en la que se indica que el proyecto, obra o actividad que pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir</i></p>	<p><i>modificaciones considerables, los cementerios podrían considerarse como uno de éstos. Lo anterior, en tanto que generan impactos ambientales considerables como lo son generación de residuos peligrosos (especialmente patógenos), contaminación atmosférica (chimeneas de hornos crematorios), impactos al suelo y sobre todo aquellos cementerios tipo parque pueden llegar a generar impactos en las aguas subterráneas por filtración de contaminantes desde las sepulturas.</i></p> <p><i>Los impactos atrás aludidos son los que, por regla general, pueden llegar a generarse. Sin embargo, puede ser que alguno de ellos por estar cerca a áreas sensibles terrestres o acuáticas o por el desarrollo de la etapa constructiva podrían generar impactos adicionales y, dependiendo del uso o aprovechamiento de recursos naturales que el proyecto pudiese demandar, podría afirmarse la necesidad de un instrumento de evaluación y control ambiental.</i></p> <p><i>Ahora bien, puede que la licencia ambiental como instrumento de manejo y control llegara a ser un tanto excesiva para la magnitud y significancia de los impactos ambientales que se deriven del funcionamiento de un cementerio y de actividades conexas como un horno crematorio. No obstante, se reitera que desde el punto de vista técnico esta clase de proyectos en principio requerirían de un instrumento ambiental.</i></p> <p>Finalmente concluye sobre el PMA que:</p> <p><i>En el proyecto de Ley se menciona el PMA como figura bajo la cual debería operar el cementerio, sin embargo, actualmente esta figura sólo existe para aquellos proyectos que entraron a operar antes de la entrada en vigor de la Ley 99 de 1993. En ese sentido, no podría ser este el instrumento de manejo y control ambiental aplicable a los cementerios.</i></p> <p>Así mismo, se recibió concepto de la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia – CORPORINOQUIA- teniendo en cuenta que entidades de esta naturaleza, según ley 99 de 1993, tienen como función otorgar y velar por el cumplimiento de licencias, permisos, concesiones, autorizaciones y salvoconductos requeridos por la ley, para el uso y aprovechamiento o movilización de los recursos naturales renovable, entre otros. Dicho esto, esta entidad emite el siguiente concepto:</p> <p><i>Esta Corporación considera que, ya en el marco normativo colombiano se cuenta con los instrumentos de control necesarios para la prevención mitigación, corrección, compensación y manejo de los impactos ambientales de un proyecto obra o actividad, por lo tanto, para efectos de considerar la exigibilidad de licencia ambiental para cementerios bastaría con la revisión del Decreto Único Reglamentario 1076 de 2015 del Sector Ambiente Desarrollo Sostenible Capítulo 3, y de ser pertinente adicionar esta actividad dentro del Artículo 2.2.2.3.2.2 el Artículo 2.2.2.3.2.3 según sean las consideraciones del caso. "</i></p> <p>De igual manera, CORPORINOQUIA establece un punto clave a considerar, y es el tener en cuenta que este proyecto genera una carga fiscal para la mayoría de municipios del país categorizados en niveles 4, 5 y 6, puesto que el exigir una licencia ambiental para este</p>

servicio, se requiere de análisis y estudios que acarreen un costo financiero. Esta corporación señala:

Por otra parte, y observando la realidad nacional frente a este tipo de proyectos, los cuales para la mayoría de municipios del país que se encuentran categorizados en los niveles 4, 5 y 6, este servicio está a cargo de las administraciones municipales, por lo cual, la mera consideración de asignar una nueva carga por las obligaciones que una licencia ambiental conlleva requiere un análisis y estudio profundo, desde lo técnico, organizativo y financiero, por lo cual, sería pertinente la consideración sobre la capacidad que tienen estos entes territoriales de asumir dicha responsabilidad, o de cómo se les van a brindar los instrumentos administrativos para cumplir a cabalidad lo que la ley disponga.

En adición también se tiene en cuenta la proposición de modificación del artículo 4 del presente Proyecto de Ley, proposición presentada por el Honorable Representante Cesar Augusto Pachón Achury realizada en debate de primer debate, ante lo anterior se tiene que el concepto de fuente hídrica es abstracto y se puede limitar únicamente a los nacedores del recurso hídrico superficial, con lo cual quedarían desprotegidas otras zonas donde yacen las aguas superficiales, pero no corresponden a nacedores. Por otra parte, los acuíferos son solo un tipo de aguas subterráneas y el uso de dicha palabra en el artículo excluiría de protección a los demás tipos de aguas subterráneas. Adicionalmente, según menciona la ponencia la contaminación atmosférica como resultado de la cremación de cadáveres y por la suspensión de material particulado es uno de los impactos importantes de los cementerios y según el Instituto Nacional de Salud (INS) 17,549 muertes en Colombia están asociadas a mala calidad del agua, del aire y a la exposición a combustibles pesados.

Las emisiones de material particulado (PM 10 y PM2.5) son uno de los impactos más importantes sobre las afectaciones a la calidad del aire y los efectos para la salud pueden traducirse en enfermedades como la bronquitis, afectación de la conjuntiva ocular y problemas de oxigenación de la sangre.

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA EL SEGUNDO DEBATE.	COMENTARIO
ARTÍCULO 1°. OBJETO DE LA LEY. El objeto de la presente ley es crear la licencia ambiental para la construcción o ampliación y operación de cementerios y se dictan otras disposiciones a fin de controlar la contaminación y proteger el ambiente y la salud de los seres vivos.	Queda igual	
ARTÍCULO 2°. LICENCIA AMBIENTAL PARA CEMENTERIOS. Créase la licencia ambiental para la construcción o ampliación y operación de cementerios, autorización que será otorgada por la autoridad ambiental competente.	Queda igual	

TRANSICIÓN. Los cementerios que a la entrada en vigencia de la presente ley se encuentren en operación, deberán presentar un Plan de Manejo Ambiental ante la autoridad ambiental competente, dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición de la presente ley, para su respectiva evaluación.		
Parágrafo. Las autoridades ambientales competentes deberán fijar los términos de referencia dentro del mes siguiente a la solicitud del Plan de Manejo Ambiental.		
ARTÍCULO 6°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Queda igual	

VII. CONCLUSIONES

Por lo anteriormente expuesto, se colige que las actividades desplegadas por los cementerios pueden ocasionar diversos tipos de afectaciones al ambiente, originadas por los vertimientos de residuos líquidos, disposición de residuos sólidos y peligrosos y emisiones atmosféricas, según el caso.

No obstante, a ello, la diversa normatividad vigente carece de un enfoque integral que aborde de manera proactiva y preventiva los efectos negativos que sobre el ambiente puede ocasionar dicha actividad, en tanto se circunscribe a exigir el trámite de permisos correspondientes ante las autoridades ambientales competentes, tratando al ambiente y sus recursos naturales (agua, suelo, aire, fauna, paisaje, etc) como elementos separados y desarticulados.

Este enfoque fragmentado e incompleto hace necesario que el Congreso de la República ordene un trámite de licenciamiento ambiental en el cual, mediante un Estudio de Impacto Ambiental, se evalúen de manera integral todos los aspectos que puedan llegar a afectar el ambiente.

La relevancia del estudio del Impacto Ambiental tiene razón de ser en el derecho que tienen todas las personas, las generaciones presentes y futuras a gozar de un ambiente sano, que emerge del conjunto normativo configurativo del sistema ambiental, (...), sin lugar a dudas, el fundamento de la obligación que la legislación ambiental ha impuesto a las personas de presentar una declaración de efecto o de impacto ambiental, sustentada en la realización de los correspondientes estudios técnicos, acerca de cuáles son las consecuencias que en el ambiente o en los recursos naturales va a producir el desarrollo o ejecución de una determinada obra o actividad.⁸

⁸ Sentencia C-649 de 1997, M.P. Antonio Barrera Carbonell.

Parágrafo. El Gobierno nacional reglamentará las competencias de las autoridades ambientales para el otorgamiento de la licencia ambiental de que trata el presente artículo y expedirá los términos de referencia para la elaboración del estudio de impacto ambiental, dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.		
ARTÍCULO 3°. CEMENTERIOS. Se entiende por cementerio el lugar destinado para recibir y alojar cadáveres, restos óseos, restos humanos y cenizas.	ARTÍCULO 3°. CEMENTERIOS. Se entiende por cementerio el lugar destinado para recibir y alojar cadáveres, restos óseos, restos humanos y cenizas.	Teniendo en cuenta concepto de la Corporación Autónoma Regional de la Orinoquia – CORPORAQUIA.
Parágrafo. Quedan excluidos los cenizeros y osarios ubicados en iglesias, capillas y monasterios y los cementerios de comunidades indígenas.	Parágrafo. Quedan excluidos los cenizeros y osarios ubicados en iglesias, capillas y monasterios, los cementerios de comunidades indígenas y los cementerios ubicados en municipios de 5 y 6 categoría.	
ARTÍCULO 4°. PROHIBICIONES. Prohíbese el otorgamiento de licencia ambiental para la construcción o ampliación y operación de cementerios cuando se afecten humedales incluidos en la lista de humedales de importancia internacional (RAMSAR), páramos, manglares o acuíferos.	ARTÍCULO 4°. PROHIBICIONES. Prohíbese el otorgamiento de licencia ambiental para la construcción o ampliación y operación de cementerios cuando se afecten humedales incluidos en la lista de humedales de importancia internacional (RAMSAR), páramos, manglares, o acuíferos aguas subterráneas y aguas superficiales. "Cualquier tipo de fuente hídrica" así como cuando dicho cementerio se busque ubicar o se ubique en barrios, localidades, veredas y comunas que superen los niveles de emisión de material particulado (PM 2.5 y PM 10) permitidos en la normatividad colombiana y/o los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS).	Se tiene en cuenta la proposición realizada por el Honorable Representante Cesar Pachón.
ARTÍCULO 5°. RÉGIMEN DE	Queda igual	

Desde el año 1993 en Colombia se habla de Impacto Ambiental. A través de la Ley 99 de ese mismo año se creó el hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la que dispuso, como Principios Ambientales, que: "1. Los estudios de impacto ambiental serán el instrumento básico para la toma de decisiones respecto a la construcción de obras y actividades que afecten significativamente el medio ambiente natural o artificial."⁹

En el artículo 57 de la precitada Ley se define el Estudio de Impacto Ambiental, así:

"Se entiende por estudio de impacto ambiental, el conjunto de información que debe presentar ante la autoridad ambiental competente el interesado en el otorgamiento de una licencia ambiental.

El estudio de impacto ambiental contendrá información sobre la localización del proyecto, los elementos abióticos, bióticos, y socioeconómicos del medio que puedan sufrir deterioro por la respectiva obra o actividad, para cuya ejecución se pide la licencia, y la evaluación de los impactos que puedan producirse. Además, incluirá el diseño de los planes de prevención, mitigación, corrección y compensación de impactos, así como el plan de manejo ambiental de la obra o actividad.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirá los términos de referencia genéricos para la elaboración del estudio de impacto ambiental; sin embargo, las autoridades ambientales los fijarán de forma específica dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la radicación de la solicitud en ausencia de los primeros."

Posteriormente, el Decreto 1076 de 2015 "Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible", definió de manera taxativa el Impacto Ambiental, así: "[c]ualquier alteración en el medio ambiental biótico, abiótico y socioeconómico, que sea adverso o beneficioso, total o parcial, que pueda ser atribuido al desarrollo de un proyecto, obra o actividad."¹⁰

Así mismo, el mencionado decreto estableció los criterios para la evaluación del Estudio de Impacto Ambiental, supeditándolo a lo dispuesto por el "Manual de Evaluación de Estudios Ambientales de proyectos".¹¹

Bajo este entendido, si una persona jurídica o natural desea que se le expida una licencia ambiental para el desarrollo de un proyecto, debe adelantar un estudio de impacto ambiental, el cual permita prever las consecuencias que ha de tener en los recursos naturales y en el ambiente, así como las opciones, herramientas y medidas disponibles para mitigar dichas consecuencias.

Por todo lo anterior, es deber del congreso, en ejercicio de sus funciones constitucionales y legales, crear la licencia ambiental para la construcción o ampliación y operación de cementerios a fin de controlar la contaminación y proteger el ambiente y la salud de los seres vivos.

VIII. COMPETENCIA DEL CONGRESO

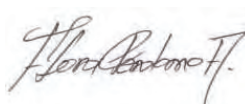

CONSTITUCIONAL:

ARTÍCULO 114. Corresponde al Congreso de la República reformar la

⁹ Ley 99 de 1993, artículo 1

¹⁰ Decreto 1076 de 2015 artículo 2.2.2.3.1.1.

¹¹ Ibid., artículo 2.2.2.3.3.4.

<p>Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración. el Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes</p> <p>ARTICULO 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:</p> <p>1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.</p> <p>LEGAL:</p> <p>LEY 3 DE 1992. Por la cual se expiden normas sobre las comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones.</p> <p>ARTÍCULO 2º Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.</p> <p>Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:</p> <p><i>Comisión Quinta.</i> Compuesta de trece (13) miembros en el Senado y diecinueve (19) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de: <u>régimen agropecuario; ecología; medio ambiente y recursos naturales; adjudicación y recuperación de tierras; recursos ictiológicos y asuntos del mar; minas y energía; corporaciones autónomas regionales.</u> (Subrayado por fuera del texto).</p> <p>LEY 5 DE 1992. Por la cual se expide el reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes</p> <p>ARTICULO 6o. CLASES DE FUNCIONES DEL CONGRESO. El Congreso de la República cumple: (...) 2. Función legislativa, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.</p> <p>ARTICULO 139. PRESENTACIÓN DE PROYECTOS. Los proyectos de ley podrán presentarse en la Secretaría General de las Cámaras o en sus plenarios.</p> <p>ARTÍCULO 140. INICIATIVA LEGISLATIVA. Pueden presentar proyectos de ley:</p> <p>1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas.</p> <p>IX. CONFLICTO DE INTERÉS</p> <p>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 la 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, que reza:</p> <p>"Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que</p>	<p>puedieran surgir en ejercicio de sus funciones.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>(...)"</p> <p>Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02630 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:</p> <p><i>"No cualquier interés configura la causal de desinversión 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".</i></p> <p>Se estima que la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley podría generar conflictos de interés en razón de beneficios particulares, actuales y directos a favor de un congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente o pariente dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, conforme a lo dispuesto en la ley, que tengan empresas vinculadas a la construcción o ampliación y operación de cementerios.</p> <p>Es menester señalar, que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente Proyecto de Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar incurso.</p> <p>X. PROPOSICIÓN</p> <p>Conforme a los argumentos expuestos y de acuerdo con el artículo 153º de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos presentar informe de ponencia positiva, y solicitamos a los miembros de la Cámara de Representantes dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 014 de 2020 Cámara "Por la cual se crea la licencia ambiental para cementerios y se dictan otras</p>
<p>disposiciones"</p> <p>De los Honorables Representantes,</p> <p> H.R. FLORAPERDOMO ANDRADE Cámara de Representantes por el Huila.</p> <p> H.R. OSCAR CAMILO ARANGO CARDENAS Cámara de Representantes por el Vichada</p>	<p>XI.</p> <p>TEXTO DEL ARTÍCULO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL PROYECTO DE LEY No. 014 DE 2020 CÁMARA.</p> <p><i>"Por la cual se crea la licencia ambiental para cementerios y se dictan otras disposiciones"</i></p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1º. OBJETO DE LA LEY. El objeto de la presente ley es crear la licencia ambiental para la construcción o ampliación y operación de cementerios y se dictan otras disposiciones a fin de controlar la contaminación y proteger el ambiente y la salud de los seres vivos.</p> <p>ARTÍCULO 2º. LICENCIA AMBIENTAL PARA CEMENTERIOS. Créase la licencia ambiental para la construcción o ampliación y operación de cementerios, autorización que será otorgada por la autoridad ambiental competente.</p> <p>Parágrafo. El Gobierno nacional reglamentará las competencias de las autoridades ambientales para el otorgamiento de la licencia ambiental de que trata el presente artículo y expedirá los términos de referencia para la elaboración del estudio de impacto ambiental, dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 3º. CEMENTERIOS. Se entiende por cementerio el lugar destinado para recibir y alojar cadáveres, restos óseos, restos humanos y cenizas.</p> <p>Parágrafo. Quedan excluidos los cenizeros y osarios ubicados en iglesias, capillas y monasterios, los cementerios de comunidades indígenas y los cementerios ubicados en municipios de 5 y 6 categoría.</p> <p>ARTÍCULO 4º. PROHIBICIONES. Prohibase el otorgamiento de licencia ambiental para la construcción o ampliación y operación de cementerios cuando se afecten humedales incluidos en la lista de humedales de importancia internacional (RAMSAR), páramos, manglares, o acuíferos aguas subterráneas y aguas superficiales, "Cualquier tipo de fuente hídrica" así como cuando dicho cementerio se busque ubicar o se ubique en barrios, localidades, veredas y comunas que superen los niveles de emisión de material particulado (PM 2.5 y PM 10) permitidos en la normatividad colombiana y/o los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS).</p> <p>ARTÍCULO 5º. RÉGIMEN DE TRANSICIÓN. Los cementerios que a la entrada en vigencia de la presente ley se encuentren en operación, deberán presentar un Plan de Manejo Ambiental ante la autoridad ambiental competente, dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición de la presente ley, para su respectiva evaluación.</p> <p>Parágrafo. Las autoridades ambientales competentes deberán fijar los términos de referencia dentro del mes siguiente a la solicitud del Plan de Manejo Ambiental.</p>

ARTÍCULO 6°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

De los Honorables Representantes,



H.R. FLORAPERDOMO ANDRADE
Cámara de Representantes por el Huila.



H.R. OSCAR CAMILO ARANGO CARDENAS
Cámara de Representantes por el Vichada

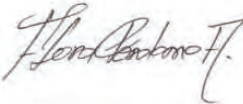
afecten humedales incluidos en la lista de humedales de importancia internacional (RAMSAR), páramos, manglares o acuíferos. “Cualquier tipo de fuente hídrica”

ARTÍCULO 5°. RÉGIMEN DE TRANSICIÓN. Los cementerios que a la entrada en vigencia de la presente ley se encuentren en operación, deberán presentar un Plan de Manejo Ambiental ante la autoridad ambiental competente, dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición de la presente ley, para su respectiva evaluación.


Parágrafo. Las autoridades ambientales competentes deberán fijar los términos de referencia dentro del mes siguiente a la solicitud del Plan de Manejo Ambiental.

ARTÍCULO 6°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



FLORA PERDOMO ANDRADE
Representante a la Cámara
Coordinadora Ponente



OSCAR CAMILO ARANGO C.
Representante a la Cámara
Ponente.

La relación completa de la aprobación en primer debate del Proyecto de Ley consta en el Acta No. 018 correspondiente a la sesión realizada el día 4 de noviembre de 2020; el anuncio de la votación del Proyecto de ley se hizo el día 30 octubre de 2020, según consta en el Acta No. 017.



JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ
Secretario Comisión Quinta
Cámara de Representantes

TEXTO APROBADO EN LA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN QUINTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EL DÍA 4 DE NOVIEMBRE DE 2020, REALIZADA MEDIANTE LA PLATAFORMA GOOGLE MEET.

PROYECTO DE LEY 014 DE 2020 CÁMARA, “**POR LA CUAL SE CREA LA LICENCIA AMBIENTAL PARA CEMENTERIOS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**”.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. OBJETO DE LA LEY. El objeto de la presente ley es crear la licencia ambiental para la construcción o ampliación y operación de cementerios y se dictan otras disposiciones a fin de controlar la contaminación y proteger el ambiente y la salud de los seres vivos.

ARTÍCULO 2°. LICENCIA AMBIENTAL PARA CEMENTERIOS. Créase la licencia ambiental para la construcción o ampliación y operación de cementerios, autorización que será otorgada por la autoridad ambiental competente.

Parágrafo. El Gobierno nacional reglamentará las competencias de las autoridades ambientales para el otorgamiento de la licencia ambiental de que trata el presente artículo y expedirá los términos de referencia para la elaboración del estudio de impacto ambiental, dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

ARTÍCULO 3°. CEMENTERIOS. Se entiende por cementerio el lugar destinado para recibir y alojar cadáveres, restos óseos, restos humanos y cenizas.

Parágrafo. Quedan excluidos los cenizarios y osarios ubicados en iglesias, capillas y monasterios y los cementerios de comunidades indígenas.

ARTÍCULO 4°. PROHIBICIONES. Prohíbese el otorgamiento de licencia ambiental para la construcción o ampliación y operación de cementerios cuando se

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 019 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON LOS PROYECTOS DE LEY NÚMERO 155 DE 2020 CÁMARA Y NÚMERO 221 DE 2020 CÁMARA

por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D. C., febrero de 2021


Presidente
OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Comisión Sexta - Cámara de Representantes.
CONGRESO DE LA REPÚBLICA.
Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate al proyecto de Ley No. 019 de 2020 Cámara acumulado con los proyectos de Ley No. 155 de 2020 Cámara y No. 221 de 2020 cámara “Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)”, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”


Respetado Presidente cordial saludo.

En cumplimiento de la honrosa designación recibida de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, y de conforme con lo establecido en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, atentamente nos permitimos rendir informe de ponencia para segundo debate en los términos que a continuación se disponen.


De usted cordialmente,




AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Coordinador Ponente



MILTON HUGO ANGULO
Ponente



EMETERIO MONTÉS DE CASTRO
Ponente



RODRIGO ROJAS LARA
Ponente

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Para efectos de la presente ponencia, se indican a continuación:

- I. Antecedentes
- II. Objetivos de las iniciativas
- III. Exposición de motivos
 - 1. Objeto
 - 2. Justificación y conveniencia
 - 3. Marco Legal
 - 4. Impacto Fiscal
- IV. Conflicto de interés
- V. Proposición.
- VI. Texto propuesto para segundo debate.

I. ANTECEDENTES

A continuación, los ponentes haremos una breve reseña sobre los antecedentes de cada uno de los proyectos que fueron acumulados por la Mesa Directiva con el propósito de que se tenga conocimiento de lo que contemplan las iniciativas y de lo que quisieron plasmar los autores en aras de una mejor comprensión para el desarrollo legislativo.

1.1 Proyecto de ley Numero 019 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)"

El día 20 de julio del año 2020 fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el proyecto de ley en mención, suscrito por los honorables Representantes Nubia López Morales, Rodrigo Arturo Rojas, Elizabeth Jay-PangDíaz, Alexander Bermúdez Lasso, Edgar Alfonso Gómez Román, Fabio Fernando Arroyave y Adriana Gómez Millán, iniciativa que en su parte general expresa su propósito establecer una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) cuando la póliza no haya sido afectada en el anualidad anterior

1.2 Proyecto de Ley No.155 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones"

II. OBJETIVOS DE LAS INICIATIVAS

- **PL 019/20C:** "Por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)".

OBJETO: El objeto de la presente ley es establecer una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) cuando la póliza no haya sido afectada en la anualidad anterior y el análisis de los factores de frecuencia y severidad de la siniestralidad del parque automotor asegurado así lo permita.

Se establece una disminución de hasta el 10% en el cobro de la tarifa para los vehículos que, en cualquier categoría, no hayan afectado la póliza en la anualidad inmediatamente anterior. La disminución de la que trata el proyecto de ley es considerada por los autores como un incentivo para que los conductores contribuyan con la seguridad vial del país a través de prácticas y actitudes responsables.

- **PL 155/20C:** "Por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones".

OBJETO: El objeto del presente proyecto de ley es incentivar el buen comportamiento vial de los propietarios de motocicletas y/o usuarios de las mismas; aunado a lo anterior, las medidas previstas en el presente proyecto de ley buscan la paridad frente a los costos del seguro SOAT entre los propietarios de vehículos automotores.

Este proyecto propone que solamente las motos obtengan un descuento del SOAT así:

- 1 año sin afectar la póliza: descuento del 15%
- 2 años seguidos sin afectar la póliza: descuento del 20%
- 3 años seguidos sin afectar la póliza: descuento del 25%
- 4 años seguidos sin afectar la póliza: descuento del 30%
- 5 o más años seguidos sin afectar la póliza: descuento del 35%

Propone también unos sobrecostos en el SOAT solo para las motos.

- Si se afecta la póliza el año anterior, por una (1) sola vez: se recarga el 10%
- Si se afecta la póliza el año anterior, por dos (2) o más veces: se recarga el 5% por cada vez.

- **PL 221/20C:** "Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se establecen medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y se dictan otras disposiciones."

El día 20 de julio del año 2020 fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el proyecto de ley en mención, suscrito por los honorables Representantes Jaime Rodríguez Contreras y Jairo Humberto Cristo Correa, iniciativa que en su parte general expresa su propósito de incentivar el buen comportamiento vial de los propietarios de motocicletas y/o usuarios de las mismas, así como buscar la paridad frente a los costos del seguro SOAT entre los propietarios de vehículos automotores.

1.3 proyecto de ley No. 221 de 2020 Cámara "Por la cual se modifica la ley 769 de 2002 y se establecen medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito -SOAT-, por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y se dictan otras disposiciones".

El día 20 de julio del año 2020 fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el proyecto de ley en mención, suscrito por los honorables Representantes Alejandro Vega, Laura Ester Fortich, Andrés David Calle Aguas, Julián Peinado, Alejandro Carlos Chacón, Nilton Córdoba Manyona, Juan Fernando Reyes Kuri, Adriana Gómez Millán, Carlos Ardila Espinosa y Víctor Ortiz Joya, iniciativa que en su parte general expresa su propósito de establecer medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y fortalecer la capacidad institucional de la Administradora de los Recursos del SGSSS -ADRES.

Los proyectos se publicaron en la Gaceta N° 629 de 2020 y la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional permanente designó a los Honorables Representantes Aquileo Medina Arteaga (coordinador ponente), Rodrigo Arturo Rojas Lara, Emeterio Montes y Milton Angulo Viveros para rendir ponencia y efectuar el primer debate ante la Comisión Sexta.

Posteriormente, en la sesión ordinaria celebrada el 14 de diciembre de 2020 se aprobó el informe de ponencia, la proposición y el articulado de forma unánime; el informe de ponencia para primer debate se encuentra en Gaceta 1476 de 2020. No obstante, para el desarrollo del segundo debate, la Mesa Directiva de la Comisión Sexta designó nuevamente como ponentes a los Honorables Representantes Aquileo Medina Arteaga (coordinador ponente), Rodrigo Arturo Rojas Lara, Emeterio Montes y Milton Angulo Viveros para rendir el presente informe de ponencia ante la plenaria de la Honorable Cámara de Representantes, y poner a su consideración la proposición de segundo debate del presente proyecto de Ley.

OBJETO: Su objeto es establecer medidas para incrementar la adquisición y renovación del SOAT por propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y fortalecer la capacidad institucional de la Administradora de los Recursos del SGSSS -ADRES.

- Si renueva el SOAT más de 30 días antes de su vencimiento: 15% descuento.
- Si renueva entre 30 y 14 días antes del vencimiento: 10% descuento.
- Si renueva entre 15 y 7 días antes del vencimiento: 5% descuento.
- Si renueva entre 6 días antes del vencimiento y 14 días después: paga la tarifa plena establecida.
- Si renueva pasados 15 días o más de su vencimiento: 10% de recargo en el SOAT. (excepto los vehículos antiguos y clásicos).
- Establece validez presentar el SOAT en documento físico o digital.
- Establece suspender la licencia por 5 años cuando alguien porte un SOAT fraudulento e ilegal.

Fortalecer al ADRES en su función de recuperación de cartera por los pagos de accidentes de tránsito por vehículos no asegurados. El DNP efectuará un estudio técnico para verificar la capacidad de la ADRES para cumplir con dicha recuperación de cartera. De acuerdo con ese estudio, se destinarán los recursos para su fortalecimiento institucional y tecnológico.

III. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto

El propósito del proyecto se encamina a establecer medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional mediante la adopción de incentivos que apremien los hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en todo caso no incrementará el valor de la póliza.

2. Justificación y conveniencia

El panorama colombiano en materia de seguridad vial es preocupante, no sólo por los altos niveles de accidentalidad que se observan en el país sino porque, de acuerdo con Fasecolda¹, son estos accidentes de tránsito una de las principales causas de muertes violentas en Colombia.

¹ Varela, C. (2018). Seguridad vial, el reto del nuevo gobierno. *Revista Federación de Aseguradores Colombianos – Fasecolda*, No. 171.

Este proyecto de ley propone incentivar un comportamiento idóneo frente a la responsabilidad social que representa la acción de conducir un vehículo, que es jurídicamente considerada como una actividad peligrosa, y la necesidad de cuidado que se debe tener con respecto a los demás actores viales.

Este proyecto de ley está encaminado a incrementar del aseguramiento en el país y, de esta manera, al fortalecimiento del sistema de Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito –SOAT-, como mecanismo de protección de los actores viales en Colombia.

Dada la falta de cultura del seguro en Colombia como premisa aceptada -especialmente en las zonas alejadas de las grandes ciudades del país²-, es necesario tomar medidas dirigidas a cambiar de forma radical esta situación. Este proyecto pretende servir como herramienta legal que motive un cambio real de conducta en los actores viales, especialmente en lo relativo a la adquisición del SOAT.

Para ello, se propone hacer uso del incentivo económico para incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional.

Por lo anterior, este proyecto de ley, pretende establecer incentivos positivos representados en descuentos que van desde el 10% hasta el 35% del valor del SOAT para todo vehículo motorizados a nivel nacional sin exclusión alguna en caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior. A través de esta medida este proyecto de ley busca promover la educación vial y reducir el nivel de accidentalidad de aquellos conductores o propietarios de vehículos que al no presentar accidentes de tránsito y hacer uso del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) verán un descuento en su adquisición.

Atendiendo a las razones expuestas por los autores del proyecto de ley 155 de 2020 Cámara, las medidas de confinamiento obligatorio han reducido los niveles de riesgo de accidente debido a la menor cantidad de vehículos en circulación. Según el más reciente informe del Observatorio Nacional de Seguridad Vial³, entre enero y abril de este año las víctimas mortales en accidentes de tránsito han disminuido 11,9%, lo cual representa 224 personas fallecidas menos que en el mismo periodo de 2019. Esto, implica una reducción en el desembolso de los recursos del SOAT de un 9,1% solo en este periodo. Por su parte, la siniestralidad de los vehículos durante los 45 días de confinamiento total, se redujo en un 70%.

² El Tiempo. (2018). La evasión del Soat supera el 50% según la Contraloría. Recuperado del sitio web: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/evasion-en-el-soat-en-colombia-284296>

³ Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2020. <https://ansv.gov.co/observatorio/index31b.html?op=Documentacion&id=49#>

Si bien, por la alta accidentalidad el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito debe tener un costo más elevado para quienes cuentan con más índices de siniestralidad, en este caso en particular las motos en comparación con los costos que pagan otros propietarios de vehículos automotores según la tabla de Seguros del Estado para el 2018, el costo del SOAT para una motocicleta de menos de 100 c.c. giraba alrededor de los \$337.650 mil pesos, y las motos de mayor cilindraje hasta los \$ 510.750 mil pesos en cambio un vehículo familiar debía pagar en promedio de 408.425 mil pesos por concepto de SOAT, un precio muy alto que termina siendo una limitante para muchos conductores y propietarios de vehículos que muchas veces trabajan con sus vehículos.

Aunado lo anterior, si observamos el costo de una motocicleta de menos de 100 c.c. que es de alrededor 3 millones y 3 millones y medio⁴, entonces el precio del seguro anual representaría un 12% del valor del vehículo mientras que el porcentaje frente al vehículo familiar que en promedio su valor es 35 millones⁵ de pesos sería de 1%. En consecuencia se está exigiendo un mayor pago por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito a los propietarios de vehículos moto, que en la mayoría de los casos son de estratos económicamente más bajos, que a los propietarios de vehículos familiares; es decir, que resulta sobredimensionado el valor del SOAT de las motocicletas en comparación con los demás tipos de vehículos automotores.

No obstante, es de señalar que de acuerdo con un estudio efectuado por la Asociación Intermediaria de Seguros (ACOIS), Perú registra el precio más alto del seguro obligatorio para motocicletas de los países de la región y Colombia el segundo lugar, si se mira el promedio de los precios que tienen las motos según su cilindraje, los usuarios colombianos de estos automotores cancelan alrededor de US\$151,45.⁶ La siguiente tabla se observa el comparativo en la región:



⁴<https://www.auteco.com.co/>
⁵<https://www.chevrolet.com.co/cruze-sedan/test-drive.html>
⁶<http://acois.com.co/index.php/blog/24-colombia-y-peru-el-soat-mas-carro-de-la-region>

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

Está definido en la legislación colombiana, específicamente en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002, como un seguro del que deben disponer los vehículos para poder transitar en el territorio nacional y que ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito. Este seguro y sus coberturas hacen parte del sistema general de seguridad social en salud del país y las tarifas máximas que pueden cobrar las entidades aseguradoras para expedirlo están calculadas por la Superintendencia Financiera de Colombia.

De acuerdo con esta misma Superintendencia, el SOAT fue creado bajo la filosofía de solidaridad, equidad y sostenibilidad. La equidad y solidaridad se fundamentan en la atención a los lesionados en accidentes de tránsito con el fin de garantizar la atención oportuna y procurando preservar la vida del ser humano afectado sin importar su nivel socioeconómico. Para garantizar estos pilares, los recursos del SOAT son administrados por diferentes entes territoriales a nivel nacional, de índole público y privado (aseguradoras, agencia nacional de seguridad vial, etc).

Periódicamente la Superintendencia Nacional de Salud y la Superintendencia Financiera de Colombia revisan la sostenibilidad del sistema. Ambas buscan atención oportuna y eficaz de los lesionados y velar por los derechos de los consumidores ante las aseguradoras por la adquisición de este tipo de seguro y las tarifas que las mismas deben cobrar.

La razón de ser de este seguro se debe al cubrimiento, en caso de accidente de tránsito, a todos los lesionados:

- Al conductor.
- A los ocupantes particulares.
- A los pasajeros (vehículos de servicio público).
- A los peatones.

En los casos en que no existe seguro o el vehículo no es identificado, la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES), a través de la subcuenta de Eventos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT), cubre a los lesionados.

Así mismo, se debe también al universo de coberturas que alcanza. Esto es:

- Atención inicial de urgencias y atención de urgencias.
- Hospitalización.
- Suministro de material médico-quirúrgico, osteosíntesis, órtesis y prótesis.
- Suministro de medicamentos.
- Tratamientos y procedimientos quirúrgicos.
- Servicios de diagnóstico.
- Rehabilitación.

Sobre la sostenibilidad de los recursos del SOAT

Como ya se ha dicho, la Superintendencia Financiera de Colombia es la entidad encargada de calcular las tarifas del SOAT con el término de cada año. Adicionalmente, también es la encargada de verificar que los recursos del SOAT deban ser suficientes para garantizar la oportuna y adecuada atención de los lesionados en accidentes de tránsito, para lo cual los ingresos percibidos por los diferentes actores del sistema deben sufragar los costos y gastos que se deriven en dicha atención.

Para verificar la suficiencia de los recursos del SOAT, la Superintendencia analiza periódicamente los factores de frecuencia y severidad de la siniestralidad del parque automotor asegurado. Para ello es necesario conocer el número de accidentes de tránsito y el valor pagado en las diferentes coberturas, así como el número de pólizas SOAT expedidas para los vehículos que circulan por el territorio nacional. **En consecuencia, el incremento en el número de accidentes de tránsito y los costos asociados a la atención de los lesionados frente a las tarifas que actualmente se cobran pueden llegar a afectar la suficiencia de los recursos del SOAT⁷.** (Resaltado propio).

Tomando en consideración dichos elementos, la Superintendencia Financiera de Colombia calcula las tarifas máximas que pueden cobrar las entidades aseguradoras para expedir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT para cada una de las 36 categorías de vehículos automotores en Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).

Sobre el resultado de los tres años anteriores

Para la construcción de este esta ponencia se tuvo en cuenta lo postulado por los autores, y se tuvo en cuenta los resultados del ejercicio de análisis y cálculo derivados del número de accidentes de tránsito y los costos asociados a la atención de los lesionados frente a las tarifas, de los últimos tres años.

Así, por ejemplo, se tiene que "los resultados de los análisis realizados por la Superintendencia para los años 2010 a 2016, arrojaron suficiencia de los recursos disponibles en el sistema. Sin embargo, el último estudio realizado evidenció un incremento en los accidentes de tránsito y en el valor pagado por estos, lo que pone en riesgo la suficiencia de los recursos⁸."

Por lo tanto, la tarifa establecida para el 2018, como producto de los accidentes y la siniestralidad del 2017 tuvo que ser aumentada. En diciembre de 2017, se llegó a la conclusión que la alta accidentalidad y el costo que esto representa llevaron a la Superintendencia Financiera a realizar un alza en las tarifas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat) a partir del primero de enero del 2018. "El último estudio realizado evidenció un incremento en los accidentes de tránsito y en el valor pagado por estos, lo que pone en riesgo la suficiencia de los recursos⁹."

⁷Superintendencia Financiera de Colombia, 2017. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
⁸Superintendencia Financiera de Colombia, 2017. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
⁹Superintendencia Financiera de Colombia, 2017. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

<p>reparación total o parcial del perjuicio, por lo que con esta nueva cobertura o amparo dentro del SOAT, se está dando una solución sentida y de alivio a muchos propietarios de automotores que no pueden pagar un seguro de todo riesgo.</p> <p>Es una realidad la cantidad de colisiones sin mayores consecuencias, pero que no pueden ser conciliadas o superadas entre las partes, por la ausencia de una forma amigable de arreglar estos eventos menores y esto se lograra con una cobertura adicional que este dentro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el cual debe establecer este amparo, para lo cual debe eliminarse las comisiones que se pagan a los intermediarios.</p> <p>En lo que debe concentrarse la atención del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), será en permitir que verdaderamente sea utilizado cuando surjan eventos de colisiones que causen una lesión o que, siendo una simple abolladura, sea remediado de manera rápida y oportuna y evitar que la movilidad de grandes y pequeñas urbes se vea afectada y que si no hay un seguro general deba acudir a la justicia ordinaria y busque la reparación del daño.</p> <p>El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), siendo un deber su expedición para cuando se registra un vehículo y para transitar, debe verse que es un acto de responsabilidad del propietario del vehículo tenerlo o renovarlo anualmente, so pena de sanciones por incumplir con la emisión de dicha póliza.</p> <p>Es por ello, por lo que, así como existe una cobertura para cubrir los gastos de lesionados, también debe existir un amparo para los choques simples, pues si bien el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se concibió para atender lesionados o hasta fallecidos, no es menos cierto que un daño o cheque simple, es también un accidente de tránsito y por ende con una necesaria cobertura.</p> <p>Un aspecto que merece relevancia sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), es que dentro del costo del mismo, están contemplados algunas coberturas que permiten cubrir los gastos del lesionado. Es por ello que es importante que también pueda incluirse alguna forma de que se cubra la parte de reconocer algunos daños materiales de los vehículos involucrados.</p> <p>De otra parte, es una realidad que ante un choque simple la atención del evento es demasiado lenta, lo que adicional a que existe congestión vehicular, con una colisión y daño de latas, el caos llega a la atención por parte de un vehículo policial tarda demasiado, razón de más para buscar alternativas de mejora con las ayudas técnicas y tecnológicas existentes, como es la utilización de drones que ya Bogotá los emplea.</p> <p>La utilización de los equipos de alta tecnología como drones, ha permitido en ciudades capitales atender este tipo de eventos de manera ágil y oportuna, evitando que se congestionen más los corredores viales de ciudades de todo tipo.</p> <p>La utilización de estos equipos tipo dron, deberá ser establecido por las autoridades locales como un valor agregado de su actividad de prevención, lo que, unido a las facultades de control y vigilancia, seguro redundaran en mejores condiciones de movilidad de todas las ciudades del país.</p>	<p>En consecuencia, con el pago del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), los propietarios de vehículos tipo moto o automotor en sus diferentes modalidades, contarán con una cobertura que les permite conciliar los daños simples y con el apoyo de los drones, se solucionan cantidades de inconvenientes en las vías.</p> <p>De allí, que debe ser obligatorio que todo vehículo registrado deba contar con dicho Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), sea que circule o no el automotor, es preciso que sea renovado anualmente de manera automática so pena de la imposición de sanciones que prevé el Código Nacional de Tránsito.</p> <p>Y tal como ya lo hemos mencionado valga la pena destacar algunas consideraciones generales sobre el SOAT: El SOAT es un Seguro Obligatorio que debe tener todos los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional; esta póliza busca amparar de manera inmediata las lesiones personales que se causen a las personas en accidentes de tránsito; convirtiéndolo en un instrumento auxiliar del Sistema General de la Seguridad Social en Salud del país. Esto es una buena práctica, no obstante, está siendo necesario que en vez de que las compañías paguen una intermediación o comisión, dicho monto mejor sea empleado como una cobertura para arreglar los llamados choques simples.</p> <p>El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), está concebido desde el Decreto Ley 663 de 1993, "Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración" de la Superintendencia Financiera de Colombia; donde crea el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (artículo 191); este Decreto en su artículo 193, numeral 5° establece que en la determinación de las tarifas se debe obedecer a los principios de equidad, suficiencia y moderación.</p> <p>Con relación a la propuesta de nueva cobertura resulta necesario traer a colación el marco legal que permite su inclusión, así: La Constitución Política de Colombia faculta al Congreso de la Republica en sus artículos 114 y 150, a hacer las leyes, reformarlas o derogarlas. En el mismo sentido, la Ley 5 de 1992, en su artículo 6 numeral 2° establece dentro de las funciones del Congreso la de elaborar, interpretar, reformar, y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación. Para el caso puntual se propone adicionar un nuevo artículo a la Ley 769 de 2002; donde quede establecida una cobertura adicional dentro del valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los vehículos de todo tipo y así permitir unos arreglos directos entre compañías de seguros que emiten dicho documento.</p> <p>Tal creación de orden legal cumple con los requisitos de los artículos 158 y 169 Constitucional referentes a unidad de materia y título, además el artículo 13 Constitucional establece el deber del Estado de promover las condiciones necesarias para que todos gocemos de un trato igual y efectivo y de proteger a grupos sociales que se encuentra en debilidad manifiesta o que sus condiciones socioeconómicas los pongan en situaciones de inferioridad o debilidad.</p> <p>El artículo segundo de la Constitución establece que son fines del Estado: "ARTICULO 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo."</p>
<p><u>Las autoridades de la Republica están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.</u> (Negrilla y subrayado fuera de texto).</p> <p>La Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", en el parágrafo primero de su artículo 4 establece que el Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país; en ese sentido el incluir un amparo adicional, como mecanismo efectivo de solución de controversias menores y en donde debe salir a flote las realizaciones a lo largo de lo aprendido.</p> <p>Esta medida de adicionar el artículo 42A en la Ley 769 de 2002, resulta conveniente toda vez que promueve una cultura de arreglo directo entre compañías de seguros bajo el concepto de los amparos o coberturas del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), es una necesidad y una mejora en el pago de perjuicios. Esto debe ser una prioridad, pues adicional a que no se cobrará más por dicho seguro, también se despejarán las vías mediante el apoyo de drones que fugan con dicha labor.</p> <p>Bajo los anteriores argumentos se expone la necesidad de incluir esta nueva medida para mejorar las condiciones de los asegurados con el SOAT y poder atender a los lesionados, fallecidos o los simples daños materiales de un vehículo.</p> <p>Finalmente, teniendo en cuenta todo lo anterior esta iniciativa resulta de vital importancia si se tiene en cuenta que según cifras de FASECOLDA hasta el mes de agosto del año en curso de los cerca de 15.730.334 de vehículos que conforman el parque automotor registrado en el RUNT, es cerca de 7.708.048 NO cuentan con un seguro de SOAT, es decir que estamos hablando que el porcentaje de evasión de este seguro obligatorio es casi del 49%, lo que sin duda pone en riesgo a todos los actores viales, incluidos los más vulnerables como lo son motociclistas, ciclistas y peatones. En ese sentido, este tipo de iniciativas son vitales si se quiere mejorar la seguridad vial, en esta oportunidad a través de la generación de incentivos para que los propietarios de vehículos adquieran el SOAT, así como promover el buen comportamiento de los conductores con descuentos por la no afectación de dichas pólizas.</p> <p>3. MARCO LEGAL</p> <p>La Constitución política de Colombia faculta al Congreso de la República en su artículo 114 y 150 hacer las leyes, reformarlas o derogarlas. En el mismo sentido, la ley 5° de 1992, en su artículo 6° numeral 2 establece dentro de las funciones del Congreso la de elaborar, interpretar, reformar, y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación. Para el caso puntual se propone crear un parágrafo al artículo 42 de la ley 769 de 2002; donde se den incentivos sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los vehículos motos.</p>	<p>Aunado a lo anterior el proyecto cumple con los requisitos de los artículos 158 y 169 Constitucional referentes a unidad de materia y título, además el artículo 13 Constitucional establece el deber del Estado de promover las condiciones necesarias para que todos gocemos de un trato igual y efectivo y de proteger a grupos sociales que se encuentra en debilidad manifiesta o que sus condiciones socioeconómicas los pongan en situaciones de inferioridad o debilidad.</p> <p>El artículo segundo de la Constitución establece que son fines del Estado: ARTICULO 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.</p> <p><u>Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.</u> (Negrilla y subrayado fuera de texto)</p> <p>La ley 769 de 2002, Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, en el parágrafo primero de su artículo 4° establece que El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país; en ese sentido se presenta el este proyecto de ley, como mecanismo persuasivo del buen comportamiento vial que disminuya la accidentalidad en el país.</p> <p>El decreto ley 663 de 1993, "Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración." de la Superintendencia Financiera de Colombia; crea el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (artículo 191); este decreto en su artículo 193, numeral 5° establece que en la determinación de las tarifas se debe obedecer a los principios de equidad, suficiencia y moderación.</p> <p>4. IMPACTO FISCAL</p> <p>Dando cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, es necesario indicar que el nuevo artículo, no genera impacto fiscal en la medida en que, al fijar una cobertura adicional, pero desmontando el rubro destinado a las comisiones que se pagan a los intermediarios, hace que deba mantenerse los costos del seguro.</p> <p>Empero, se insta al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que durante la discusión de esta iniciativa exprese la proyección del impacto que causaría sobre los recaudos y el presupuesto de la nación si así se causara de conformidad a lo establecido por la Corte Constitucional en sentencia 0-315 de 2008, así:</p>

"Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las provisiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo". (Negrilla y subrayado fuera de texto).

IV. CONFLICTO DE INTERES

En cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, por el cual se modifica el artículo 29 de la Ley 5ª de 1992, se considera que el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación por cuanto se trata de un proyecto de carácter general que no crea un beneficio o perjuicio particular, actual y directo; sin perjuicio, del propio análisis que deberá hacer cada Congresista respecto de su situación individual.

V. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, solicitamos a la Plenaria de la honorable Cámara de Representantes dar segundo debate, al proyecto de Ley No. 019 de 2020 Cámara acumulado con los proyectos de Ley No. 155 de 2020 Cámara y No. 221 de 2020 cámara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)", se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones"

De los congresistas,



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Coordinador Ponente



MILTON HUGO ANGULO
Ponente



EMETERIO MONTES DE CASTRO
Ponente



RODRIGO ROJAS LARA
Ponente

VI. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NO. 019 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON LOS PROYECTOS DE LEY NO. 155 DE 2020 CÁMARA Y EL NO. 221 DE 2020 CÁMARA.

"Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)", se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones"

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial.

Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.

Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1º y 2º al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

Parágrafo 1º. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:

- a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del quince por ciento (15%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).
- b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinte por ciento (20%) en el valor de la tarifa del SOAT.
- c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinticinco por ciento del (25%) en el valor de la tarifa del SOAT.
- d) Si en los cuatro (4) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta por ciento del (30%) en el valor de la tarifa del SOAT.
- e) Si cumple cinco años o más sin hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta y cinco por ciento del (35%) en el valor de la tarifa del SOAT.

Parágrafo 2º. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.

Artículo 3. Adiciónense el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:

ARTÍCULO 42A. ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple entre vehículos.

La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero (1º) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada.

A efectos de evitar un incremento en el valor de la póliza, las compañías aseguradoras eliminarán el reconocimiento de comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros.

Parágrafo 1º. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.

Parágrafo 2º. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, facúltase al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).

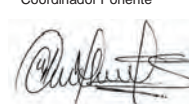
Artículo 4. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Coordinador Ponente





MILTON HUGO ANGULO
Ponente



EMETERIO MONTES DE CASTRO
Ponente



RODRIGO ROJAS LARA
Ponente

<p style="text-align: center;">TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA CATORCE (14) DE DICIEMBRE DE 2020, AL PROYECTO DE LEY No. 019 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON LOS PROYECTOS DE LEY No. 155 DE 2020 CÁMARA y No. 221 DE 2020 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;">“POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)”, SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial.</p> <p>Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.</p> <p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> <p>Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del quince por ciento (15%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinte por ciento (20%) en el valor de la tarifa del SOAT. c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinticinco por 	<p>ciento del (25%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <ul style="list-style-type: none"> d) Si en los cuatro (4) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta por ciento del (30%) en el valor de la tarifa del SOAT. e) Si cumple cinco años o más sin hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta y cinco por ciento del (35%) en el valor de la tarifa del SOAT. <p>Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p> <p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>ARTÍCULO 42A. ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple entre vehículos.</p> <p>La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero (1°) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada.</p> <p>A efectos de evitar un incremento en el valor de la póliza, las compañías aseguradoras eliminarán el reconocimiento de comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros.</p> <p>Parágrafo 1°. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.</p> <p>Parágrafo 2°. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, facítese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las</p>
<p>reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).</p> <p>Artículo 4. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p> <p>CAMARA DE REPRESENTANTES. – COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 14 de diciembre de 2020. – En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 019 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON LOS PROYECTOS DE LEY No. 155 DE 2020 CÁMARA y No. 221 DE 2020 CÁMARA “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)”, SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, (Acta No. 026 de 2020) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 11 de diciembre de 2020 según Acta No. 025 de 2020; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.</p> <p>Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.</p> <p style="text-align: center;">OSWALDO ARCOS BENAVIDES Presidente</p> <p style="text-align: center;"> DIANA MARCELA MORALES ROJAS Secretaría General</p>	<p style="text-align: center;">CÁMARA DE REPRESENTANTES COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACIÓN INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE</p> <p style="text-align: center;">Bogotá, D.C., 15 de febrero de 2021</p> <p>Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del Proyecto de Ley No. 019 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON LOS PROYECTOS DE LEY No. 155 DE 2020 CÁMARA y No. 221 DE 2020 CÁMARA “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)”, SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.</p> <p>La ponencia para segundo debate fue firmada por los Honorables Representantes AQUILEO MEDINA ARTEAGA (Coordinador Ponente), RODRIGO ROJAS LARA, EMETERIO MONTES, MILTON ANGULO.</p> <p>Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 027 / del 15 de febrero de 2021, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.</p> <p style="text-align: center;"> DIANA MARCELA MORALES ROJAS Secretaría General</p>

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 067 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se establecen medidas orientadas a fortalecer la comunidad lactante, la promoción de la lactancia materna en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.

PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO DEBATE

Proyecto de Ley No. 067 de 2020 Cámara

"Por medio de la cual se establecen medidas orientadas a fortalecer la comunidad lactante, la promoción de la lactancia materna en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones"

Palabras clave: lactancia materna; comunidad lactante; derechos de los niños; derechos de la mujer; mujer lactante, nutrición infantil; sector salud; Entidades Promotoras de Salud (EPS); e Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS).

Instituciones clave: Ministerio de Salud y Protección Social; Superintendencia de Salud; Ministerio de Educación; SENA; Instituciones de Educación Superior.

I. INTRODUCCIÓN.

El objetivo del presente documento es presentar ponencia positiva para Segundo Debate del Proyecto de Ley No. 067 de 2020 Cámara (de ahora en adelante, "el Proyecto de Ley"). En otras palabras, se busca que el Proyecto de Ley continúe su trámite aprobatorio en Segundo Debate (con o sin modificaciones adicionales) en el Congreso de la República.

II. TRÁMITE Y ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.

El Proyecto de Ley No. 067 de 2020 C fue radicado el 20 de julio de 2020 en la Secretaría General de la Cámara de Representantes. Son autores del Proyecto los Honorables Representantes: Jezmi Lizeth Barraza Arraut, Juan Fernando Reyes Kuri, Julián Peinado Ramírez, Flora Perdomo Andrade, Elizabeth Jay-Pang Díaz, Martha Patricia Villalba Hodwalker, Juan Fernando Espinal Ramírez, Juan David Vélez Trujillo, Juan Diego Echavarría Sánchez, Silvio José Carrasquilla Torres, Alejandro Carlos Chacón Camargo, José Luis Correa López, Harry Giovanni González García, Crisanto

Pisso Mazabuel, Nilton Córdoba Manyoma, Andrés David Calle Aguas, Oscar Hernán Sánchez León, Juan Carlos Reinales Agudelo, Kelyn Johana González Duarte, Hernán Gustavo Estupiñán Calvache, Fabio Fernando Arroyave Rivas, Nubia López Morales, Víctor Manuel Ortiz Joya, Ángel María Gaitán Pulido, Adriana Gómez Millán, Henry Fernando Correal Herrera, Mauricio Gómez Amin, Mario Alberto Castaño Pérez, Yenica Sugein Acosta Infante, Alexander Harley Bermúdez Lasso, Juan Manuel Daza Iguarán, Jairo Giovany Cristancho Tarache, Armando Antonio Zabarain de Arce, Cesar Augusto Lorduy Maldonado, Modesto Enrique Aguilera Vides, Jorge Méndez Hernández, Ángela Patricia Sánchez Leal, Jorge Enrique Benedetti Martelo, Karen Violette Cure Corcione, Eloy Chichí Quintero Romero, Salim Villamil Quessep, Faber Alberto Muñoz Cerón, Sara Elena Piedrahita Lyons, Teresa De Jesús Enríquez Rosero, Norma Hurtado Sánchez, Mónica Liliana Valencia Montaña, Alejandro Alberto Vega Pérez, Álvaro Henry Monedero Rivera, Carlos Julio Bonilla Soto, Adriana Magali Matiz Vargas, Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán, Catalina Ortiz Lalinde, Milene Jarava Díaz, Cesar Augusto Pachón Achury, Fabian Diaz Plata, María José Pizarro Rodríguez, Mauricio Andrés Toro Orjuela, Jhon Arley Murillo Benítez, León Fredy Muñoz Lopera, Abel David Jaramillo Largo, Alfredo Rafael Deluque Zuleta, Omar De Jesús Restrepo Correa, Luciano Grisales Londoño, Jennifer Kristín Arias Falla, Ciro Fernández Núñez, Diela Liliana Benavides Solarte, Inti Raúl Asprilla Reyes, Jairo Reinaldo Cala Suárez, María Cristina Soto De Gómez; y los Honorables Senadores: Mauricio Gómez Amin, Guillermo García Realpe, Laura Esther Fortich Sánchez, Aida Yolanda Avella Esquivel, Maritza Martínez Aristizábal, Efraín José Cepeda Sarabia, Nora María García Burgos, Esperanza Andrade de Osso, Amanda Rocío González Rodríguez, Juan Diego Gómez Jiménez, Victoria Sandino Simanca Herrera, Honorio Miguel Henríquez Pinedo, Ruby Helena Chagüi Spath, Ana María Castañeda Gómez, Sandra Liliana Ortiz Nova, Manuel Bitervo Palchucán Chingal, Richard Alfonso Aguilar Villa.

En la Gaceta del Congreso No. 649 del 10 de agosto de 2020 se publicó inicialmente el Proyecto de Ley. A continuación, el 12 de agosto la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes recibió el expediente de la iniciativa legislativa, y el pasado 14 de agosto del 2020 se designó como ponentes a las H.R.

Norma Hurtado Sánchez (Coordinadora), María Cristina Soto De Gómez y Jennifer Kristín Arias Falla.

Posteriormente, el informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 1035 del 29 de septiembre de 2020 y el último anuncio se efectuó el 6 de octubre de 2020.

El primer debate al Proyecto de Ley se llevó a cabo el pasado 8 de octubre de 2020. En desarrollo del debate, luego de haberse escuchado la intervención de la H.R. Norma Hurtado Sánchez como Coordinadora Ponente, y de las H.R. María Cristina Soto de Gómez y Jennifer Kristín Arias Falla como Ponentes, y de la autora de la iniciativa legislativa H.R. Jezmi Barraza Arraut, el Proyecto de Ley fue votado en bloque y aprobado por quince (15) integrantes de la Comisión Séptima Constitucional Permanente, habiéndose aprobado y adoptado dos (2) modificaciones al Proyecto de Ley inicialmente presentado:

Una propuesta por el H.R. Mauricio Toro Orejuela, en el sentido de indicar un plazo de un (1) año para que el Gobierno Nacional reglamente lo pertinente según se establece en el articulado de la iniciativa, por lo cual se agregó y aprobó un artículo adicional.

La otra propuesta fue presentada por el H.R. Jairo Cristancho Tarache, en el sentido de adicionar el artículo 8 del Proyecto de Ley con un nuevo numeral primero (1), agregando el concepto de "contacto piel a piel" entre las madres lactantes y sus bebés después del nacimiento, con el objeto de facilitar la construcción del vínculo afectivo entre madre e hijo, y de estimular eficazmente el proceso de lactancia materna, siempre considerando que las condiciones de salud de la mujer y del recién nacido permitan este contacto, y de acuerdo con la evidencia científica actualizada.

Ambas proposiciones de los H.R. Orejuela y Cristancho fueron aprobadas e incorporadas al texto del articulado del Proyecto de Ley.

III. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY.

El Proyecto de Ley tiene por objeto "fortalecer las redes de apoyo de la Comunidad Lactante y orientar acciones para salvaguardar el derecho a la salud de las madres lactantes y la primera infancia por medio de la promoción de la práctica de la lactancia materna en el territorio nacional" (artículo 1 del Proyecto de Ley).

El presente Proyecto de Ley cuenta con sólidos fundamentos empíricos y científicos y con el respaldo de múltiples organismos internacionales (como la Organización Mundial de la Salud -OMS-) respecto de los beneficios para la nutrición y el desarrollo pleno de los infantes derivados de la práctica de la lactancia materna, especialmente de la lactancia materna exclusiva, todo lo cual ya fue debidamente expuesto en el Primer Debate del Proyecto de Ley.

Por su parte, el Proyecto de Ley consta de 16 artículos (incluida la vigencia), así: **Artículo 1.** (Objeto); **Artículo 2.** (Definiciones); **Artículo 3.** (Formación y mecanismos de certificación); **Artículo 4.** (Capacitación a mujeres gestantes, madres en periodo de lactancia y sociedad en general); **Artículo 5.** (Actualización de Profesionales); **Artículo 6.** (Registro Público de las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante); **Artículo 7.** (Articulación institucional); **Artículo 8.** (Hoja de ruta de atención preventiva de la lactancia materna); **Artículo 9.** (Línea de Atención a la mujer); **Artículo 10.** (Sello de Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia -ECAMI-); **Artículo 11.** (Promoción de la Comunidad Lactante); **Artículo 12.** (Prevención de la discriminación a la Madre en periodo de lactancia); **Artículo 13.** (Salas Amigas de la Lactancia Materna); **Artículo 14.** (Ámbito de Aplicación); **Artículo 15.** (Vigencia y Derogatorias) **Artículo 16.** (Reglamentación).

IV. ARGUMENTOS DE LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

Los principales argumentos esbozados en la Exposición de Motivos del Proyecto se pueden resumir en las siguientes premisas:

El Proyecto de Ley es el producto de un proceso orientado a la participación ciudadana, la investigación, la recolección y el análisis de datos. Para su construcción, se llevaron

<p>a cabo numerosas reuniones de trabajo con entidades del Gobierno Nacional, en las que participaron más de 1.600 personas en 26 departamentos y grupos focales, con actores que conforman la Comunidad Lactante, acompañada de una articulación con la academia para realizar el diagnóstico de la lactancia materna en Colombia.</p> <p>Particularmente, respecto a la situación actual de la lactancia materna exclusiva en nuestro territorio, se debe señalar que, según la Encuesta Nacional de Situación Nutricional (ENSIN-2015), de cada 100 niños en Colombia, sólo 36 tienen acceso a la lactancia materna exclusiva.</p> <p>De igual forma, se logró evidenciar en los estudios recopilados que en Colombia la duración media de práctica de la lactancia materna exclusiva es de 1.8 meses; destacándose negativamente algunas regiones como el Caribe, en donde esta práctica tan solo se prolonga por 0.6 meses.</p> <p>Las anteriores cifras demuestran el rezago significativo de nuestro país para desarrollar una práctica de lactancia materna exclusiva conforme a los estándares internacionales recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS), quien establece que la misma debe extenderse por lo menos durante los primeros seis (6) meses de vida de los infantes.</p> <p>En este sentido, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) ha advertido que las prácticas inadecuadas de lactancia materna (especialmente, cuando esta no ocurre de manera exclusiva durante los primeros seis (6) meses de vida) son la causa de al menos 1,4 millones de muertes en el mundo y del 10% de las enfermedades que se presentan entre los niños menores de 5 años, logrando incrementar significativamente el riesgo de muerte en los infantes (Caicedo, y otros, 2012).</p> <p>Por otro lado, se logró identificar determinantes de éxito de la lactancia materna para el caso colombiano, los cuales son: el acceso a información de calidad, y el acompañamiento oportuno, antes y después, del momento de la lactancia. Al respecto, la Encuesta de Lactancia Materna 2019 (ELM-2019) determinó que las familias acceden a la información necesaria a través de "personas cercanas" y, recientemente, acceden a esta a través de medios digitales (consultas en páginas web, etc.).</p>	<p>En razón de lo anterior, se evidencia la necesidad de implementar herramientas significativas que potencialicen estos canales de acceso a la información y la propia información disponible.</p> <p>Igualmente, se resalta la necesidad de crear oportunidades para la educación de los trabajadores del sector salud y de la ciudadanía en general, así como de lograr una mejor articulación de las Redes de Apoyo a la Lactancia materna y las entidades que conforman el Sistema de Salud colombiano.</p> <p>Por su parte, respecto a las barreras identificadas para lograr una lactancia materna exitosa, la misma encuesta (ELM-2019) encontró que las "opiniones sociales", las dificultades para conciliar la lactancia con las obligaciones laborales, la falta de información veraz, los mitos y las recomendaciones de los profesionales en salud distorsionadas, son las principales causas por las que "decrece el empoderamiento de las familias en torno a la lactancia y a la práctica misma" (exposición de motivos, pág.11).</p> <p>Para corregir lo anterior, el proyecto de ley promueve mejores oportunidades para la práctica de la lactancia y propende por la protección de la mujer frente a todas las formas de discriminación causada por lactar a sus bebés; apuntando con esto a lograr un impacto positivo para avanzar hacia la equidad de género y la reducción de brechas salariales.</p> <p>Se resalta, así mismo, que el presente Proyecto de Ley contempla un "enfoque preventivo", apostándole a que la educación advierta e informe debidamente a las madres sobre las mejores prácticas internacionales para la lactancia y sobre los riesgos de lactar y amamantar a sus hijos.</p> <p>También debemos destacar que la implementación de la estrategia contenida en el presente Proyecto de Ley arrojó "tasas de éxito de entre el 76% y el 84% de los casos en que la Comunidad Lactante logró la alimentación exclusiva con leche materna durante los primeros seis meses de vida, y para el caso de la alimentación complementaria, la tasa de éxito oscila entre el 69% y 79% de los casos, como lo ha evidenciado la ELM 2019" (exposición de motivos, pág. 12).</p>
<p>En este orden de ideas, teniendo en consideración la evidencia antes indicada, el Proyecto de Ley propone "mediante el fortalecimiento de las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante y la promoción activa de la lactancia materna por parte de las Entidades del Estado colombiano, salvaguardar el derecho a la salud de las madres lactantes y la primera infancia en el territorio nacional" (exposición de motivos, pág.12).</p> <p>Es conveniente resaltar respecto a la asignación de recursos públicos para políticas públicas sobre lactancia materna, que países como Bolivia, El Salvador, Nigeria o Vietnam (que disponen de menos recursos destinados al sector salud comparados con Colombia) realizan mejores esfuerzos para acceder a "los beneficios macroeconómicos de la lactancia materna, entre los que destacan la formación de capital humano", enfocándose especialmente en "la priorización y calidad de los esfuerzos para la promoción de la lactancia materna" (exposición de motivos, pág. 12). Es decir, no se trata exclusivamente de invertir más recursos en estas políticas públicas, sino de invertirlos mejor los disponibles para lograr incrementar significativamente la práctica de la lactancia materna.</p> <p>Desde el punto de vista de la equidad y de la disminución de la pobreza, debemos indicar que el amamantamiento es una "solución universal que da a todas las personas un inicio de vida en las mismas condiciones, además de mejorar la salud y la supervivencia de los bebés y sus madres, y su impacto para avanzar en el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible es generalizado para los 17 objetivos que componen la agenda 2030" (exposición de motivos, págs. 13 y 18).</p> <p>Por último, es pertinente hacer referencia a lo indicado con relación a los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS): "que son resultado de la Cumbre Río+20 llevada a cabo en el año 2012, y comprenden un sistema de Objetivos, Metas e Indicadores que complementaron y reemplazaron los ODM (Objetivos de Desarrollo del Milenio, fijados en el año 2000).</p> <p>La incorporación de los ODS en el diseño de política pública en Colombia tiene los siguientes antecedentes:</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Colombia ha sido uno de los países pioneros en hacer de los objetivos ODS un elemento sustancial de sus planes de desarrollo. ● CONPES Social 91 (2005), CONPES Social 140 (2011), implementación y seguimiento de los ODM ● El Plan Nacional de Desarrollo (2014-2018) "Todos por un nuevo país" incorporó de manera sustancial metas e indicadores ODS ● Decreto 280 de 2015 - Creación de la Comisión Interinstitucional de Alto Nivel para el alistamiento y la efectiva implementación de la Agenda 2030 y los ODS ● El CONPES 3918: Estrategia para la implementación de los ODS en Colombia. ● Diagnóstico de inclusión de los ODS en Planes de Desarrollo Territoriales (2016-2019) y metodología diseñada por el Departamento Nacional de Planeación en el año 2017 ● El Plan Nacional de Desarrollo (2018-2022) "Pacto por Colombia, pacto por la equidad" integró los ODS en el sistema de metas e indicadores para el seguimiento de las políticas contenidas en él. <p>Si bien en el contexto del multilateralismo, los ODS cumplen la función de ser directivas no vinculantes y no taxativas su observación e implementación es de especial importancia para el cumplimiento de las obligaciones internacionales del Estado colombiano en materia de protección de los derechos humanos." (Exposición de Motivos, págs. 17 y 18).</p> <p>V. MARCO NORMATIVO.</p> <p>1. MARCO CONSTITUCIONAL.</p> <p>El texto del Proyecto ha sido fundamentado principalmente bajo lo preceptuado por nuestra Carta Política, en particular sobre el Artículo 44, el cual establece como derechos fundamentales para la infancia la vida, la integridad física, la salud, la seguridad social, la alimentación equilibrada, etc.</p> <p>"ARTICULO 44. Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y</p>

<p><i>nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia”.</i></p> <p>En consecuencia, el presente Proyecto de Ley busca que los infantes tengan acceso a la lactancia materna en forma continua y prolongada como mínimo seis (6) meses de manera exclusiva, y dos (2) años de modo complementario, con el fin de garantizar los derechos fundamentales y principios establecidos en la Constitución.</p> <p>Igualmente, por entenderse integrados al bloque de constitucionalidad, los siguientes son los tratados internacionales que son desarrollados por el presente Proyecto de Ley:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948, Artículo 25, numeral 2: <i>“La maternidad y la infancia tienen derecho a cuidados y asistencia especiales. Todos los niños, nacidos de matrimonio o fuera de matrimonio, tienen derecho a igual protección social.”</i> • La Convención de los Derechos del Niño de 1959 (en todo su articulado, que propende por la garantizar la nutrición, la salubridad e higiene infantiles). • La Convención sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer de 1979, Artículo 12.2: <i>“Garantizarán a la mujer servicios apropiados en relación con el embarazo, el parto y el período posterior al parto, proporcionando servicios gratuitos cuando fuere necesario, y le asegurarán una nutrición adecuada durante el embarazo y la lactancia”</i> <p>2. MARCO LEGAL.</p> <p>El texto del Proyecto de Ley se relaciona estrechamente con lo dispuesto en las siguientes normas jurídicas:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Código Sustantivo del Trabajo (Artículo 238), que impone la obligación al empleador de conceder a la trabajadora dos descansos de treinta (30) minutos cada uno, dentro de la jornada, para amamantar a su hijo sin que ello implique una disminución salarial. • Ley 12 de 1991 (Artículo 24), el cual determina que todos los sectores de la sociedad deben conocer los principios básicos y beneficios de la lactancia materna, la salubridad, la adecuada higiene y el saneamiento ambiental. • Ley 1804 de 2016, “<i>Por la cual se establece la política de Estado para el Desarrollo Integral de la Primera Infancia de Cero a Siempre y se dictan otras disposiciones</i>”, norma que plantea las bases conceptuales, técnicas y de gestión para garantizar el desarrollo integral de los niños y las niñas de 0 a 6 años, y de las mujeres gestantes, al tiempo que busca el fortalecimiento del marco institucional para el reconocimiento, la protección y la garantía de sus derechos. • Ley 1823 de 2017, cuyo objeto es implementar las salas amigas de lactancia en entidades públicas y privadas. • Decreto 1397 de 1992, que suscribe el Código Internacional de Comercialización de Sucedáneos de la Leche Materna, en el cual se reglamenta la comercialización y publicidad de los sucedáneos con el fin de que estos no se conviertan en sustitutos de la leche materna en los casos que sea posible la lactancia y el amamantamiento. • Documento CONPES 113 de 2008, que incorpora la Política Nacional de Seguridad Alimentaria y Nutricional, en donde se regula la seguridad alimentaria y nutricional para los niños y las niñas. • Documento CONPES 3861 de 2016, el cual respecto al tema de salud y bienestar afirmó que las líneas de inversión a cargo del Ministerio de Salud contemplan el mejoramiento de las acciones en salud desde antes de la concepción, durante la gestación, el parto, el puerperio, el periodo de lactancia y atención a niños y niñas menores de dos años.
<ul style="list-style-type: none"> • Plan Decenal de Lactancia Materna 2010-2020, que pretende lograr en el Objetivo General No. 2 “<i>Transformaciones sociales a favor de la lactancia materna</i>”, y reconoce la necesidad de “<i>Desarrollar mecanismos de transformación, apropiación, movilización y responsabilidad social de la comunidad colombiana desde sus diferentes roles a favor de la lactancia materna</i>”. • Plan Decenal de Salud Pública 2012-2021, que pretende incrementar en dos meses la duración media de la lactancia materna, así como reducir la mortalidad infantil y desnutrición crónica en niños y niñas menores de cinco años, propósito acorde con el Proyecto de Ley, pues como queda demostrado en la Exposición de Motivos y plasmado en el articulado del presente, las normas propuestas responden a los objetivos del Plan Decenal de Salud Pública. • Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, en Capítulo denominado “<i>Pacto por la equidad</i>”, su punto No. 2 de “<i>Salud y atención a la primera infancia</i>” tiene como programa de gobierno la atención integral a esta población y propender por la estimulación y el neurodesarrollo de los infantes en etapa temprana. Así, el presente Proyecto de Ley que no solo complementa dicho propósito, sino que eleva a rango de Ley políticas plasmadas en la Resolución 3280 de 2018 emitida por el Ministerio de Salud. <p>VI. CONCEPTOS TÉCNICOS.</p> <p>El Ministerio de Educación Nacional mediante documento No. 2020-EE-174421 del 31 de agosto de 2020 rindió concepto técnico y jurídico sobre el presente Proyecto de Ley.</p> <p>En primera medida, el Ministerio de Educación Nacional resaltó la elaboración de esta iniciativa legislativa que tomó sus bases en el principio de participación ciudadana, incluyendo el diálogo constante entre el Gobierno Nacional y los grupos conformados por la comunidad, así como sus fundamentos en la investigación, recolección y análisis de datos sobre la lactancia materna.</p>	<p>También, el Ministerio destacó el enfoque preventivo sobre el cual se construyó el Proyecto de Ley, el cual tiene por finalidad “...lograr que a través de la educación se permita ofrecer el acceso a la información con el objetivo de dar a conocer las mejores prácticas internacionales de lactancia, al igual que los riesgos de esta actividad” (Concepto, pág. 2).</p> <p>En este orden de ideas, el Ministerio se refirió al Plan Nacional de Desarrollo “<i>Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad 2018-2022</i>”, y su deseo de “<i>fortalecer la atención nutricional de niños y las niñas de primera infancia mediante la atención integral en articulación con la Comisión Intersectorial de Seguridad Alimentaria y Nutricional (CISAN)</i>”. (Concepto, ibid.).</p> <p>De igual forma, el concepto del Ministerio reconoce las sólidas bases científicas y empíricas sobre las que se elaboró la presente iniciativa legislativa: “<i>Los sustentos técnicos son amplios, en tanto relacionan evidencia internacional como nacional sobre la importancia de la lactancia materna en la vida de los niños y las niñas, así como del fortalecimiento de la comunidad lactante.</i>” (Concepto, pág. 3); y, además, reconoció que mediante el Proyecto de Ley se desarrolla adecuadamente el mandato constitucional del artículo 44 de la Carta Política que contempla los derechos fundamentales de los niños y las niñas, incluida la adecuada nutrición.</p> <p>A manera de sugerencia el concepto del Ministerio considera que el presente Proyecto de Ley debería enmarcarse, también, bajo la Política Nacional de Seguridad Alimentaria y Nutricional (CONPES 113 de 2008) y la Ley 1804 de 2016 “<i>Por la cual se establece la política de Estado para el Desarrollo Integral de la Primera Infancia de Cero a Siempre y se dictan otras disposiciones</i>”, norma que plantea las bases conceptuales, técnicas y de gestión para garantizar el desarrollo integral de los niños y las niñas de 0 a 6 años, y de las mujeres gestantes, al tiempo que busca el fortalecimiento del marco institucional para el reconocimiento, la protección y la garantía de sus derechos (Concepto, ibid.).</p> <p>Respecto al Artículo 1 del Proyecto de Ley, el Ministerio de Educación Nacional sugirió, en línea con lo precedente, incorporar el concepto de Seguridad Alimentaria y Nutricional de los Niños y las Niñas, contenido en el citado documento CONPES 113 de 2008, cual se define como el “<i>Conjunto de acciones articuladas que busca aportar a la</i></p>

realización de los derechos asociados a la alimentación y la adecuada nutrición de los niños y niñas. Estas acciones buscan promover en las familias hábitos alimentarios y estilos de vida saludables que permitan mejorar el consumo de los alimentos y la nutrición, aportando el mejoramiento de la salud a la prevención de enfermedades ligadas a la alimentación mediante el reconocimiento, valoración e identificación de los haberes y prácticas culinarias” (Concepto, págs. 3 y 4).

En cuanto al Artículo 2 del Proyecto de Ley, el Ministerio sugiere incluir en las definiciones el concepto de *lactancia materna prolongada*.

Por su parte, el Ministerio de Educación Nacional considera que el Artículo 3, incluidos sus cuatro párrafos, en lo relativo a las funciones atribuidas al SENA de definir los lineamientos del Sistema Nacional de Cualificaciones (SNC) y del Marco Nacional de Cualificaciones (MNC) para la inclusión de competencias, el reconocimiento de experiencias previas y el aprendizaje permanente sobre lactancia materna, no es procedente, debido a que conforme al Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 (art. 194, par. 3) las entidades competentes para realizar dichas funciones son el propio Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Trabajo, y no el SENA.

En concepto del Ministerio, el SENA no puede actuar como organismo regulador, sino que debe limitarse al apoyo técnico en las mesas del Sistema Nacional de Cualificaciones (SNC) (Concepto, págs. 5, 6 y 8).

Ahora, en referencia al Artículo 4, el Ministerio sugiere que se presten todos los servicios de lactancia materna a niños y niñas hasta los dos años de edad, de conformidad con las recomendaciones internacionales.

Por último, respecto al artículo 11 del Proyecto de Ley, el Ministerio de Educación Nacional sugiere que se le debe excluir como una de las autoridades encargadas, junto con el Ministerio de Salud y Protección Social, de realizar compañías de fomento del Registro Público de la Comunidad Lactante, del sello de los Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia (ECAMI) y el servicio telefónico de orientación para la lactancia materna, por considerar que estas actividades “*desbordan las funciones encomendadas a esta entidad como órgano rector de la política educativa*

Dicho proceder con la propuesta legislativa, la reviste de legitimidad popular y, a la vez, materializa principios constitucionales y legales como el principio democrático y el de participación ciudadana.

“La Importancia de la Lactancia Materna”

Como se indicó anteriormente, la situación actual de la práctica de lactancia materna en Colombia está muy por debajo de los estándares internacionales recomendados por la OMS y el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) (de por lo menos 6 meses de lactancia materna exclusiva), por lo cual resulta evidente la necesidad de adoptar una ley en el ordenamiento jurídico que incentive, promueva y fortalezca toda la comunidad lactante en nuestro territorio.

El sólido respaldo de evidencia científica y empírica sobre los múltiples beneficios para el desarrollo y la salud de los infantes es por sí solo un argumento de peso que justifica la adopción del presente Proyecto de Ley.

Conforme al documento de Exposición de Motivos a continuación se hace referencia a los estudios y cifras más significativas que dan fuertes bases fácticas para la adopción del Proyecto de Ley:

“En los países en desarrollo, la lactancia materna tiene el potencial de evitar el 12% de las muertes entre los niños menores de 5 años. Los niños que reciben leche materna de manera exclusiva tienen menos posibilidades de contraer diarrea y neumonía, y 14 veces más probabilidades de sobrevivir que los niños que no reciben leche materna” (Exposición de Motivos, pág. 23).

Especialmente, los beneficios de la lactancia materna para los niños han sido descritos así:

“La leche materna es un alimento que contiene los nutrientes necesarios para garantizar el crecimiento y desarrollo de los bebés, fortalece la protección inmunológica que necesitan los recién nacidos reduciendo significativamente el riesgo de contraer enfermedades comunes, además de generar mejores condiciones para el desarrollo emocional y cognitivo de los infantes” (Exposición de Motivos, pág. 24).

del país, las cuales corresponden, entre otras, a las establecidas en el Decreto Nacional 5012 de 2009”. (Concepto, págs. 7 y 8).

A pesar de lo anterior, el Ministerio declaró que “estamos dispuestos a brindar el acompañamiento necesario para realizar campañas que fomenten el apoyo a la comunidad lactante y demás acciones vinculadas con el objeto de la iniciativa” (Concepto, pág. 7).

VII. CONSIDERACIONES DEL PONENTE.

“Innovación pública y espacios de participación ciudadana”

Como factor de especial atención, se destaca que el Proyecto de Ley fue divulgado y discutido públicamente a través de “*diálogos y mesas de trabajo con la comunidad en el marco de una estrategia orientada a la innovación pública en un proceso de co-creación abierto con distintos sectores de la sociedad civil y el Gobierno.*” (Exposición de motivos, pág. 21).

Entre las medidas efectuadas durante la socialización del presente Proyecto de Ley, se destacaron:

- *“Realización de doce (12) grupos focales y espacios de trabajo colaborativo con madres gestantes, lactantes, expertos en lactancia materna, profesionales del sector salud y entidades gubernamentales.*
- *Realización de cinco (5) talleres regionales con comunidad, principalmente jóvenes y mujeres, así como líderes locales.*
- *Realización del Foro Doble Click a la Lactancia Materna en Colombia: una reflexión sobre los logros y desafíos de nuestro país, en el marco de la Semana Mundial de la Lactancia Materna.*
- *Articulación con grupos de investigación académica para la realización de la Encuesta Lactancia Materna 2019’.* (Exposición de Motivos, págs. 21 y 22)

Por su parte, los beneficios que la lactancia reporta para las madres lactantes son los siguientes:

“para las madres, los beneficios incluyen la prevención de hemorragias, del cáncer de mamas y de ovarios, además de reducir el riesgo de sufrir depresión posparto y fortalecer la autoestima materna.” (Exposición de Motivos, pág.24)

Los beneficios para la sociedad han sido descritos en el siguiente tenor:

“para la sociedad, la lactancia materna representa además de la reducción de costos en materia de salud, el refuerzo de los lazos familiares, la prevención del maltrato infantil, el ahorro en la canasta familiar y la protección del medio ambiente.” (Exposición de Motivos, pág. 24).

“Tabla 2 Beneficios de la lactancia materna

Beneficios para la infancia	Beneficios para la madre	Beneficios para la familia y la sociedad
<ul style="list-style-type: none"> • Ofrece una alimentación completa, equilibrada, suficiente y adecuada. • Tiene una mayor digestibilidad para el neonato • Protección inmunológica y menor frecuencia y gravedad de infecciones como diarrea, otitis e infecciones respiratorias. • Ciclos de sueño más organizados. • Facilita un mejor vínculo afectivo entre madre e hijo. • Favorece el sano desarrollo dentomaxilar y facial. • Disminuye el riesgo de obesidad en etapas posteriores de la vida; este efecto es proporcional a la duración de la lactancia materna. • Reduce la probabilidad de sufrir meningitis, enfermedades inflamatorias intestinales, diabetes mellitus, hipercolesterolemia, linfoma de Hodgkin’s y trastornos de conducta alimentaria de la infancia. 	<ul style="list-style-type: none"> • Previene hemorragias • Ayuda a recuperar el peso después del parto • Previene del cáncer de mamas y ovario • Fortalece la autoestima materna. • Permite fortalecer el vínculo madre-hijo • Satisfacción emocional • Disminuye el riesgo de sufrir depresión posparto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Refuerzo de lazos afectivos familiares y prevención del maltrato infantil. • Reducción de la mortalidad infantil • Espaciamiento de los nacimientos. • Ahorro en la canasta familiar • Ahorro en gasto de los hogares por atención en salud • Prevención de enfermedades no transmisibles que ocasionan fuertes cargas al sistema de salud • Dota a las comunidades de resiliencia para la recuperación ante desastres naturales • Protección del medio ambiente • Condición favorable para el desarrollo humano y superación de barreras de ingreso a nutrición adecuada. • Avances sustanciales en los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Fuente: adaptado de (Caicedo, y otros, 2012)” (Exposición de Motivos, pág. 25)

Conforme a lo anterior, se puede concluir que con la adopción del presente Proyecto de Ley Colombia avanzaría en sus esfuerzos institucionales tendientes a alcanzar los

estándares internacionales en lactancia materna, que le reportarían los citados beneficios para la vida y salud de las madres e infantes, así como para la sociedad en general.

Respecto a las evidencias empíricas en diversos países del mundo, traemos a colación la siguiente tabla:

País	Área	Resultados
Estados Unidos de América ¹	Nacional	Todos los lactantes amamantados en forma exclusiva presentaron menores razones de probabilidad de diarrea, tos, vómitos, razones medias de enfermedad total, resfrió, infección de oído.
Reino Unido (Escocia) ²	Urbana	Los niños y niñas que recibieron sólo leche materna durante 15 semanas o más tenían una menor probabilidad de padecer enfermedades respiratorias que los lactantes amamantados en forma exclusiva durante menos de 15 semanas y aquellos que recibieron otros tipos de alimentación infantil. Además, una duración más prolongada de la lactancia materna se asoció con una menor probabilidad de haber tenido o tener actualmente una enfermedad respiratoria. Los lactantes que recibieron sólidos antes de las 15 semanas tuvieron un peso significativamente mayor y tenían más grasa corporal que los niños y niñas que recibieron sólidos después de las 15 semanas.
China	Distrito Xu Hui, Shanghai	Los lactantes amamantados en forma exclusiva presentaron un peso corporal medio significativamente mayor a los 4 meses que los que no fueron amamantados en forma exclusiva. La incidencia acumulada media de las enfermedades infecciosas durante el primer año de vida fue menor en lactantes amamantados en forma exclusiva que en lactantes amamantados en forma no exclusiva.
Perú ³	Urbano	Se observó el efecto protector de la lactancia materna contra las infecciones cutáneas.
Estados Unidos de América ⁴	Nacional	Los niños y niñas amamantados alguna vez tuvieron un 37% menos probabilidades de riesgo de sobrepeso y un 16% menos probabilidades de sobrepeso que los niños y niñas que nunca fueron amamantados.
México ⁵	Urbano	La probabilidad de sufrir un episodio de infección respiratoria aguda fue mayor para los lactantes alimentados con fórmula que para los lactantes que recibieron lactancia materna completa durante los primeros 4 meses de vida. La prevalencia de la infección respiratoria también fue más

¹ Raisler J, Alexander C, O'Campo P. Breast-feeding and infant illness: A dose-response relationship? Am J Public Health. 1999;89:25-30.
² Wilson AG, Forsyth S, Greene SA, Irvine L, Hau C, Howie PW. Relation of infant diet to childhood health: Seven year follow-up of cohort of children in Dundee infant feeding study. Br Med J. 1998;316:21-5
³ Brown KH, Black RE, de Romana GL, de Kanashiro HC. Infant-feeding practices and their relationship with diarrheal and other diseases in Huascar (Lima), Peru. Pediatrics 1989;83:31-40
⁴ Hediger ML, Overpeck MD, Kuczumarski RJ, Ruan WJ. Association between infant breastfeeding and overweight in young children. JAMA 2001;285:2453-60.
⁵ Lopez-Alarcón M, Villalpando S, Fajardo A. Breast-feeding lowers the frequency and duration of acute respiratory infection and diarrhea in infants under six months of age. J Nutr 1997;127:436-43.

País	Área	Resultados
		elevada para los lactantes alimentados con fórmula que para los lactantes amamantados.
Perú ⁶	Urbano	Se observó una asociación significativa entre el riesgo de infección respiratoria aguda y el tipo de alimentación infantil en la dirección esperada. Los lactantes < 6 meses de edad que recibieron otros líquidos junto con la leche materna presentaron un riesgo relativo de 1,8. La no lactancia materna se asoció a un riesgo relativo de 4,1.
México ⁷	Urbano	Los lactantes no amamantados y alimentados con fórmula únicamente presentaron una incidencia de diarrea tres veces mayor que los niños y niñas amamantados exclusivamente y dos veces mayor que los niños y niñas amamantados en forma parcial.
Diversos países (Reino Unido, Estados Unidos de América, Australia, Alemania, Nueva Zelanda y España) ⁸	Urbano y rural	Los resultados indican un incremento gradual en la magnitud del beneficio observado en el desarrollo cognitivo relacionado a una mayor exposición a la lactancia materna entre las 8 y 11 semanas
Brasil ⁹	Varias	En comparación con los lactantes que recibieron sólo leche materna, la razón de probabilidad ajustada (OR) de la neumonía entre niños y niñas no amamantados de todas las edades fue 16,7
Brasil ¹⁰	Urbano	Las mujeres que amamantaron entre 6 y 11,9 meses tuvieron el IMC menor, así como también el menor porcentaje de masa adiposa, y mediciones de los pliegues cutáneos.

Fuente: elaboración propia partir del trabajo de (León-Cava, Lutter, Ross, & Martin, 2002)

(Exposición de Motivos, pág. 26 y 27).

Así, la anterior tabla respalda los múltiples beneficios de fortalecer la comunidad lactante a través de las experiencias de muy diversos países, tanto desarrollados como en vías de desarrollo, demostrando que los resultados benéficos son independientes del nivel de ingresos de los Estados.

⁶ Brown KH, Black RE, de Romana GL, de Kanashiro HC. Infant-feeding practices and their relationship with diarrheal and other diseases in Huascar (Lima), Peru. Pediatrics 1989;83:31-40
⁷ Long KZ, Wood JW, Ganibay EV, Weiss KM, Matheveson JJ, de la Cabada FJ, et al. Proportional hazards analysis of diarrhea due to Enterotoxigenic Escherichia coli and breastfeeding in a cohort of urban Mexican children. Am J Epidem 1994;139:193-205.
⁸ Anderson JW, Johnstone BM, Remley DT. Breast-feeding and cognitive development: A meta-analysis. Am J Clin Nutr 1999;70:525-35.
⁹ César JA, Victora CG, Barros FC, et al. Impact of breastfeeding on admission for pneumonia during postneonatal period in Brazil: Nested case-control study. Br Med J 1999;318:1316-20.
¹⁰ Gigante D, Victora CG, Barros FC. Breast-feeding has a limited long-time effect on anthropometry and body composition of Brazilian mothers. J Nutr 2001;131:78-84.

En cuanto al concepto de Comunidad Lactante, al cual el Proyecto de Ley pretende fortalecer y proteger a través de distintas estrategias, consideramos pertinente describir su composición:

Figura 3 Descripción de la Comunidad Lactante



Madres y bebés: se indican de manera separada ya que actúa sobre ellos la protección directa al derecho a la salud, adicionalmente, durante la gestación y los primeros meses de vida, el vínculo madre-hijo resulta fundamental para el éxito de la lactancia materna.	Profesionales y agentes del Sistema de Salud: disciplinas como la ginecología, obstetricia, pediatría, enfermería y nutrición, entre otros, convergen para brindar garantías al derecho a la salud de la madre y el bebé durante la gestación, el parto y el puerperio.
Padres y familiares: su papel es determinante en el acompañamiento a la madre y el bebé durante la gestación y los primeros meses de vida del menor. Además de ser el soporte emocional de la madre, son una de las principales fuentes de información que apropia la madre para empoderarse y tener una lactancia materna exitosa.	Redes de apoyo: están conformadas por otras madres (principalmente, aunque no de manera exclusiva) que integran Grupos de Apoyo a la Lactancia Materna (GALM) en ocasiones con el rol de ser promotoras y asesoras de lactancia. También las integran profesionales de la salud y otras disciplinas como la psicología, que fuera del sistema de salud, por iniciativa propia y con orientación a la prevención y el cuidado, a través de la escucha, brindan el acompañamiento y consejo a la madre y su familia para el éxito en la Lactancia Materna. Así mismo, también existen Entidades Sin Ánimo de Lucro (ESAL) dedicadas a la promoción activa de la lactancia materna.

Fuente: elaboración propia

(Exposición de Motivos, pág. 32)

En este sentido, se considera que los actores claves para el fortalecimiento e incentivo de la lactancia materna son las "Redes de apoyo de la Comunidad Lactante", quienes están

compuestas "... fundamentalmente individuos preparados de manera empírica o formal y colectivos organizados con personería jurídica o sin ella orientados en brindar información de calidad, soporte y acompañamiento a los demás actores de la Comunidad Lactante, especialmente a las madres, bebés y sus familias" (Exposición de Motivos, pág. 33). Y son estas redes las, por medio de los diversos artículos del Proyecto de Ley, se refuerzan con miras a obtener los citados beneficios para las madres, infantes y comunidad en general.

"Los Desafíos de la Lactancia Materna en nuestro país"

Especial atención se debe enfocar en las causas de deserción de la lactancia materna, de las cuales en Colombia se destaca la incidencia de los asuntos laborales y la consecuente dificultad para ejecutar la práctica durante las jornadas laborales.

En la Exposición de Motivos, pág. 38, se señaló que "Las madres trabajadoras lactan menos tiempo a sus hijos, pero en entornos laborales donde la madre está protegida legalmente, la duración es mayor (Becerra, Rocha, & Bermudez, 2015)."

Asimismo, la Encuesta Lactancia Materna 2019 arrojó los siguientes resultados parciales respecto de los factores de abandono de la lactancia materna:

- "Publicidad de las empresas productoras de leche de fórmula: de acuerdo con los resultados de la ELM 2019, sólo el 13% de los participantes consideran que el abandono de la lactancia ocurra por causa de la publicidad de leche de fórmula.
- Opiniones sociales: el 30% son de las participantes considera que aquellos aspectos relacionados con la "Prohibición" para amamantar en lugares públicos centros comerciales y parques, visibilidad de los pechos considerada inmorales, entendida por la literatura como un resultado de la erotización del cuerpo de la mujer a través de campañas publicitarias y otros imaginarios colectivos. Por lo anterior, el presente proyecto de ley propende por la protección de la mujer y la educación de la comunidad para aceptar la naturaleza de la práctica de la lactancia materna y su necesidad de realizarse en espacios públicos, así mismo

promoviendo la apropiación de nuevas masculinidades escenario en que el país tendrá un impacto positivo para avanzar hacia la equidad de género.

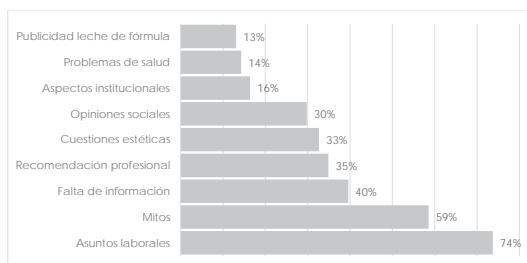
- **Cuestiones estéticas:** asuntos como la caída de los senos de la mujer y la aparición de estrías, o el deseo de no envejecer rápido y no querer subir de peso, entre otros, fueron identificados por las participantes como la causa del 33% de los abandonos de la lactancia materna. Estos aspectos no corresponden en todos los casos a situaciones connaturales a la lactancia y pueden ser reducidos mediante el cuidado y una consejería integral de lactancia materna y el acompañamiento durante el proceso de gestación y el puerperio.
- **Mitos:** en el 59% de los casos el abandono de la lactancia materna puede ser causado por creencias generalizadas tales como el que la lactancia sea una práctica dolorosa, o imaginarios colectivos que consideran necesario el que los bebés se alimenten con algo distinto a leche materna durante los primeros seis (6) meses. Existen otras creencias que no se ajustan a los hallazgos científicos tales como el que el tamaño de los pechos de la mujer afecta los niveles de producción de leche, en general se trata de creencias populares que pueden ser atendidas mediante la educación, y el acompañamiento que puede darse entre madres informadas y empoderadas, con el apoyo grupos familiares informados o en el contexto de los Grupos de Apoyo a la Lactancia. El proyecto de ley incluye medidas para fortalecer el acceso a información de calidad, reconocida por las instituciones oficiales y que generará inclusive oportunidades laborales.
- **Asuntos laborales:** el 74% de los participantes identifican como causa de la interrupción de la lactancia las dificultades asociadas a la disponibilidad de tiempo y un espacio para extraer y conservar la leche durante la jornada laboral. Por lo anterior, el proyecto incluye medidas para fortalecer y garantizar la dignidad de las madres en sus espacios de trabajo y sus hijos.
- **Aspectos Institucionales:** este componente es visto por el 16% de las participantes en el estudio como una causa de abandono de la lactancia en nuestro país. La falta de legislación pertinente y el desempeño de las Entidades Promotoras de Salud EPS no son percibidas por la Comunidad Lactante como una de las principales causas del abandono de la lactancia materna".

(Exposición de Motivos, pág. 39)

Las anteriores causas de abandono de la lactancia son relacionadas por la literatura como vinculadas al "marco institucional de protección y garantías al derecho a la salud" y deben ser distinguidas de las causas relacionadas con la "...práctica misma de la lactancia materna y su duración, pues esta última suscribe al ámbito personal y contextual propio de las familias colombianas", y son estas, especialmente, a las que el Proyecto de Ley apunta a eliminar o mitigar (Exposición de Motivos, pág. 40):

- **"Falta de información y acompañamiento de otras madres, sus compañeros y familiares:** esta causa es identificada por la Comunidad Lactante como una causante de abandono de la lactancia materna según el 40% de los participantes. La formación, el empoderamiento de las familias a través del fortalecimiento de las redes de apoyo de la lactancia materna es la ruta para mitigar el impacto que tiene este factor en la lactancia materna.
 - **Problemas de salud de la madre o el bebé:** según el 14% de los participantes, situaciones como la varicela, tuberculosis, VIH, mastitis, abscesos mamarios, o la presencia de galactosemia en el bebé, entre otros, son causas para el abandono de la lactancia materna. Al respecto, el enfoque preventivo que aborda el presente proyecto de ley permite que a través de la educación se advierta e informe a las madres para conocer mejor los riesgos de lactar y amamantar a sus hijos antes del momento del parto.
 - **Recomendaciones de los profesionales de salud:** el 35% de los participantes considera que este es uno de los principales factores de abandono de la lactancia materna en Colombia. Se ha convertido en una práctica frecuente que antes algunas dificultades convencionales durante la lactancia se recomienda el reemplazo de la leche materna por fórmula láctea, esto se debe principal conocimiento insuficiente para acompañar a las madres, etc."
- (Exposición de Motivos, pág. 40)

Para mejor comprensión de los anteriores datos, se presenta la Gráfica No. 2 de la Exposición de Motivos denominada "causas de abandono de la lactancia materna año 2019"



Fuente: encuesta de Lactancia Materna 2019 (Exposición de Motivos, pág. 41).

En virtud de lo precedente, consideramos que los esfuerzos que incorpora el presente Proyecto de Ley son muy valiosos para lograr mayor y mejor información, y más acompañamiento institucional para la comunidad lactante; así como para capacitar y certificar al personal de salud que apoya a la Comunidad Lactante, sobre todo teniendo en cuenta que:

"Los resultados [de la encuesta de 1.200 miembros de la Comunidad Lactante] reflejan que la percepción de la Comunidad Lactante respecto de la calidad de la información y el acompañamiento que reciben las madres, bebés y sus familias por parte de los profesionales del Sistema de Salud no es adecuada, ni suficiente para garantizar una lactancia materna exitosa en nuestro país." (Exposición de Motivos, pág. 44).

"Colombia y la promoción de la lactancia materna en el contexto internacional"

El fortalecimiento de la lactancia materna está ampliamente respaldado por numerosos instrumentos internacionales ratificados por Colombia (citados anteriormente en este texto), e igualmente promovida enérgicamente por múltiples organismos multilaterales en todo el sistema internacional.

Al respecto, es conveniente citar la Exposición de Motivos (págs. 44 y 45) para demostrar cómo la posición de Colombia en un ranking internacional sobre lactancia materna es

bastante preocupante y justifica la adopción del presente Proyecto de Ley que le apunta a soluciones estructurales que afectarían positivamente toda la Comunidad Lactante:

"La Iniciativa Mundial sobre Tendencias de la Lactancia Materna realiza el seguimiento del estado de la "Estrategia Mundial para la Alimentación del Lactante Niño Pequeño" a través de un conjunto de quince (15) indicadores que miden en una escala de 1 a 10 el estado de las políticas públicas y la práctica de la lactancia materna en Colombia. El desempeño de estos indicadores se refleja en un índice compuesto que se mide en una escala de 0 a 150 puntos y determina el ranking del país en comparación con los demás que son observados.

Los datos reportados más recientes para Colombia corresponden al año 2016, en el cual el estado de implementación de la estrategia recibió una calificación de 49 puntos ubicándose en el lugar número **70 del ranking que incluye a 97 países**". (Exposición de Motivos, pág. 45).

Las referidas soluciones que incluye el Proyecto de Ley para hacer frente a esta preocupante situación nacional son:

- "Incluir una estrategia de formación, educación y comunicación, que empodere a las madres y los miembros de la Comunidad Lactante para fortalecer la lactancia materna en nuestro país.
- Apunta a fortalecer las capacidades de los trabajadores en salud y nutrición para brindar atención a las mujeres gestantes, madres lactantes y a sus familias.
- Congrega a diversos actores, para brindar apoyo y asistencia comunitaria a las mujeres gestantes y madres en lactancia.
- Incluye medidas para unificar los procedimientos de formación para la atención y asistencia técnica, a la vez que hace posible mejorar la cobertura y calidad de la atención que recibe la Comunidad Lactante.
- Incluye disposiciones que fortalecen las redes de apoyo a la Comunidad Lactante.
- Fortalece los espacios existentes para lograr el acompañamiento de los padres durante la lactancia.

- Promueve la apertura de canales de comunicación para empoderar a la sociedad civil y la Comunidad Lactante, así como facilitar el acceso adecuado al sistema de salud por parte de las madres y los bebés”. (Exposición de Motivos, lbid.)

A continuación, se transcribe la tabla 6 de la Exposición de Motivos (págs. 46 y 47) que compara la situación de Colombia frente a otros países de la Alianza Pacífico y de Mercosur, resaltando también el bajo rendimiento de nuestro país respecto a los indicadores del WBTi (en español, Iniciativa Mundial sobre Tendencias de la Lactancia Materna):

Indicador	COL	CHL	ARG	MEX	PER
Políticas, programas y coordinación nacional	2	4	9,5	5	5,5
Cuidado infantil amigable e iniciativa hospital amigo del niño y la niña (diez pasos para una lactancia materna exitosa)	7,5	0,5	6,5	6	4,5
Implementación del código internacional de Comercialización de sucedáneos de la leche materna	8	3	7	4	8
Protección de la maternidad	5,5	9	6	7	7
Sistemas de atención en salud y nutrición (apoyo a la lactancia materna y alimentación de lactantes, niños y niñas pequeñas)	6	5	8	5	5
Apoyo a las madres y asistencia comunitaria – apoyo comunitario para mujeres embarazadas y madres lactantes	5	4	5	4	5
Apoyo informativo	6	7,5	8	3	3
Alimentación infantil y VIH	1,5	5,5	6	5,5	3
Alimentación infantil durante emergencias	3,5	4	4	0	2,5
Mecanismos de monitoreo y sistema de evaluación	4	2	6	5	8
Iniciación temprana de la lactancia materna	9	NA	9	6	9
Lactancia materna exclusiva durante los primeros seis meses	6	9	9	6	9
Duración mediana de la lactancia materna	3	NA	3	3	9
Alimentación con biberón	3	NA	3	3	3

Alimentación complementaria – introducción de Alimentos sólidos, semisólidos o blandos	7	NA	10	10	9
--	---	----	----	----	---

(Exposición de Motivos, pág. 47)

Con esta evidencia comparada del desempeño inferior al promedio de países latinoamericanos con ingresos similares, se justifica la adopción del Proyecto de Ley, el cual en su elaboración tuvo como fundamentos, entre muchos otros, las siguientes conclusiones derivadas de este estudio:

1. “No es la cantidad del gasto en salud en sí misma la que explica el comportamiento del indicador WBTi, esto implica que la priorización y calidad de los esfuerzos para la promoción de la lactancia materna es significativamente menor a la de países con menor cantidad de recursos destinados a garantizar el derecho a la salud como Bolivia, El Salvador, Nigeria o Vietnam.
2. Colombia podría por medio de la promoción efectiva de la práctica de la lactancia materna reducir la cantidad de muertes en niños menores de cinco años.
3. Dado que el índice WBTi mide factores institucionales, el ingreso promedio de los habitantes de un país no es un factor determinante de su comportamiento; sin embargo, la política pública de lactancia materna puede crear mejores oportunidades y garantías para la protección del derecho a la salud a las que los habitantes podrían tener acceso por medio del ingreso.
4. Existe un clúster importante de países que tienen un menor porcentaje de muerte de madres, neonatos y desnutrición y cuentan con una calificación alta en el índice WBTi. Esto permite identificar una importante oportunidad para mejorar la salud pública en nuestro país por medio del fortalecimiento de la lactancia materna en el territorio nacional, dado que prima facie existe una correlación fuerte entre las políticas robustas para la promoción de la lactancia y la reducción de muertes en estas poblaciones vulnerables” (Exposición de Motivos, pág. 48).

“Estrategia para la promoción de la lactancia materna”

Por otro lado, el enfoque del presente Proyecto de Ley se centra en la creencia de que “una adecuada educación y pedagogía a las mujeres, las familias y la sociedad en

general acerca de la lactancia materna, sumada al consejo oportuno de los profesionales de salud y el apoyo madre-madre, así como el acompañamiento por parte de la familia y las redes de apoyo a la Comunidad Lactante son las claves para una lactancia exitosa” (Exposición de Motivos, pág. 49).

En igual sentido, como estrategia para la promoción de la lactancia materna, en la Exposición de Motivos se determinó que el entorno materno es de suma importancia para garantizar el éxito de esta práctica:

Tabla 8 Estudios que demuestran el papel del entorno materno en el éxito de la lactancia

País o región	Resultados
Estados Unidos ¹¹	El 86% de un grupo de madres en Estados Unidos consideraron a su familia como fuente de apoyo para la lactancia, dicho porcentaje superó al obtenido para los profesionales de la salud que correspondió solamente al 14%
Santander - Colombia ¹²	Gamboia con mujeres santandereanas encontró que el 64.6% de ellas se sentían motivadas a la lactancia materna por el ejemplo de otros familiares y, que en las mujeres que recibieron apoyo, la familia ocupó el tercer lugar con un 58.7%
Villavicencio - Colombia ¹³	Madres con hijos menores de 6 meses se sintieron apoyadas por la familia en un 59.3% y por el esposo en un 24.7%, afirmando que el apoyo se basaba en caricias, masajes o ayudas económicas
Cartagena - Colombia ¹⁴	El 72.5% de ellas recibió información sobre la lactancia por parte de algún integrante de su familia, lo cual se correlacionó con la lactancia materna exclusiva

¹¹ Losa-Iglesias ME, Rodríguez-Vázquez R, Becerra de BengoaVallejo R. [The Grandmother's Role in Breastfeeding]. Aquichan [Internet]. 2013 [cited 2015 may 05];13(2):270–9. Spanish. doi: http://doi.org/4bw
¹² Gamboa EM, López N, Prada GE, Gallo KY. [Knowledge, attitudes and practices related to breast-feeding in women in reproductive age in a vulnerable population]. Rev Chil Nutr [Internet]. 2008 [cited 2015 may 05];35(1):43-52. Spanish. doi: http://doi.org/bkk6dg
¹³ Piñeros BS, Camacho NJ. Factores que inciden en la suspensión de la lactancia materna exclusiva. Orinoquia [Internet]. 2004 [cited 2015 may 05];8(1):5-14. Available from: http://goq.gil/taROgE
¹⁴ Díaz CE, López R, Herrera L, Arena D, Giraldo C, González L. Factors associated with breastfeeding in children less than one year of age in the city of Cartagena, Colombia. Colombia Médica [Internet]. 2011 [cited 2015 may 05];42(2 supl 1):26-34. Spanish. Available from: http://goq.gil/KBqUzW.

País o región	Resultados
Brasil ¹⁵	La mayoría de las madres (93.3%) les hubiese gustado recibir ayuda de sus parejas durante la lactancia, aunque el 21.3% no sabía el tipo de ayuda que deseaba recibir, en tanto que el 64.9% afirmó que podrían ayudar con las tareas domésticas y el cuidado de niños

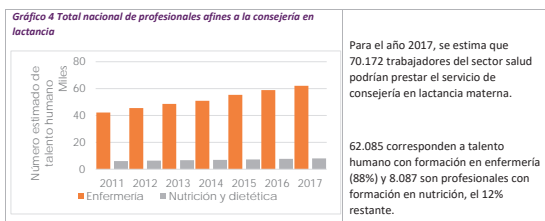
Fuente: elaboración propia a partir del trabajo de (Becerra, Rocha, & Bermudez, 2015)

(Exposición de Motivos, pág. 52)

“Impactos esperados del proyecto de ley”

Respecto a los impactos esperados del Proyecto de Ley, se consideró necesario calcular el tamaño de la demanda de servicios orientados a proveer información de calidad y acompañamiento a las madres y bebés. Este servicio es conocido como “consejería en lactancia materna” y puede ser proveído por pediatras, nutricionistas y personal de enfermería (e incluso, también los auxiliares de enfermería lo prestan).

Sobre el particular, se trae a cita cifras generadas por el Observatorio de Talento Humano en Salud quien presentó un reporte construido a partir del cruce de la base de datos del ReTHUS y la PILA, el cual “debe interpretarse como una aproximación y no como un resultado preciso del personal disponible” (Exposición de Motivos, pág. 55):



Fuente: elaboración propia con datos Observatorio de Talento Humano en Salud

¹⁵ Odeh-Susin LR, Justo-Giugliani ER. Inclusion of fathers in an intervention to promote breastfeeding: Impact on Breastfeeding Rates. J Hum Lact [Internet]. 2008 [cited 2015 may 06];24(4):386–92. doi: http://doi.org/fd6m27

<p>"Por medio de la cual se establecen medidas orientadas a fortalecer la comunidad lactante, la promoción de la lactancia materna en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones"</p>	<p>"Por medio de la cual se establecen medidas orientadas a fortalecer la comunidad lactante, la promoción de la lactancia materna en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones"</p>	<p>Proposición y justificación de la modificación</p>	<p>conocimiento y experiencia y que brindan apoyo a otros actores de la Comunidad Lactante.</p>	<p>conocimiento y experiencia y que brindan apoyo a otros actores de la Comunidad Lactante.</p>	
<p>Artículo 1. Objeto. Fortalecer las redes de apoyo de la Comunidad Lactante y orientar acciones para salvaguardar el derecho a la salud de las madres, de los niños y las niñas, y el derecho a la Seguridad Alimentaria y Nutricional de la primera infancia por medio de la promoción de la práctica de la lactancia materna en el territorio nacional.</p>	<p>Artículo 1. Objeto. Fortalecer las redes de apoyo de la Comunidad Lactante y orientar acciones para salvaguardar el derecho a la salud de las madres, de los niños y las niñas, y el derecho a la Seguridad Alimentaria y Nutricional de la primera infancia por medio de la promoción de la práctica de la lactancia materna en el territorio nacional.</p>		<p>Grupos de Apoyo a la Lactancia Materna (GALM): son grupos de ayuda mutua que ofrecen distintos servicios, y actividades complementarias a la asistencia que ofrecen los servicios de salud. Cubren aspectos relacionados con la lactancia, principalmente en materia de educación y acompañamiento a la Comunidad Lactante.</p>	<p>Grupos de Apoyo a la Lactancia Materna (GALM): son grupos de ayuda mutua que ofrecen distintos servicios, y actividades complementarias a la asistencia que ofrecen los servicios de salud. Cubren aspectos relacionados con la lactancia, principalmente en materia de educación y acompañamiento a la Comunidad Lactante.</p>	
<p>Artículo 2. Definiciones. Para efectos de la presente ley téngase en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Comunidad Lactante: es toda persona natural o jurídica que participa o se relaciona con el proceso y la práctica de la lactancia. Principalmente, las madres y sus bebés, los padres, acompañantes y familiares, los profesionales, trabajadores y agentes del Sistema de Salud y las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante.</p> <p>Redes de Apoyo a la Lactancia Materna: la conforman individuos o grupos, a nivel comunitario o institucional, que cuentan con</p>	<p>Artículo 2. Definiciones. Para efectos de la presente ley téngase en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Comunidad Lactante: es toda persona natural o jurídica que participa o se relaciona con el proceso y la práctica de la lactancia. Principalmente, las madres y sus bebés, los padres, acompañantes y familiares, los profesionales, trabajadores y agentes del Sistema de Salud y las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante.</p> <p>Redes de Apoyo a la Lactancia Materna: la conforman individuos o grupos, a nivel comunitario o institucional, que cuentan con</p>		<p>Promotor (a) de lactancia materna: persona certificada en apoyar a la lactancia materna, la cual mediante la participación en Grupos de Apoyo a la Lactancia Materna (GALM), entre otras actividades, orientará la promoción de lactancia y la apropiación del conocimiento necesario para tener una lactancia materna exitosa.</p> <p>Asesor (a) en lactancia materna: persona certificada, y con experiencia en apoyar a la lactancia materna que desde la práctica ayuda y acompaña a la Comunidad Lactante.</p> <p>Consejero (a) en lactancia: persona con formación profesional en áreas de la salud y otras que sean consideradas afines por las autoridades competentes para garantizar la salud y el bienestar de la Comunidad Lactante.</p> <p>Lactancia Materna Exclusiva: es la única práctica recomendada para la alimentación del infante</p>	<p>Promotor (a) de lactancia materna: persona certificada en apoyar a la lactancia materna, la cual mediante la participación en Grupos de Apoyo a la Lactancia Materna (GALM), entre otras actividades, orientará la promoción de lactancia y la apropiación del conocimiento necesario para tener una lactancia materna exitosa.</p> <p>Asesor (a) en lactancia materna: persona certificada, y con experiencia en apoyar a la lactancia materna que desde la práctica ayuda y acompaña a la Comunidad Lactante.</p> <p>Consejero (a) en lactancia: persona con formación profesional en áreas de la salud y otras que sean consideradas afines por las autoridades competentes para garantizar la salud y el bienestar de la Comunidad Lactante.</p> <p>Lactancia Materna Exclusiva: es la única</p>	
<p>durante los primeros seis meses de vida. En este periodo, el menor se alimenta exclusivamente con leche de su madre, incluyendo leche extraída. También puede recibir leche de otra madre saludable. La lactancia exclusiva implica que el menor no debe consumir ningún otro alimento o bebida, ni siquiera agua, excepto sales de rehidratación oral, gotas y los jarabes con vitaminas, minerales y medicamentos que sean recomendados por profesionales de la salud.</p> <p>Lactancia materna prolongada: Es aquella lactancia materna que se prolonga más allá de los 2 años de vida de los infantes. Esta práctica puede ser concomitante con la Alimentación Complementaria.</p> <p>Alimentación Complementaria: es el proceso de transición de la lactancia materna exclusiva, al consumo de otros alimentos. Ocurre generalmente desde los 6 meses y debe prolongarse hasta los 24 meses de vida del infante. En este periodo se debe continuar amamantando al infante o alimentándose con leche materna hasta los dos años o más según lo que decida la madre.</p>	<p>práctica recomendada para la alimentación del infante durante los primeros seis meses de vida. En este periodo, el menor se alimenta exclusivamente con leche de su madre, incluyendo leche extraída. También puede recibir leche de otra madre saludable, <u>siempre que dicha leche haya sido procesada y pasteurizada en un Banco de Leche Humana autorizado.</u> La lactancia exclusiva implica que el menor no debe consumir ningún otro alimento o bebida, ni siquiera agua, <u>excepto sales de rehidratación oral, gotas y los jarabes con vitaminas, minerales y medicamentos que sean recomendados por profesionales de la salud.</u></p> <p>Lactancia materna prolongada: Es aquella lactancia materna que se prolonga más allá de los 2 años de vida de los infantes. Esta práctica puede ser concomitante con la Alimentación Complementaria.</p> <p>Alimentación Complementaria: es el proceso de transición de la lactancia materna exclusiva, al consumo de otros alimentos. Ocurre generalmente desde los 6 meses y debe prolongarse hasta los 24 meses de vida del infante. En este periodo se debe continuar amamantando al infante o alimentándose con leche materna hasta los dos años o más según lo que decida la madre.</p>	<p>El Minsalud, en concepto 202011401382991 del 7 de septiembre de 2020, presenta esta proposición, toda vez que hay riesgo de contagio de VIH, Hepatitis B y HTLV1 por la ingesta de leche materna y esta situación podría presentarse cuando se alimenten bebes con leche de otras madres que no haya pasado por un Banco de Leche Humana autorizado.</p> <p>Así mismo, sugiere el MinSalud eliminar el aparte tachado porque, según su concepto técnico, este no coincide con la definición de la OMS sobre la materia.</p>	<p>Artículo 3. Formación y mecanismos de certificación. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional y del Ministerio del Trabajo, incorporará en el Sistema Nacional de Cualificaciones las acciones necesarias para facilitar la formación en competencias, el reconocimiento de experiencias previas y el aprendizaje permanente necesario para fortalecer la oferta de servicios a la Comunidad Lactante.</p> <p>Parágrafo 1. Las personas que cuenten con conocimiento previo, tendrán la posibilidad de presentar un examen de certificación para validarlo. El Gobierno Nacional regulará la materia.</p> <p>Parágrafo 2°. El Marco Nacional de Cualificaciones que sea definido por el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional y del Ministerio del Trabajo, debe incluir oportunidades para la formación de promotores, asesores, y consejeros de lactancia, así como la definición de los esquemas de movilidad entre las anteriores categorías y los niveles de educación superior en los que serán ofertados.</p> <p>Parágrafo 3°. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional deberá garantizar oportunidades para el acceso a la oferta señalada en el presente artículo en todo el territorio nacional, de manera presencial o virtual, y considerando las realidades de las regiones bajo esquemas de</p>	<p>Artículo 3. Formación y mecanismos de certificación. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional y del Ministerio del Trabajo, incorporará en el Sistema Nacional de Cualificaciones las acciones necesarias para facilitar la formación en competencias, el reconocimiento de experiencias previas y el aprendizaje permanente necesario para fortalecer la oferta de servicios a la Comunidad Lactante.</p> <p>Parágrafo 1. Las personas que cuenten con conocimiento previo, tendrán la posibilidad de presentar un examen de certificación para validarlo. El Gobierno Nacional regulará la materia.</p> <p>Parágrafo 2°. El Marco Nacional de Cualificaciones que sea definido por el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional y del Ministerio del Trabajo, debe incluir oportunidades para la formación de promotores, asesores, y consejeros de lactancia, así como la definición de los esquemas de movilidad entre las anteriores categorías y los niveles de educación superior en los que serán ofertados.</p> <p>Parágrafo 3°. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional deberá garantizar oportunidades para el acceso a la oferta señalada en el presente artículo en todo el territorio nacional, de manera presencial o virtual, y</p>	

<p>enfoque diferencial.</p> <p>Parágrafo 4º. Una vez creado, dentro del sistema de cualificaciones las competencias de lactancia, las instituciones de educación superior debidamente acreditadas por el Ministerio de Educación podrán ofertar la formación en servicios a la comunidad lactante.</p>	<p>considerando las realidades de las regiones bajo esquemas de enfoque diferencial.</p> <p>Parágrafo 4º Una vez creado, dentro del sistema de cualificaciones las competencias de lactancia, las instituciones de educación superior debidamente acreditadas por el Ministerio de Educación podrán ofertar la formación en servicios a la comunidad lactante.</p>		<p>neonatos y afines. El Ministerio de Salud regulará la materia.</p>	<p>pediatría, neonatos y afines. El Ministerio de Salud regulará la materia.</p>	
<p>Artículo 4. Capacitación a mujeres gestantes, madres en periodo de lactancia y sociedad en general. Las Entidades Promotoras de Salud (EPS), y las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS), que presten servicios a mujeres gestantes y lactantes y a niños y niñas menores de dos (2) años, deben promover espacios para la educación y promoción de buenas prácticas de lactancia a la Comunidad Lactante y la sociedad en general. Salvo en situaciones que pongan en riesgo la salud de la madre o el neonato. El cumplimiento de dicha obligación será vigilado por la Superintendencia de Salud.</p>	<p>Artículo 4. Capacitación a mujeres gestantes, madres en periodo de lactancia y sociedad en general. Las Entidades Promotoras de Salud (EPS), y las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS), que presten servicios a mujeres gestantes y lactantes y a niños y niñas menores de dos (2) años, deben promover espacios para la educación y promoción de buenas prácticas de lactancia a la Comunidad Lactante y la sociedad en general. Salvo en situaciones que pongan en riesgo la salud de la madre o el neonato. El cumplimiento de dicha obligación será vigilado por la Superintendencia de Salud.</p>		<p>Artículo 6. Registro público de las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante. El Ministerio de Salud creará el sistema de información para el registro de los distintos actores que conforman dichas redes, a nivel nacional. El sistema facilitará el acceso de los demás miembros de la Comunidad Lactante a la oferta de servicios de las personas y organizaciones que forman parte de las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante, así como información relevante relacionada con la práctica.</p>	<p>Artículo 6. Registro público de las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante. El Ministerio de Salud creará el sistema de información para el registro de los distintos actores que conforman dichas redes, a nivel nacional. El sistema facilitará el acceso de los demás miembros de la Comunidad Lactante a la oferta de servicios de las personas y organizaciones que forman parte de las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante, así como información relevante relacionada con la práctica.</p>	
<p>Artículo 5. Actualización de Profesionales. Las Entidades Promotoras de Salud y las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud que atiendan partos deberán brindar capacitación y actualización permanente en lactancia materna y alimentación infantil saludable al personal de salud que labore en las áreas de pediatría,</p>	<p>Artículo 5. Actualización de Profesionales. Las Entidades Promotoras de Salud y las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud que atiendan partos deberán brindar capacitación y actualización permanente en lactancia materna y alimentación infantil saludable al personal de salud que labore en las áreas de</p>		<p>Parágrafo 1º. El sistema contendrá como mínimo la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> Nombre de la persona natural o jurídica, Representante Legal si lo hubiere, Objeto Social, si lo hubiere, Registro en Cámara de comercio, si lo hubiere, El rol en la Comunidad Lactante (Asesora, Grupo de Apoyo a la Lactancia Materna, etc.), Número de miembros, Localización (Departamento, Municipio, barrio o localidad) Domicilio, Certificaciones, experiencia o títulos relacionados, Datos de contacto. <p>Parágrafo 2º. El registro centralizará la información que</p>	<p>Parágrafo 1º. El sistema contendrá como mínimo la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> Nombre de la persona natural o jurídica, Representante Legal si lo hubiere, Objeto Social, si lo hubiere, Registro en Cámara de comercio, si lo hubiere, El rol en la Comunidad Lactante (Asesora, Grupo de Apoyo a la Lactancia Materna, etc.), Número de miembros, Localización (Departamento, Municipio, barrio o localidad) Domicilio, Certificaciones, experiencia o títulos relacionados, Datos de contacto. 	
<p>tengan disponible las Entidades Territoriales, las Entidades Promotoras de Salud, las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud, y particulares relacionados con los GALM y las Redes Apoyo en los términos del parágrafo 1.</p> <p>Parágrafo 3º. El registro debe ser alimentado y actualizado por los actores señalados en el parágrafo anterior, con la periodicidad y en los términos que defina el Ministerio de Salud.</p> <p>Parágrafo 4º. Para el acceso al registro se utilizarán las tecnologías de la información adecuadas para su administración y consulta. Será de acceso público y estará enlazado en las páginas web de las distintas entidades del Gobierno Nacional y las Entidades Territoriales.</p> <p>Parágrafo 5º. El Ministerio de Salud tendrá el plazo de un año a partir de la promulgación de la presente Ley para crear e implementar el Registro de la Comunidad Lactante.</p>	<p>Parágrafo 2º. El registro centralizará la información que tengan disponible las Entidades Territoriales, las Entidades Promotoras de Salud, las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud, y particulares relacionados con los GALM y las Redes Apoyo en los términos del parágrafo 1.</p> <p>Parágrafo 3º. El registro debe ser alimentado y actualizado por los actores señalados en el parágrafo anterior, con la periodicidad y en los términos que defina el Ministerio de Salud.</p> <p>Parágrafo 4º. Para el acceso al registro se utilizarán las tecnologías de la información adecuadas para su administración y consulta. Será de acceso público y estará enlazado en las páginas web de las distintas entidades del Gobierno Nacional y las Entidades Territoriales.</p> <p>Parágrafo 5º. El Ministerio de Salud tendrá el plazo de un año a partir de la promulgación de la presente Ley para crear e implementar el Registro de la Comunidad Lactante.</p>		<p>capacitación de la Comunidad Lactante en temas relacionados con la práctica de la lactancia materna, con especial prioridad a mujeres gestantes y aquellas en periodo de lactancia.</p>	<p>capacitación de la Comunidad Lactante en temas relacionados con la práctica de la lactancia materna, con especial prioridad a mujeres gestantes y aquellas en periodo de lactancia.</p>	
<p>Artículo 7. Articulación institucional. Las entidades territoriales podrán facilitar a los grupos y organizaciones registradas conforme a lo contemplado en el artículo anterior, de la presente ley, el acceso a espacios públicos e infraestructura de la misma naturaleza para llevar a cabo actividades destinadas a la</p>	<p>Artículo 7. Articulación institucional. Las entidades territoriales podrán facilitar a los grupos y organizaciones registradas conforme a lo contemplado en el artículo anterior, de la presente ley, el acceso a espacios públicos e infraestructura de la misma naturaleza para llevar a cabo actividades destinadas a la</p>		<p>Artículo 8. Hoja de ruta de atención preventiva de la lactancia materna. El Ministerio de Salud garantizará que, en la ruta de atención a las mujeres en proceso de gestación, parto, y durante el puerperio, se incluyan como mínimo los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Garantizar, el contacto piel a piel después del nacimiento, con el fin de facilitar el vínculo afectivo entre madre e hijo y estimular eficazmente el proceso de lactancia materna, cuando las condiciones de salud de la mujer y del recién nacido lo permitan, de conformidad con la evidencia científica actualizada. Informar acerca de la importancia de la lactancia materna en el desarrollo físico emocional - afectivo e intelectual del ser humano. Verificar la técnica de amamantamiento antes de abandonar la entidad hospitalaria, Realizar visitas domiciliarias especializadas de consejería en lactancia 	<p>Artículo 8. Hoja de ruta de atención preventiva de la lactancia materna. El Ministerio de Salud garantizará que, en la ruta de atención a las mujeres en proceso de gestación, parto, y durante el puerperio, se incluyan como mínimo los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Garantizar, el contacto piel a piel después del nacimiento, con el fin de facilitar el vínculo afectivo entre madre e hijo y estimular eficazmente el proceso de lactancia materna, cuando las condiciones de salud de la mujer y del recién nacido lo permitan, de conformidad con la evidencia científica actualizada. Informar acerca de la importancia de la lactancia materna en el desarrollo físico emocional - afectivo e intelectual del ser humano. Verificar la técnica de amamantamiento antes de abandonar la entidad hospitalaria, Realizar visitas domiciliarias especializadas de 	

<p>materna durante la primera semana posterior al parto,</p> <p>5. Acompañar y monitorear que la técnica de lactancia sea adecuada durante los controles neonatales.</p> <p>6. Acompañar y monitorear la lactancia en el periodo de alimentación complementaria y el estado nutricional del menor durante los primeros dos años de vida.</p> <p>7. Garantizar el acceso a la información contenida en el registro electrónico de la Comunidad Lactante.</p> <p>Parágrafo. La Superintendencia de Salud verificará que las Entidades Promotoras de Salud y las Instituciones Prestadoras de Salud den cumplimiento a las prácticas contempladas en el presente artículo.</p>	<p>consejería en lactancia materna durante la primera semana posterior al parto,</p> <p>5. Acompañar y monitorear que la técnica de lactancia sea adecuada durante los controles neonatales.</p> <p>6. Acompañar y monitorear la lactancia en el periodo de alimentación complementaria y el estado nutricional del menor durante los primeros dos años de vida.</p> <p>7. Garantizar el acceso a la información contenida en el registro electrónico de la Comunidad Lactante.</p> <p>Parágrafo. La Superintendencia de Salud verificará que las Entidades Promotoras de Salud y las Instituciones Prestadoras de Salud den cumplimiento a las prácticas contempladas en el presente artículo.</p>		<p>Salud diseñará las guías técnicas para brindar la orientación requerida contemplando el acceso a la información del Registro Público de la Comunidad Lactante.</p> <p>Parágrafo 2: Las autoridades competentes de la administración de las líneas telefónicas de las que trata el presente artículo, garantizarán la continuidad del funcionamiento del servicio de orientación para la lactancia materna.</p>	<p>Salud diseñará las guías técnicas para brindar la orientación requerida contemplando el acceso a la información del Registro Público de la Comunidad Lactante.</p> <p>Parágrafo 2: Las autoridades competentes de la administración de las líneas telefónicas de las que trata el presente artículo, garantizarán la continuidad del funcionamiento del servicio de orientación para la lactancia materna.</p>	
<p>Artículo 9. Línea de atención a la mujer. Las entidades competentes de la administración, operación y mantenimiento de las líneas existentes dedicadas a la atención a emergencias y afines con servicios especiales para las mujeres, prestarán el servicio de orientación para la práctica de la lactancia materna.</p> <p>Parágrafo 1: El Ministerio de</p>	<p>Artículo 9. Línea de atención a la mujer. Las entidades competentes de la administración, operación y mantenimiento de las líneas existentes dedicadas a la atención a emergencias y afines con servicios especiales para las mujeres, prestarán el servicio de orientación para la práctica de la lactancia materna.</p> <p>Parágrafo 1: El Ministerio de</p>		<p>Artículo 10 Sello de Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia. El Ministerio de Salud y Protección Social o quien corresponda a nivel nacional, establecerá los lineamientos para la certificación de los establecimientos comerciales que cuenten con espacios dignos y el equipamiento necesario para la práctica de la lactancia materna en sus instalaciones, así como otras facilidades que requieran las madres para atender servicios sanitarios de los bebés y de menores de cinco años.</p> <p>Parágrafo 1°: El sello recibirá el nombre de Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia - ECAMI.</p> <p>Parágrafo 2°: Las Entidades Territoriales deberán cooperar con la promoción e implementación del sello en los establecimientos domiciliados en sus territorios.</p> <p>Parágrafo 3°: En ninguno de los casos se considerará como</p>	<p>Artículo 10 Sello de Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia. El Ministerio de Salud y Protección Social o quien corresponda a nivel nacional, establecerá los lineamientos para la certificación de los establecimientos comerciales que cuenten con espacios dignos y el equipamiento necesario para la práctica de la lactancia materna en sus instalaciones, así como otras facilidades que requieran las madres para atender servicios sanitarios de los bebés y de menores de cinco años.</p> <p>Parágrafo 1°: El sello recibirá el nombre de Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia - ECAMI.</p> <p>Parágrafo 2°: Las Entidades Territoriales deberán cooperar con la promoción e implementación del sello en los establecimientos domiciliados en sus territorios.</p> <p>Parágrafo 3°: En ninguno de</p>	
<p>requisito habilitante de la certificación, que las áreas destinadas para la lactancia se encuentren ubicadas al interior de los servicios sanitarios del establecimiento.</p>	<p>los casos se considerará como requisito habilitante de la certificación, que las áreas destinadas para la lactancia se encuentren ubicadas al interior de los servicios sanitarios del establecimiento.</p>		<p>periodo de lactancia en los espacios laborales.</p>	<p>discriminación a la madre en periodo de lactancia en los espacios laborales.</p>	
<p>Artículo 11. Promoción de la Comunidad Lactante. El Ministerio de Salud y Protección Social realizará a nivel nacional campañas de promoción del Registro Público de la Comunidad Lactante, el sello de los Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia (ECAMI), el servicio telefónico de orientación para la lactancia materna, entre otros.</p> <p>Parágrafo: Las estrategias de difusión de las que trata el presente artículo, se realizarán bajo un enfoque diferencial que garantice el acceso a la información en todas las zonas urbanas y rurales del territorio nacional.</p>	<p>Artículo 11. Promoción de la Comunidad Lactante. El Ministerio de Salud y Protección Social realizará a nivel nacional campañas de promoción del Registro Público de la Comunidad Lactante, el sello de los Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia (ECAMI), el servicio telefónico de orientación para la lactancia materna, entre otros.</p> <p>Parágrafo: Las estrategias de difusión de las que trata el presente artículo, se realizarán bajo un enfoque diferencial que garantice el acceso a la información en todas las zonas urbanas y rurales del territorio nacional.</p>		<p>Artículo 13. Salas Amigas de la Lactancia Materna. En los términos de la Ley 1823 de 2017, la instalación de las Salas Amigas de la Familia Lactante deberá realizarse en espacios que garanticen la salubridad, dignidad y protección de la madre en periodo de lactancia y el menor.</p> <p>Parágrafo 1°. En ningún caso podrá instalarse la Sala Amiga de la Familia Lactante y la Infancia al interior de los servicios sanitarios de los establecimientos públicos o privados.</p> <p>Parágrafo 2. Los establecimientos públicos o privados que hayan instalado Salas Amigas de la Familia Lactante y la Infancia ubicadas al interior de los servicios sanitarios, tendrán un plazo de 1 año para ubicarla en un espacio digno.</p>	<p>Artículo 13. Salas Amigas de la Lactancia Materna. En los términos de la Ley 1823 de 2017, la instalación de las Salas Amigas de la Familia Lactante deberá realizarse en espacios que garanticen la salubridad, dignidad y protección de la madre en periodo de lactancia y el menor.</p> <p>Parágrafo 1°. En ningún caso podrá instalarse la Sala Amiga de la Familia Lactante y la Infancia al interior de los servicios sanitarios de los establecimientos públicos o privados.</p> <p>Parágrafo 2. Los establecimientos públicos o privados que hayan instalado Salas Amigas de la Familia Lactante y la Infancia ubicadas al interior de los servicios sanitarios, tendrán un plazo de 1 año para ubicarla en un espacio digno.</p>	
<p>Artículo 12. Prevención de la discriminación a la Madre en periodo de lactancia. La Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer a través del Sistema Nacional de Mujeres articulará la política pública para la prevención y protección ante toda forma de discriminación a la madre en periodo de lactancia. En el marco de esta política se considerarán acciones para la promoción de la lactancia materna en espacios públicos, nuevas masculinidades y la responsabilidad compartida durante la crianza, así como medidas para eliminar la discriminación a la madre en</p>	<p>Artículo 12. Prevención de la discriminación a la Madre en periodo de lactancia. La Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer a través del Sistema Nacional de Mujeres articulará la política pública para la prevención y protección ante toda forma de discriminación a la madre en periodo de lactancia. En el marco de esta política se considerarán acciones para la promoción de la lactancia materna en espacios públicos, nuevas masculinidades y la responsabilidad compartida durante la crianza, así como medidas para eliminar la</p>		<p>Artículo 14. Ámbito de Aplicación. La presente Ley será de aplicación en todas las Entidades Promotoras de Salud, Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud, así como para todos los intervinientes en el proceso de lactancia materna, parto y puerperio, dentro del territorio nacional.</p>	<p>Artículo 14. Ámbito de Aplicación. La presente Ley será de aplicación en todas las Entidades Promotoras de Salud, Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud, así como para todos los intervinientes en el proceso de lactancia materna, parto y puerperio, dentro del territorio nacional.</p>	
<p>Artículo 15. Vigencia y Derogatorias. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 15. Vigencia y Derogatorias. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>		<p>Artículo 15. Vigencia y Derogatorias. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 15. Vigencia y Derogatorias. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	
<p>Artículo 16. Reglamentación.</p>	<p>Artículo 16.</p>		<p>Artículo 16. Reglamentación.</p>	<p>Artículo 16.</p>	

El Gobierno Nacional deberá reglamentar lo dispuesto en la presente ley en un plazo no mayor de un (1) año contado a partir de su promulgación.	Reglamentación. El Gobierno Nacional deberá reglamentar lo dispuesto en la presente ley en un plazo no mayor de un (1) año contado a partir de su promulgación.
---	--

IX. CONCLUSIÓN.

En nuestra opinión, el Proyecto de Ley bajo estudio debe ser aprobado en Segundo Debate y continuar su trámite en el Congreso de la República.

X. PROPOSICIÓN.

Con fundamento en lo anterior, dentro del marco de la Constitución Política y la Ley, proponemos a los Honorables Representantes a la Cámara, dar segundo debate al Proyecto de Ley Número 067 de 2020 Cámara, "por medio de la cual se establecen medidas orientadas a fortalecer la comunidad lactante, la promoción de la lactancia materna en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones", en el texto formulado en el pliego de modificaciones.

Con toda atención,

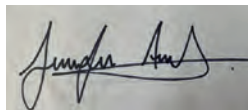


NORMA HURTADO SÁNCHEZ
Representante a la Cámara por el Valle del Cauca



MARÍA CRISTINA SOTO DE GÓMEZ

Representante a la Cámara por La Guajira



JENNIFER KRISTÍN ARIAS FALLA
Representante a la Cámara por Meta
XI. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE

Proyecto de Ley No. 067 de 2020

"Por medio de la cual se establecen medidas orientadas a fortalecer la comunidad lactante, la promoción de la lactancia materna en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones"

Artículo 1. Objeto. Fortalecer las redes de apoyo de la Comunidad Lactante y orientar acciones para salvaguardar el derecho a la salud de las madres, de los niños y las niñas, y el derecho a la Seguridad Alimentaria y Nutricional de la primera infancia por medio de la promoción de la práctica de la lactancia materna en el territorio nacional.

Artículo 2. Definiciones. Para efectos de la presente ley téngase en cuenta las siguientes definiciones:

Comunidad Lactante: es toda persona natural o jurídica que participa o se relaciona con el proceso y la práctica de la lactancia. Principalmente, las madres y sus bebés, los padres, acompañantes y familiares, los profesionales, trabajadores y agentes del Sistema de Salud y las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante.

Redes de Apoyo a la Lactancia Materna: la conforman individuos o grupos, a nivel comunitario o institucional, que cuentan con conocimiento y experiencia y que brindan apoyo a otros actores de la Comunidad Lactante.

Artículo 3. Formación y mecanismos de certificación. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional y del Ministerio del Trabajo, incorporará en el Sistema Nacional de Cualificaciones las acciones necesarias para facilitar la formación en competencias, el reconocimiento de experiencias previas y el aprendizaje permanente necesario para fortalecer la oferta de servicios a la Comunidad Lactante.

Parágrafo 1. Las personas que cuenten con conocimiento previo, tendrán la posibilidad de presentar un examen de certificación para validarlo. El Gobierno Nacional regulará la materia.

Parágrafo 2°. El Marco Nacional de Cualificaciones que sea definido por el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional y del Ministerio del Trabajo, debe incluir oportunidades para la formación de promotores, asesores, y consejeros de lactancia, así como la definición de los esquemas de movilidad entre las anteriores categorías y los niveles de educación superior en los que serán ofertados.

Parágrafo 3°. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional deberá garantizar oportunidades para el acceso a la oferta señalada en el presente artículo en todo el territorio nacional, de manera presencial o virtual, y considerando las realidades de las regiones bajo esquemas de enfoque diferencial.

Parágrafo 4°. Una vez creado, dentro del sistema de cualificaciones las competencias de lactancia, las instituciones de educación superior debidamente acreditadas por el Ministerio de Educación podrán ofertar la formación en servicios a la comunidad lactante.

Artículo 4. Capacitación a mujeres gestantes, madres en periodo de lactancia y sociedad en general. Las Entidades Promotoras de Salud (EPS), y las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS), que presten servicios a mujeres gestantes y lactantes y a niños y niñas menores de dos (2) años, deben promover espacios para la educación y promoción de buenas prácticas de lactancia a la Comunidad Lactante y la sociedad en general. Salvo en situaciones que pongan en riesgo la salud de la madre o el neonato.

El cumplimiento de dicha obligación será vigilado por la Superintendencia de Salud.

Grupos de Apoyo a la Lactancia Materna (GALM): son grupos de ayuda mutua que ofrecen distintos servicios, y actividades complementarias a la asistencia que ofrecen los servicios de salud. Cubren aspectos relacionados con la lactancia, principalmente en materia de educación y acompañamiento a la Comunidad Lactante.

Promotor (a) de lactancia materna: persona certificada en apoyar a la lactancia materna, la cual mediante la participación en Grupos de Apoyo a la Lactancia Materna (GALM), entre otras actividades, orientará la promoción de lactancia y la apropiación del conocimiento necesario para tener una lactancia materna exitosa.

Asesor (a) en lactancia materna: persona certificada, y con experiencia en apoyar a la lactancia materna que desde la práctica ayuda y acompaña a la Comunidad Lactante.

Consejero (a) en lactancia: persona con formación profesional en áreas de la salud y otras que sean consideradas afines por las autoridades competentes para garantizar la salud y el bienestar de la Comunidad Lactante.

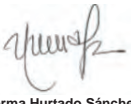
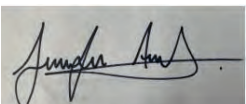

Lactancia Materna Exclusiva: es la única práctica recomendada para la alimentación del infante durante los primeros seis meses de vida. En este periodo, el menor se alimenta exclusivamente con leche de su madre, incluyendo leche extraída. También puede recibir leche de otra madre saludable, siempre que dicha leche haya sido procesada y pasteurizada en un Banco de Leche Humana autorizado. La lactancia exclusiva implica que el menor no debe consumir ningún otro alimento o bebida, ni siquiera agua.

Lactancia materna prolongada: Es aquella lactancia materna que se prolonga más allá de los 2 años de vida de los infantes. Esta práctica puede ser concomitante con la Alimentación Complementaria.

Alimentación Complementaria: es el proceso de transición de la lactancia materna exclusiva, al consumo de otros alimentos. Ocurre generalmente desde los 6 meses y debe prolongarse hasta los 24 meses de vida del infante. En este periodo se debe continuar amamantando al infante o alimentándose con leche materna hasta los dos años o más según lo que decida la madre.

<p>Artículo 5. Actualización de Profesionales. Las Entidades Promotoras de Salud y las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud que atiendan partos deberán brindar capacitación y actualización permanente en lactancia materna y alimentación infantil saludable al personal de salud que labore en las áreas de pediatría, neonatos y afines. El Ministerio de Salud regulará la materia.</p> <p>Artículo 6. Registro público de las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante. El Ministerio de Salud creará el sistema de información para el registro de los distintos actores que conforman dichas redes, a nivel nacional. El sistema facilitará el acceso de los demás miembros de la Comunidad Lactante a la oferta de servicios de las personas y organizaciones que forman parte de las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante, así como información relevante relacionada con la práctica.</p> <p>Parágrafo 1°. El sistema contendrá como mínimo la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nombre de la persona natural o jurídica, 2. Representante Legal si lo hubiere, 3. Objeto Social, si lo hubiere, 4. Registro en Cámara de comercio, si lo hubiere, 5. El rol en la Comunidad Lactante (Asesora, Grupo de Apoyo la Lactancia Materna, etc.), 6. Número de miembros, 7. Localización (Departamento, Municipio, barrio o localidad) 8. Domicilio, 9. Certificaciones, experiencia o títulos relacionados, 10. Datos de contacto. <p>Parágrafo 2°. El registro centralizará la información que tengan disponible las Entidades Territoriales, las Entidades Promotoras de Salud, las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud, y particulares relacionados con los GALM y las Redes Apoyo en los términos del parágrafo 1.</p>	<p>Parágrafo 3°. El registro debe ser alimentado y actualizado por los actores señalados en el parágrafo anterior, con la periodicidad y en los términos que defina el Ministerio de Salud.</p> <p>Parágrafo 4°. Para el acceso al registro se utilizarán las tecnologías de la información adecuadas para su administración y consulta. Será de acceso público y estará enlazado en las páginas web de las distintas entidades del Gobierno Nacional y las Entidades Territoriales.</p> <p>Parágrafo 5°. El Ministerio de Salud tendrá el plazo de un año a partir de la promulgación de la presente Ley para crear e implementar el Registro de la Comunidad Lactante.</p> <p>Artículo 7. Articulación institucional. Las entidades territoriales podrán facilitar a los grupos y organizaciones registradas conforme a lo contemplado en el artículo anterior, de la presente ley, el acceso a espacios públicos e infraestructura de la misma naturaleza para llevar a cabo actividades destinadas a la capacitación de la Comunidad Lactante en temas relacionados con la práctica de la lactancia materna, con especial prioridad a mujeres gestantes y aquellas en periodo de lactancia.</p> <p>Artículo 8. Hoja de ruta de atención preventiva de la lactancia materna. El Ministerio de Salud garantizará que, en la ruta de atención a las mujeres en proceso de gestación, parto, y durante el puerperio, se incluyan como mínimo los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Garantizar, el contacto piel a piel después del nacimiento, con el fin de facilitar el vínculo afectivo entre madre e hijo y estimular eficazmente el proceso de lactancia materna, cuando las condiciones de salud de la mujer y del recién nacido lo permitan, de conformidad con la evidencia científica actualizada. 2. Informar acerca de la importancia de la lactancia materna en el desarrollo físico emocional - afectivo e intelectual del ser humano. 3. Verificar la técnica de amamantamiento antes de abandonar la entidad hospitalaria.
<ol style="list-style-type: none"> 4. Realizar visitas domiciliarias especializadas de consejería en lactancia materna durante la primera semana posterior al parto. 5. Acompañar y monitorear que la técnica de lactancia sea adecuada durante los controles neonatales. 6. Acompañar y monitorear la lactancia en el periodo de alimentación complementaria y el estado nutricional del menor durante los primeros dos años de vida. 7. Garantizar el acceso a la información contenida en el registro electrónico de la Comunidad Lactante. <p>Parágrafo. La Superintendencia de Salud verificará que las Entidades Promotoras de Salud y las Instituciones Prestadoras de Salud den cumplimiento a las prácticas contempladas en el presente artículo.</p> <p>Artículo 9. Línea de atención a la mujer. Las entidades competentes de la administración, operación y mantenimiento de las líneas existentes dedicadas a la atención a emergencias y afines con servicios especiales para las mujeres, prestarán el servicio de orientación para la práctica de la lactancia materna.</p> <p>Parágrafo 1: El Ministerio de Salud diseñará las guías técnicas para brindar la orientación requerida contemplando el acceso a la información del Registro Público de la Comunidad Lactante.</p> <p>Parágrafo 2: Las autoridades competentes de la administración de las líneas telefónicas de las que trata el presente artículo, garantizarán la continuidad del funcionamiento del servicio de orientación para la lactancia materna.</p> <p>Artículo 10 Sello de Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia. El Ministerio de Salud y Protección Social o quien corresponda a nivel nacional, establecerá los lineamientos para la certificación de los establecimientos comerciales que cuenten con espacios dignos y el equipamiento necesario para la práctica de la lactancia materna en sus instalaciones, así como otras facilidades que</p>	<p>requieran las madres para atender servicios sanitarios de los bebés y de menores de cinco años.</p> <p>Parágrafo 1°: El sello recibirá el nombre de Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia - ECAMI.</p> <p>Parágrafo 2°: Las Entidades Territoriales deberán cooperar con la promoción e implementación del sello en los establecimientos domiciliados en sus territorios.</p> <p>Parágrafo 3°: En ninguno de los casos se considerará como requisito habilitante de la certificación, que las áreas destinadas para la lactancia se encuentren ubicadas al interior de los servicios sanitarios del establecimiento.</p> <p>Artículo 11. Promoción de la Comunidad Lactante. El Ministerio de Salud y Protección Social realizará a nivel nacional campañas de promoción del Registro Público de la Comunidad Lactante, el sello de los Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia (ECAMI), el servicio telefónico de orientación para la lactancia materna, entre otros.</p> <p>Parágrafo. Las estrategias de difusión de las que trata el presente artículo, se realizarán bajo un enfoque diferencial que garantice el acceso a la información en todas las zonas urbanas y rurales del territorio nacional.</p> <p>Artículo 12. Prevención de la discriminación a la Madre en periodo de lactancia. La Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer a través del Sistema Nacional de Mujeres articulará la política pública para la prevención y protección ante toda forma de discriminación a la madre en periodo de lactancia. En el marco de esta política se considerarán acciones para la promoción de la lactancia materna en espacios públicos, nuevas masculinidades y la responsabilidad compartida durante la crianza, así como medidas para eliminar la discriminación a la madre en periodo de lactancia en los espacios laborales.</p> <p>Artículo 13. Salas Amigas de la Lactancia Materna. En los términos de la Ley 1823 de 2017, la instalación de las Salas Amigas de la Familia Lactante deberá realizarse en espacios que garanticen la salubridad, dignidad y protección de la madre en periodo de lactancia y el menor.</p>

<p>Parágrafo 1°. En ningún caso podrá instalarse la Sala Amiga de la Familia Lactante y la Infancia al interior de los servicios sanitarios de los establecimientos públicos o privados.</p> <p>Parágrafo 2. Los establecimientos públicos o privados que hayan instalado Salas Amigas de la Familia Lactante y la Infancia ubicadas al interior de los servicios sanitarios, tendrán un plazo de 1 año para ubicarla en un espacio digno.</p> <p>Artículo 14. Ámbito de Aplicación. La presente Ley será de aplicación en todas las Entidades Promotoras de Salud, Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud, así como para todos los intervinientes en el proceso de lactancia materna, parto y puerperio, dentro del territorio nacional.</p> <p>Artículo 15. Vigencia y Derogatorias. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Artículo 16. Reglamentación. El Gobierno Nacional deberá reglamentar lo dispuesto en la presente ley en un plazo no mayor de un (1) año contado a partir de su promulgación.</p>	<p>TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 067 DE 2020 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS ORIENTADAS A FORTALECER LA COMUNIDAD LACTANTE, LA PROMOCIÓN DE LA LACTANCIA MATERNA EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>(Aprobado en la Sesión virtual del 8 de octubre de 2020, Comisión VII Constitucional Permanente de la H. Cámara de Representantes, Acta No. 20)</p> <p>EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. Fortalecer las redes de apoyo de la Comunidad Lactante y orientar acciones para salvaguardar el derecho a la salud de las madres, de los niños y las niñas, y el derecho a la Seguridad Alimentaria y Nutricional de la primera infancia por medio de la promoción de la práctica de la lactancia materna en el territorio nacional.</p> <p>Artículo 2. Definiciones. Para efectos de la presente ley téngase en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Comunidad Lactante: es toda persona natural o jurídica que participa o se relaciona con el proceso y la práctica de la lactancia. Principalmente, las madres y sus bebés, los padres, acompañantes y familiares, los profesionales, trabajadores y agentes del Sistema de Salud y las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante.</p> <p>Redes de Apoyo a la Lactancia Materna: la conforman individuos o grupos, a nivel comunitario o institucional, que cuentan con conocimiento y experiencia y que brindan apoyo a otros actores de la Comunidad Lactante.</p> <p>Grupos de Apoyo a la Lactancia Materna (GALM): son grupos de ayuda mutua que ofrecen distintos servicios, y actividades complementarias a la asistencia que ofrecen los servicios de salud. Cubren aspectos relacionados con la lactancia, principalmente en materia de educación y acompañamiento a la Comunidad Lactante.</p> <p>Promotor (a) de lactancia materna: persona certificada en apoyar a la lactancia materna, la cual mediante la participación en Grupos de Apoyo a la Lactancia Materna (GALM), entre otras actividades, orientará la promoción de lactancia y la apropiación del conocimiento necesario para tener una lactancia materna exitosa.</p> <p>Asesor (a) en lactancia materna: persona certificada, y con experiencia en apoyar a la lactancia materna que desde la práctica ayuda y acompaña a la Comunidad Lactante.</p> <p>Consejero (a) en lactancia: persona con formación profesional en áreas de la salud y otras que sean consideradas afines por las autoridades competentes para garantizar la salud y el bienestar de la Comunidad Lactante.</p>
<p>Lactancia Materna Exclusiva: es la única práctica recomendada para la alimentación del infante durante los primeros seis meses de vida. En este periodo, el menor se alimenta exclusivamente con leche de su madre, incluyendo leche extraída. También puede recibir leche de otra madre saludable. La lactancia exclusiva implica que el menor no debe consumir ningún otro alimento o bebida, ni siquiera agua, excepto sales de rehidratación oral, gotas y los jarabes con vitaminas, minerales y medicamentos que sean recomendados por profesionales de la salud.</p> <p>Lactancia Materna Prolongada: es aquella lactancia materna que se prolonga más allá de los 2 años de vida de los infantes. Esta práctica puede ser concomitante con la Alimentación Complementaria.</p> <p>Alimentación Complementaria: es el proceso de transición de la lactancia materna exclusiva, al consumo de otros alimentos. Ocurre generalmente desde los 6 meses y debe prolongarse hasta los 24 meses de vida del infante. En este periodo se debe continuar amamantando al infante o alimentándose con leche materna hasta los dos años o más según lo que decida la madre.</p> <p>Artículo 3. Formación y mecanismos de certificación. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional y del Ministerio del Trabajo, incorporará en el Sistema Nacional de Cualificaciones las acciones necesarias para facilitar la formación en competencias, el reconocimiento de experiencias previas y el aprendizaje permanente necesario para fortalecer la oferta de servicios a la Comunidad Lactante.</p> <p>Parágrafo 1°. Las personas que cuenten con conocimiento previo, tendrán la posibilidad de presentar un examen de certificación para validarlo. El Gobierno nacional regulará la materia.</p> <p>Parágrafo 2°. El Marco Nacional de Cualificaciones que sea definido por el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional y del Ministerio del Trabajo, debe incluir oportunidades para la formación de promotores, asesores, y consejeros de lactancia, así como la definición de los esquemas de movilidad entre las anteriores categorías y los niveles de educación superior en los que serán ofertados.</p> <p>Parágrafo 3°. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional deberá garantizar oportunidades para el acceso a la oferta señalada en el presente artículo en todo el territorio nacional, de manera presencial o virtual, y considerando las realidades de las regiones bajo esquemas de enfoque diferencial.</p> <p>Parágrafo 4° Una vez creado, dentro del sistema de cualificaciones las competencias de lactancia, las instituciones de educación superior debidamente acreditadas por el Ministerio de Educación podrán ofertar la formación en servicios a la comunidad lactante.</p> <p>Artículo 4. Capacitación a mujeres gestantes, madres en periodo de lactancia y sociedad en general. Las Entidades Promotoras de Salud (EPS), y las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS), que presten servicios a mujeres gestantes y lactantes y a niños y niñas menores de dos (2) años, deben promover espacios para la educación y promoción de buenas prácticas de lactancia a la Comunidad Lactante y la sociedad en general. Salvo en situaciones que pongan en riesgo la salud de la madre o el neonato. El cumplimiento de dicha obligación será vigilado por la Superintendencia de Salud.</p> <p>Artículo 5. Actualización de Profesionales. Las Entidades Promotoras de Salud y las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud que atiendan partos deberán brindar capacitación y actualización permanente en lactancia materna y alimentación infantil saludable al personal de salud que labore en las áreas de pediatría, neonatos y afines. El Ministerio de Salud regulará la materia.</p>	<p>Artículo 6. Registro público de las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante. El Ministerio de Salud creará el sistema de información para el registro de los distintos actores que conforman dichas redes, a nivel nacional. El sistema facilitará el acceso de los demás miembros de la Comunidad Lactante a la oferta de servicios de las personas y organizaciones que forman parte de las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante, así como información relevante relacionada con la práctica.</p> <p>Parágrafo 1°. El sistema contendrá como mínimo la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> Nombre de la persona natural o jurídica, Representante Legal si lo hubiere, Objeto Social, si lo hubiere, Registro en Cámara de Comercio, si lo hubiere, El rol en la Comunidad Lactante (Asesora, Grupo de Apoyo la Lactancia Materna, etc.), Número de miembros, Localización (Departamento, Municipio, barrio o localidad) Domicilio, Certificaciones, experiencia o títulos relacionados, Datos de contacto. <p>Parágrafo 2°. El registro centralizará la información que tengan disponible las Entidades Territoriales, las Entidades Promotoras de Salud, las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud, y particulares relacionados con los GALM y las Redes Apoyo en los términos del parágrafo 1.</p> <p>Parágrafo 3°. El registro debe ser alimentado y actualizado por los actores señalados en el parágrafo anterior, con la periodicidad y en los términos que defina el Ministerio de Salud.</p> <p>Parágrafo 4°. Para el acceso al registro se utilizarán las tecnologías de la información adecuadas para su administración y consulta. Será de acceso público y estará enlazado en las páginas web de las distintas entidades del Gobierno nacional y las Entidades Territoriales.</p> <p>Parágrafo 5°. El Ministerio de Salud tendrá el plazo de un año a partir de la promulgación de la presente Ley para crear e implementar el Registro de la Comunidad Lactante.</p> <p>Artículo 7. Articulación institucional. Las entidades territoriales podrán facilitar a los grupos y organizaciones registradas conforme a lo contemplado en el artículo anterior, de la presente ley, el acceso a espacios públicos e infraestructura de la misma naturaleza para llevar a cabo actividades destinadas a la capacitación de la Comunidad Lactante en temas relacionados con la práctica de la lactancia materna, con especial prioridad a mujeres gestantes y aquellas en periodo de lactancia.</p> <p>Artículo 8. Hoja de ruta de atención preventiva de la lactancia materna. El Ministerio de Salud garantizará que, en la ruta de atención a las mujeres en proceso de gestación, parto, y durante el puerperio, se incluyan como mínimo los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Garantizar, el contacto piel a piel después del nacimiento, con el fin de facilitar el vínculo afectivo entre madre e hijo y estimular eficazmente el proceso de lactancia materna, cuando las condiciones de salud de la mujer y del recién nacido lo permitan, de conformidad con la evidencia científica actualizada. Informar acerca de la importancia de la lactancia materna en el desarrollo físico emocional - afectivo e intelectual del ser humano.

<p>3. Verificar la técnica de amamantamiento antes de abandonar la entidad hospitalaria,</p> <p>4. Realizar visitas domiciliarias especializadas de consejería en lactancia materna durante la primera semana posterior al parto,</p> <p>5. Acompañar y monitorear que la técnica de lactancia sea adecuada durante los controles neonatales.</p> <p>6. Acompañar y monitorear la lactancia en el periodo de alimentación complementaria y el estado nutricional del menor durante los primeros dos años de vida.</p> <p>7. Garantizar el acceso a la información contenida en el registro electrónico de la Comunidad Lactante.</p> <p>Parágrafo. La Superintendencia de Salud verificará que las Entidades Promotoras de Salud y las Instituciones Prestadoras de Salud den cumplimiento a las prácticas contempladas en el presente artículo.</p> <p>Artículo 9. Línea de atención a la mujer. Las entidades competentes de la administración, operación y mantenimiento de las líneas existentes dedicadas a la atención a emergencias y afines con servicios especiales para las mujeres, prestarán el servicio de orientación para la práctica de la lactancia materna.</p> <p>Parágrafo 1°: El Ministerio de Salud diseñará las guías técnicas para brindar la orientación requerida contemplando el acceso a la información del Registro Público de la Comunidad Lactante.</p> <p>Parágrafo 2: Las autoridades competentes de la administración de las líneas telefónicas de las que trata el presente artículo, garantizarán la continuidad del funcionamiento del servicio de orientación para la lactancia materna.</p> <p>Artículo 10 Sello de Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia. El Ministerio de Salud y Protección Social o quien corresponda a nivel nacional, establecerá los lineamientos para la certificación de los establecimientos comerciales que cuenten con espacios dignos y el equipamiento necesario para la práctica de la lactancia materna en sus instalaciones, así como otras facilidades que requieran las madres para atender servicios sanitarios de los bebés y de menores de cinco años.</p> <p>Parágrafo 1°: El sello recibirá el nombre de Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia - ECAMI.</p> <p>Parágrafo 2°: Las Entidades Territoriales deberán cooperar con la promoción e implementación del sello en los establecimientos domiciliados en sus territorios.</p> <p>Parágrafo 3°: En ninguno de los casos se considerará como requisito habilitante de la certificación, que las áreas destinadas para la lactancia se encuentren ubicadas al interior de los servicios sanitarios del establecimiento.</p> <p>Artículo 11. Promoción de la Comunidad Lactante. El Ministerio de Salud y Protección Social realizará a nivel nacional campañas de promoción del Registro Público de la Comunidad Lactante, el sello de los Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia (ECAMI), el servicio telefónico de orientación para la lactancia materna, entre otros.</p>	<p>Parágrafo: Las estrategias de difusión de las que trata el presente artículo, se realizarán bajo un enfoque diferencial que garantice el acceso a la información en todas las zonas urbanas y rurales del territorio nacional.</p> <p>Artículo 12. Prevención de la discriminación a la Madre en periodo de lactancia. La Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer a través del Sistema Nacional de Mujeres articulará la política pública para la prevención y protección ante toda forma de discriminación a la madre en periodo de lactancia. En el marco de esta política se considerarán acciones para la promoción de la lactancia materna en espacios públicos, nuevas masculinidades y la responsabilidad compartida durante la crianza, así como medidas para eliminar la discriminación a la madre en periodo de lactancia en los espacios laborales.</p> <p>Artículo 13. Salas Amigas de la Lactancia Materna. En los términos de la Ley 1823 de 2017, la instalación de las Salas Amigas de la Familia Lactante deberá realizarse en espacios que garanticen la salubridad, dignidad y protección de la madre en periodo de lactancia y el menor.</p> <p>Parágrafo 1°. En ningún caso podrá instalarse la Sala Amiga de la Familia Lactante y la Infancia al interior de los servicios sanitarios de los establecimientos públicos o privados.</p> <p>Parágrafo 2. Los establecimientos públicos o privados que hayan instalado Salas Amigas de la Familia Lactante y la Infancia ubicadas al interior de los servicios sanitarios, tendrán un plazo de 1 año para ubicarla en un espacio digno.</p> <p>Artículo 14. Ámbito de Aplicación. La presente Ley será de aplicación en todas las Entidades Promotoras de Salud, Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud, así como para todos los intervinientes en el proceso de lactancia materna, parto y puerperio, dentro del territorio nacional.</p> <p>Artículo 15. Reglamentación. El Gobierno Nacional deberá reglamentar lo dispuesto en la presente ley en un plazo no mayor de un (1) año contando a partir de su promulgación.</p> <p>Una vez vencido este plazo, el Gobierno Nacional no perderá de forma alguna su facultad reglamentaria, y en caso tal, los funcionarios competentes podrán ser sancionados de acuerdo a las normas disciplinarias vigentes.</p> <p>Artículo 16. Vigencia y Derogatorias. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  Norma Hurtado Sánchez. Representante a la Cámara. </div> <div style="text-align: center;">  Jennifer Kristin Arias Falla. Representante a la Cámara. </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  María Cristina Soto de Gómez. Representante a la Cámara. </div>
---	--

CONTENIDO

Gaceta número 68 - martes 23 de febrero de 2021

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para segundo debate en Cámara del proyecto de ley número 014 de 2020 Cámara de representantes, por la cual se crea la licencia ambiental para cementerios y se dictan otras disposiciones..... 1

Informe de ponencia para segundo debate al proyecto de ley número 019 de 2020 Cámara acumulado con los proyectos de ley número 155 de 2020 Cámara y número 221 de 2020 Cámara, por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones..... 5

Informe de ponencia para segundo debate del proyecto de ley número 067 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establecen medidas orientadas a fortalecer la comunidad lactante, la promoción de la lactancia materna en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones. 12



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 328

Bogotá, D. C., lunes, 26 de abril de 2021

EDICIÓN DE 21 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

TEXTOS DE PLENARIA

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NÚMERO 218 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 1757 del 6 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones en materia del mecanismo de participación ciudadana de revocatoria de mandato de alcaldes y gobernadores.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. El objeto de la presente ley es asegurar el respeto de los derechos fundamentales al debido proceso e información en el marco procedimental de la revocatoria de mandato de alcaldes y gobernadores.

Artículo 2. Modifíquese el artículo 65 de la ley 134 del 31 de mayo de 1994, el cual quedará así:


Artículo 65. Motivación de la revocatoria. *El formulario de solicitud de convocatoria a la votación para la revocatoria, deberá contener las razones que fundamentan la insatisfacción general de la ciudadanía por el incumplimiento del programa de gobierno, el plan de desarrollo territorial y/o por cualquier causa relacionada con el ejercicio de las funciones de los alcaldes y gobernadores durante su mandato.*

Parágrafo. *ELIMINADO.*

Artículo 3. Modifíquese el artículo 6 de la ley 1757 del 06 de julio de 2015, el cual quedará así:

Artículo 6. Requisitos para la inscripción de mecanismos de participación ciudadana. *En el momento de la inscripción, el promotor de cualquier mecanismo de participación ciudadana deberá diligenciar un formulario, diseñado por la Registraduría Nacional del Estado Civil, en el que como mínimo debe figurar la siguiente información:*


- a) *El nombre completo, el número del documento de identificación y la dirección de notificaciones del promotor o de los miembros del Comité promotor;*
- b) *El título que describa la propuesta de mecanismo de participación ciudadana;*

<p><i>c) La exposición de motivos que sustenta la propuesta;</i></p> <p><i>d) El proyecto de articulado, salvo en el caso de las propuestas de revocatoria de mandato.</i></p> <p><i>Inscrito un Comité promotor de un referendo, la Registraduría contará con un plazo de ocho (8) días para verificar el cumplimiento de los requisitos de la iniciativa, a partir del cual contará con un plazo de seis (6) meses para la recolección de los apoyos ciudadanos.</i></p> <p><i>Para el caso de la revocatoria de mandato, luego de que la Registraduría verifique y acredite el cumplimiento de los requisitos de la iniciativa, notificará personalmente tal acreditación al alcalde o gobernador, según sea el caso, siguiendo las reglas del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.</i></p> <p>Parágrafo 1. <i>Se podrán inscribir iniciativas para la revocatoria del mandato siempre que hayan transcurrido doce (12) meses contados a partir del momento de posesión del respectivo alcalde o gobernador y no faltare menos de dieciocho (18) meses para la finalización del respectivo periodo constitucional, siempre y cuando los motivos para la revocatoria del mandato se relacionen con la insatisfacción general de la ciudadanía por el incumplimiento del programa de gobierno.</i></p> <p>Parágrafo 2. <i>En caso de que el motivo para revocar el mandato se relacione con el incumplimiento del plan de desarrollo, el término de un año del que trata el numeral 1 del artículo anterior se deberá contar a partir de la entrada en vigencia del mismo.</i></p> <p>Parágrafo 3. <i>La inscripción de iniciativas podrá realizarse a través de medios electrónicos, en cuyo caso deberá utilizarse lenguaje estándar de intercambio de información en el formulario.</i></p> <p>Artículo 4. Modifíquese el artículo 11° de la ley 1757 del 06 de julio de 2015, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 11. Entrega de los formularios y estados contables. <i>Al vencer el plazo para la recolección de apoyos, el promotor presentará los formularios debidamente diligenciados, al Registrador del Estado Civil correspondiente. Vencido el plazo sin que se haya logrado completar el número de apoyos requeridos, la propuesta será archivada.</i></p>	<p><i>Quince días después de la entrega de los formularios de los que trata este artículo, o del vencimiento del plazo para la recolección de firmas, o su prórroga si la hubiere, el promotor o comité promotor deberá entregar los estados contables de la campaña de recolección de apoyos de cualquier propuesta sobre mecanismo de participación ciudadana. En los estados contables figurarán los aportes, en dinero o en especie, que cada persona natural o jurídica realice durante la campaña respectiva.</i></p> <p><i>El Registrador nacional remitirá los estados contables al Consejo Nacional Electoral quien, a través del Fondo Nacional de Financiación Política, será el encargado de recibir, revisar y expedir, dentro de los treinta (30) días siguientes a su radicación, la certificación contable correspondiente.</i></p> <p><i>En el caso en el que el Fondo Nacional de Financiación Política, luego de revisar la información contable de que habla el inciso anterior, encuentre alguna inconsistencia relacionada con los topes de financiamiento y/o los estados contables, oficiará por una única vez al promotor o comité promotor, quien tendrá quince (15) días para realizar las correcciones a que hubiere lugar, luego de la cual empezarán a contarse quince (15) días adicionales para que la autoridad electoral emita una certificación sobre el cumplimiento o no de los topes de financiamiento y la información recibida.</i></p> <p><i>En el evento en que el certificado que emita el Fondo Nacional de Financiación Política refleje el incumplimiento de los topes de financiamiento o de las reglas contables por parte del promotor o comité promotor de la revocatoria, el proceso tendrá como finalizado.</i></p> <p><i>El procedimiento para la presentación, revisión y certificación de estados contables indicado en el presente artículo, se aplicará a los comités debidamente inscritos que promuevan el voto negativo o la abstención ante la iniciativa de revocatoria de mandato.</i></p> <p>Artículo 5. Audiencia Pública para promover el voto informado. <i>Previo a la entrega de los formularios para la recolección de apoyos y con el fin de promover el voto informado, el Consejo Nacional Electoral deberá convocar al mandatario, a los comités debidamente inscritos, y a la ciudadanía en general a una audiencia pública que se deberá realizar dentro de la correspondiente circunscripción, como una instancia que garantice los derechos fundamentales a la defensa y la información de quienes participen en ella.</i></p>
<p>El Consejo Nacional Electoral, dentro del término de seis meses contados a partir de la vigencia de la presente Ley, deberá expedir el acto administrativo que señale el procedimiento que deba seguirse asegurando que dicha instancia no se convierta en una dilación a la continuidad del proceso y se respeten los términos establecidos para la celebración de la jornada de consulta.</p> <p>En todo caso la asistencia a la audiencia pública para promover el voto informado quedará a discreción de las partes convocadas por el Consejo Nacional Electoral.</p> <p>Parágrafo 1°. En ningún momento en la audiencia pública se podrá tomar decisión sobre la continuidad del proceso de revocatoria del mandato.</p> <p>Parágrafo 2°. La autoridad electoral garantizará la publicidad y difusión de la audiencia, la cual deberá ser transmitida por los canales institucionales y virtuales que aseguren la mayor difusión de la audiencia entre la ciudadanía.</p> <p>Artículo 6. ELIMINADO.</p> <p>Artículo 7. Vigencia y derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, salvo los procesos de revocatorias de mandato de alcaldes y gobernadores que se hubieren iniciado y se encuentren en trámite al momento de la entrada en vigencia de la presente Ley.</p> <p style="text-align: center;">JULIO CÉSAR TRIANA QUINTERO Ponente</p>	<p style="text-align: center;">SECRETARÍA GENERAL</p> <p>Bogotá, D.C., abril 21 de 2021</p> <p>En Sesión Plenaria del día 13 de abril de 2021, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo con modificaciones del Proyecto de Ley N° 218 de 2020 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 1757 DEL 06 DE JULIO DE 2015 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES EN MATERIA DEL MECANISMO DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA DE REVOCATORIA DE MANDATO DE ALCALDES Y GOBERNADORES". Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.</p> <p>Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria N° 212 de abril 13 de 2021, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 08 de abril de 2021, correspondiente al Acta N° 211.</p> <p style="text-align: center;">  JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO SECRETARIO GENERAL </p>

**TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA
NÚMERO 326 DE 2020 CÁMARA**

por medio de la cual se crea el Banco Nacional de Datos Genéticos vinculados a la Comisión de Delitos Violentos de alto impacto.


<p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. Creación. Créase, con cargo al Estado y bajo la dirección y coordinación del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, el Banco Nacional de Datos Genéticos vinculados a la comisión de Delitos violentos de alto impacto en Colombia</p> <p>ARTÍCULO 2. Definiciones. Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>a) Perfil Genético Forense: Es un código alfanumérico de parejas de datos que es prácticamente individual y representa los componentes paterno y materno de cada segmento del ADN que se analiza en una persona.</p> <p>b) Perfil genético mezclado: El originado a partir de muestras biológicas mezcladas provenientes de dos o más personas.</p> <p>c) Banco de perfiles genéticos de apoyo a la investigación criminal: Son bases de datos de perfiles genéticos obtenidos de muestras biológicas y personas vinculadas a hechos criminales, codificados de tal manera que permiten conservar confidencialidad y fácil trazabilidad, y que se cruzan entre sí, con el fin de detectar posibles criminales.</p> <p>d) Fenotipo: Es el conjunto de rasgos observables y detectables de una persona</p> <p>e) Evidencia abandonada: Es todo objeto recuperado por la policía judicial, en donde pudo haberse transferido material biológico de una persona sospechosa de una conducta criminal.</p> <p>f) Delitos violentos de alto impacto: Son delitos violentos de alto impacto los siguientes: Homicidio (Art. 103 C.P.); Homicidio Agravado (Art. 104 C.P.); Femicidio (Art. 104A C.P.); Femicidio Agravado (Art. 104B C.P.); Homicidio Culposo (Art. 109 C.P.); Homicidio Culposo Agravado (Art. 110 C.P.); Homicidio en Persona Protegida (Art. 135 C.P.); Tortura en Persona Protegida (Art. 137 C.P.); Actos Sexuales Violentos en Persona Protegida (Art. 139 C.P.); Desaparición Forzada (Art. 165 C.P.); Desaparición Forzada Agravada (Art. 166 C.P.); Secuestro Simple (Art. 168 C.P.); Secuestro Extorsivo (Art. 169 C.P.); Tortura (Art. 178 C.P.); Tortura Agravada (Art. 179 C.P.); Acceso Carnal Violento (Art. 205 C.P.); Acto Sexual Violento (Art. 206 C.P.); Acceso Carnal o Acto Sexual en Persona puesta en Incapacidad de Resistir (Art. 207 C.P.); Acceso Carnal Abusivo con menor de Catorce años (Art. 208 C.P.); Acceso Carnal o Acto Sexual Abusivos con Incapaz de Resistir (Art. 210 C.P.).</p>	<p>g) Genotipos STRs, InDels y SNPs: Se refiere a los diferentes sitios del ADN que pueden analizarse para obtener un perfil genético así: STRs, secuencias repetidas cortas de ADN de tamaño variable entre las personas; InDels: secuencias cortas que varían entre individuos, dependiendo si están presentes o ausentes en su ADN. SNPs: cambios de una sola base del ADN de una persona a otra.</p> <p>h) Células epiteliales de contacto: Son un tipo de células que recubren las superficies externas e internas del cuerpo y se transfieren con facilidad en la interacción entre personas o con su ambiente.</p> <p>ARTÍCULO 3. Funciones. En virtud de la dirección y coordinación nacional del Banco Nacional de Datos Genéticos vinculados a la comisión de Delitos violentos de alto impacto, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses tendrá las siguientes funciones:</p> <p>a) Ingreso, búsqueda, eliminación, reporte de coincidencias y control de calidad de perfiles genéticos; y laboratorios especializados que procesen las muestras positivas analizadas.</p> <p>b) Seguimiento y capacitación a los diferentes organismos que hacen parte del Sistema de Medicina Legal y Ciencias Forenses, respecto al procedimiento de toma de muestra y cadena de custodia.</p> <p>c) Centralización, almacenamiento, y procesamiento de la información genética producida por laboratorios estatales de genética forense y de muestras o evidencias biológicas recuperadas dentro de las investigaciones de delitos violentos de alto impacto.</p> <p>d) Protección del material genético y de la información obtenidas de muestras forenses analizadas e incluidas en el Banco de Nacional de Datos Genéticos vinculados a la Comisión Delitos Violentos de Alto Impacto, en cumplimiento de los estándares internacionales, mediante criterios éticos y legales de privacidad, control de calidad de los análisis, resguardo de la cadena de custodia y uso exclusivo de la información genética para fines de investigación de delitos violentos de alto impacto.</p> <p>e) Administración, definición y control de todos los usuarios que puedan tener acceso al Banco Nacional de Datos Genéticos Vinculados a la Comisión Delitos Violentos de Alto Impacto.</p> <p>El Gobierno Nacional reglamentará su funcionamiento en un plazo no mayor de ocho (8) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley</p> <p>ARTÍCULO 4°. Almacenamiento, sistematización y toma de material genético. El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses almacenará y sistematizará en el Banco Nacional de Datos Genéticos vinculados a la comisión de Delitos violentos de alto impacto, la información genética asociada con las muestras o evidencias biológicas que hubieren sido obtenidas en desarrollo de valoraciones médico legales o necropsias practicadas en el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, a víctimas de delitos violentos de alto impacto, donde a juicio del forense, pueda recuperarse evidencia biológica potencialmente vinculante de un posible agresor. Igualmente se</p>
<p>almacenará la información genética asociada con las muestras biológicas que se recuperen en el lugar de los hechos.</p> <p>El Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses implementará índices forenses para perfiles de muestras sin titular conocido, del lugar del hecho, valoración medicolegal o necropsia; de igual forma el índice de vinculados para perfiles de indiciados, imputados o condenados.</p> <p>El administrador del BPG-IC podrá crear los índices que se requieran para facilitar la gestión del banco y su apoyo a la investigación judicial.</p> <p>En el marco del Sistema de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en los municipios y/o departamentos donde no se encuentre una sede o personal de ese Instituto, serán los Hospitales o en su defecto las Clínicas privadas quienes se encarguen de recaudar las muestras biológicas de las que trata la presente ley, conforme a lo establecido en el procedimiento de cadena de custodia para asegurar su capacidad demostrativa, así como la ejecución de los procedimientos para su conservación, y enviarlas de forma inmediata al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses para su procesamiento e inscripción en el Banco.</p> <p>Será causal de mala conducta del representante legal del hospital o clínica el no reporte de las pruebas biológicas de las que habla el presente artículo. Para clínicas u hospitales privados que no reporten las pruebas biológicas de las que habla en el presente artículo, incurrirán en una multa. El Gobierno Nacional en un plazo no mayor a seis (6) meses reglamentará lo concerniente al protocolo de envío de muestras para el estudio del ADN y las sanciones correspondientes.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO: El Banco Nacional de Datos Genéticos dispondrá lo necesario para la conservación de un modo invariable e inalterable de los archivos de información genética y de las muestras obtenidas.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO: La información obrante en el Banco será mantenida de forma permanente, excepto en los eventos previstos en que proceda la exclusión de perfiles genéticos de que trata el artículo séptimo de la presente Ley.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO: En los municipios donde le corresponda a los hospitales ejercer esta función, se va a requerir su acreditación bajo la norma ISO IEC 17025 "Requisitos generales para la competencia de los laboratorios de ensayo y calibración" con la ONAC, como puntos de toma de muestra de ADN para procesos de análisis con fines de identificación humana</p> <p>ARTÍCULO 5. Información Genética. La información genética registrada consistirá en la inscripción alfanumérica obtenida, exclusivamente, sobre la base de genotipos que sean polimórficos en la población, carezcan de asociación directa en la expresión de genes y aporten sólo información de la identidad de la persona y su sexo genético.</p>	<p>La información obtenida del ADN sobre rasgos fenotípicos y ancestralidad de una muestra biológica, sin titular, podrá usarse sólo con fines de investigación criminal que facilite la búsqueda de un agresor.</p> <p>En ningún caso la información genética registrada podrá conocer y/o comunicar información de otras esferas del individuo que puedan encontrarse en su genoma, como la predisposición a enfermedades, rasgos de personalidad y, en general, otros datos que no se relacionen con el objeto de la presente ley.</p> <p>En cumplimiento de la Declaración Universal sobre el Genoma Humano y los Derechos Humanos, el Banco ejercerá el control necesario para evitar el uso inadecuado de la información genética, ya sea por discriminación genética de las personas o por asociación de perfiles genéticos a comunidades en riesgo de discriminación.</p> <p>Bajo el principio de confidencialidad e imparcialidad, y para evitar conflictos de intereses con los administradores del Banco, este solo recibirá perfiles genéticos codificados y anónimos, ya sean elementos biológicos de origen desconocido o muestras de referencia de personas conocidas, desligados de toda información personal que pueda servir de trazador hacia la persona de origen. El banco solo conocerá el laboratorio de origen para generar los informes respectivos de hallazgos.</p> <p>Los administradores del banco no podrán ser, al mismo tiempo, peritos que conozcan la información personal de los involucrados en los hallazgos del banco, no procesarán muestras ni emitirán informes periciales</p> <p>ARTICULO 6. Inclusión de Perfiles Genéticos. El Banco Nacional de Datos Genéticos almacenará y administrará los perfiles de ADN de condenados por delitos violentos de alto impacto en las siguientes categorías:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perfiles de ADN obtenidos de fluidos biológicos, manchas, fragmentos de tejidos o células epiteliales de contacto, sin titular identificado, es decir, de los cuales no se conoce el individuo origen, recuperados sobre las víctimas o en el lugar de los hechos, que tengan potencial de evidencia demostrativa en el contexto de una investigación criminal. 2. Perfiles de ADN obtenidos de personas de quienes se conoce su identidad, que han sido vinculados a proceso judicial frente a delitos violentos de alto impacto, como condenados con sentencia ejecutoriada, que hayan aportado voluntariamente su muestra en presencia de su apoderado. <p>Una vez que la sentencia condenatoria se encuentre en firme, el juez o tribunal ordenará de oficio los exámenes tendientes a lograr la identificación genética y su inscripción en el Banco Nacional de Datos Genéticos. Se realizará el perfilamiento de la población carcelaria del país condenada por delitos contra la libertad y formación sexual y los delitos contra la vida y la integridad personal.</p> <p>En el caso donde sea de utilidad tomar y perfilar genéticamente la muestra de una víctima, esta sólo podrá hacerse bajo la firma y consentimiento informado expreso para los fines específicos y con la</p>

<p>obligación de eliminarse tanto la muestra biológica, como su perfil de ADN, una vez cumplido su objetivo en la investigación.</p> <p>3. Se incluyen los perfiles genéticos provenientes de vestigios biológicos obtenidos como evidencia abandonada por persona conocida, siempre que la muestra sea recuperada, se encuentre fuera de la esfera del dominio del titular, por lo que no se requerirá de su consentimiento para la toma y el análisis. Estos elementos podrán obtenerse, exclusivamente, para uso en la investigación criminal.</p> <p>ARTÍCULO 7. Exclusión de Perfiles Genéticos. Los perfiles y el material genético serán excluidos del Banco Nacional de Datos Genéticos vinculados a la comisión de delitos violentos de alto impacto bajo los siguientes criterios:</p> <p>a) Para personas condenadas por delitos que afecten la vida y la libertad sexual, serán excluidos 40 años después del cumplimiento de su condena o cuando el individuo alcance la edad de 80 años.</p> <p>b) Cuando se determine que hay ausencia de responsabilidad penal o haya cesación de la acción penal o se aplique alguna de las causales para terminar la acción o sanción penal.</p> <p>ARTÍCULO 8. De los procedimientos de búsqueda de los Perfiles Genéticos en el Banco Nacional de Datos Genéticos. El Instituto Nacional de Medicina Legal creará las secciones o índices de perfiles genéticos que sean necesarios para apoyar la investigación judicial de los delitos que trata la presente ley, en los cuales podrá realizar dos tipos de consultas:</p> <p>1. Búsquedas aleatorias periódicas: Se realizará entre elementos probatorios de origen desconocido, mientras no se conozca su origen. Estos perfiles no son sujetos de derechos y puede disponerse de ellos para búsquedas periódicas que programará el Instituto Nacional de Medicina Legal sin que se requiera orden judicial específica ni control de legalidad para tomarlos, procesarlos e ingresarlos al Banco Nacional de Datos Genéticos y buscarlos contra el mismo u otro índice o categoría.</p> <p>En todo caso, el Instituto Nacional de Medicina Legal garantizará la seguridad de las bases de datos en general y los componentes de software y hardware por medio de la implementación de la norma internacional ISO/IEC 27001 "Sistema de Gestión de Seguridad de la Información", para evitar la pérdida o alteración de los registros contenidos en el Banco Nacional de Datos Genéticos</p> <p>También podrán ser objeto de búsqueda aleatoria las evidencias abandonadas que se ajusten a las condiciones de legalidad descritas anteriormente.</p> <p>2. Búsquedas Dirigidas o Selectivas: Podrán ser objeto de búsquedas dirigidas o selectivas en el Banco Nacional de Datos Genéticos, aquellos perfiles genéticos de personas identificadas o condenadas, sólo en respuesta a órdenes judiciales específicas y siempre que exista control de legalidad previo realizado por un juez de garantías</p>	<p>ARTÍCULO 9. Prohibición del uso de material Genético. Se prohíbe la utilización de cualquier componente de material genético para cualquier fin que no sea la identificación de personas a los efectos previstos en esta ley.</p> <p>El servidor público que utilice indebidamente el material genético dispuesto en el banco de datos genético, incurrirá en causal de mala conducta sin perjuicio de las demás sanciones a las que haya lugar.</p> <p>ARTÍCULO 10. Los exámenes genéticos se practicarán en los laboratorios debidamente acreditados por el Organismo Nacional de Acreditación – ONAC – que deberá, previa revisión, determinar si cada laboratorio cumple con las exigencias técnicas y legales correspondientes para ser acreditados como institución adecuada para la realización de los exámenes correspondientes</p> <p>ARTÍCULO 11. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias</p> <p style="text-align: center;">ELBERT DÍAZ LOZANO Ponente</p> <p style="text-align: center;">SECRETARÍA GENERAL</p> <p>Bogotá, D.C., abril 14 de 2021</p> <p>En Sesión Plenaria del día 24 de marzo de 2021, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo sin modificaciones del Proyecto de Ley Estatutaria N° 326 de 2020 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE CREA EL BANCO NACIONAL DE DATOS GENÉTICOS VINCULADOS A LA COMISIÓN DE DELITOS VIOLENTOS DE ALTO IMPACTO". Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.</p> <p>Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria N° 208 de marzo 24 de 2021, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 23 de marzo de 2021, correspondiente al Acta N° 207.</p> <div style="text-align: center;">  <p>JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO SECRETARIO GENERAL</p> </div>
--	---

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 019 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON LOS PROYECTOS DE LEY NÚMEROS 155 DE 2020 Y 221 DE 2020 CÁMARA

por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)", se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial.</p> <p>Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.</p> <p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> <p>Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:</p> <p>a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del quince por ciento (15%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p> <p>b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinte por ciento (20%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinticinco por ciento (25%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p>	<p>d) Si en los cuatro (4) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta por ciento (30%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>e) Si cumple cinco años o más sin hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta y cinco por ciento (35%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p> <p>Artículo 3. Adiciónense el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>ARTÍCULO 42A. ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 Ley 769 de 2002 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple.</p> <p>La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero (1°) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada.</p> <p>A efectos de evitar un incremento en el valor de la póliza, las compañías aseguradoras eliminarán el reconocimiento de comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo en la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 1°. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.</p> <p>Parágrafo 2°. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, facultese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de</p>
---	--

<p>Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).</p> <p>ARTÍCULO NUEVO. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia Financiera remitirán, dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República un informe que contenga el estado y avances del país en el tema de seguridad vial y evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p> <p>ARTÍCULO NUEVO. Estrategias para incentivar comportamientos ejemplares en la vía. Las entidades del Sector Transporte desarrollarán estrategias que incentiven en los conductores comportamientos ejemplares en las vías, u otros comportamientos de cultura de seguridad vial que impliquen su interacción con los demás actores de la vía, esto de acuerdo con los lineamientos y estudios desarrollados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, o la que haga sus veces.</p> <p>ARTÍCULO NUEVO. Presentación del Plan Nacional de Solución a las Problemáticas en el SOAT. El Gobierno Nacional en un término no mayor de 6 meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, deberá entregar en las Secretarías Generales tanto de Senado como de Cámara de Representantes un plan detallado de mitigación y superación de las problemáticas que afectan el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), de forma puntual, pero no exclusiva: la administración de los recursos por parte de las aseguradoras, la alta evasión, la alta accidentalidad e incremento de costos de coberturas, y el fraude sobre el seguro.</p> <p>Dicho plan deberá ser expuesto ante el Congreso de la República en sesión plenaria por separado tanto al Senado de la República como a la Cámara de Representantes.</p> <p>Artículo 4. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p> <p>AQUILEO MEDINA ARTEAGA Ponente</p> <p>MILTON HUGO ANGULO VIVEROS Ponente</p> <p>EMETERIO JOSE MONTES DE CASTRO Ponente</p> <p>RODRIGO ARTURO ROJAS LARA Ponente</p>	<p style="text-align: center;">SECRETARÍA GENERAL</p> <p>Bogotá, D.C., abril 21 de 2021</p> <p>En Sesión Plenaria del día 13 de abril de 2021, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo con modificaciones del Proyecto de Ley N° 019 de 2020 Cámara Acumulados con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)", SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES". Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.</p> <p>Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria N° 212 de abril 13 de 2021, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 08 de abril de 2021, correspondiente al Acta N° 211.</p> <div style="text-align: center;">  <p>JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO SECRETARIO GENERAL</p> </div>
--	---

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 034 DE 2019 CÁMARA

por medio de la cual se implementan medidas para proteger y desarrollar la producción agropecuaria nacional.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:


ARTÍCULO 1.- OBJETO: Establecer medidas que permitan desarrollar, tecnificar y fortalecer la producción agropecuaria nacional, para los trabajadores y trabajadoras con vocación agropecuaria sin tierra o con tierra insuficiente, , para las campesinas y campesinos sin tierra o con tierra insuficiente así como a la población desplazada víctima del conflicto armado, las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueros, las familias campesinas, jóvenes campesinos de los territorios especiales nacionales (frontera), organizaciones campesinas, y grupos étnicos que desarrollen proyectos productivos con valor agregado a los productos cosechados y derivados de la agricultura, la ganadería y las especies menores.

ARTÍCULO 2.- Definiciones y Principios de Interpretación: La presente ley atenderá los principios Constitucionales y legales, así como las disposiciones dirigidas a desarrollar, tecnificar y fortalecer la producción agropecuaria nacional, para los trabajadores y trabajadoras con vocación agraria sin tierra o con tierra insuficiente, la población desplazada víctima del conflicto armado, las comunidades Negras, afrocolombianas, raizales y palenqueros las familias campesinas, jóvenes campesinos y organizaciones campesinas y grupos étnicos. Servirán además de guía de interpretación las siguiente definiciones y principios de Interpretación.

Para efectos de lo contenido en esta ley se entenderá como:

SERVICIO PÚBLICO DE EXTENSIÓN AGROPECUARIA: Proceso de acompañamiento mediante el cual se gestiona el desarrollo de capacidades de los productores agropecuarios, su articulación con el entorno y el acceso al conocimiento, tecnologías, productos y servicios de apoyo; con el fin de hacer competitiva y sostenible su producción al tiempo que contribuye a la mejora de la calidad de vida familiar. Por lo tanto, la extensión agropecuaria facilita la gestión de conocimiento, la trazabilidad de los procesos y productos, la implementación de normas técnicas, el diagnóstico y la solución de problemas, en los niveles de la producción primaria, la asociatividad, organización social productiva, la cosecha, la poscosecha, y la comercialización; cumpliendo con la seguridad agroalimentaria y garantizando precios justos y sostenibles; el intercambio de experiencias y la construcción de capacidades individuales, colectivas y sociales. Para tal efecto, la extensión agropecuaria desarrollará actividades vinculadas a promover el cambio técnico en los diferentes eslabones que constituyen la cadena productiva, la asesoría y

<p>acompañamientos a productores en acceso al crédito, formalización de la propiedad, certificación en BPA, entre otros.</p> <p>SISTEMA DE ABASTECIMIENTO Y COMERCIALIZACIÓN: Aquel que refiere al conjunto de actores, instituciones y procesos relacionados con la colocación de los productos agropecuarios, a disposición del consumidor. Incluye también canales de comercialización diferentes a los convencionales, soportados en elementos propios de la Economía Solidaria, los cuales favorecen la relación y el reconocimiento entre el productor y el consumidor a través de circuitos cortos y locales de comercialización.</p> <p>CIRCUITOS CORTOS DE COMERCIALIZACIÓN: son una forma de comercio basada en la venta directa de productos frescos o de temporada sin intermediario —o reduciendo al mínimo la intermediación— entre productores y consumidores, con un desplazamiento mínimo de los alimentos.</p> <p>TASA DEL SERVICIO PÚBLICO DE EXTENSIÓN AGROPECUARIA: es la contraprestación económica que se causa por la prestación del servicio público de extensión agropecuaria en los términos de los artículos 24 y 25 de la Ley 1876 de 2017...</p> <p>Parágrafo. El recaudo de la tasa tendrá como destinación única, la financiación de la prestación del servicio público de extensión agropecuaria a cargo de los municipios.</p> <p>SUBSIDIO A LA TARIFA DE LA TASA POR LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE EXTENSIÓN AGROPECUARIA: Es el auxilio económico que se reconoce a los trabajadores y trabajadoras con vocación agropecuaria sin tierra o con tierra insuficiente, a las campesinas y campesinos sin tierra o con tierra insuficiente y a la población desplazada víctima del conflicto armado y/o a las familias, organizaciones campesinas y grupos étnicos, con respecto a la tarifa de la tasa por la prestación del servicio público de extensión agropecuaria.</p> <p>PLATAFORMA DIGITAL: Herramienta digital de carácter informativo o comercial que ofrece productos, servicios, conocimientos e instrumentos que faciliten el desarrollo del sector y el beneficio para dos o más tipos de usuarios diferentes pero dependientes y que interactúan.</p> <p>CAMPESINO: Un sujeto intercultural e histórico, con unas memorias, saberes y prácticas que constituyen formas de cultura campesina, establecidas sobre la vida familiar y vecinal para la producción de alimentos, bienes comunes y materias primas, con una vida comunitaria multiactiva vinculada a la tierra e integrada con la naturaleza y el territorio. El campesino es un sujeto situado en las zonas rurales y cabeceras municipales asociadas a éstas, con diversas formas de tenencia de la tierra y organización, que produce para el autoconsumo y la producción de excedentes, con los cuales participa en el mercado a nivel local, regional, nacional e internacional.</p>	<p>ARTÍCULO 3º. Sistema de Abastecimiento y Comercialización: El Gobierno Nacional junto con las instituciones encargadas de desarrollar y ejecutar la política agropecuaria y rural, dentro de los proyectos, planes y programas que desarrolle o pretenda ejecutar para el sector agropecuario tendrán en cuenta como prioridad aquellos que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tengan como finalidad el acopio de los productos agropecuarios, que permita la preservación, conservación de estos previo a su comercialización. - Apoyen, fortalezcan y contribuyan, con los circuitos cortos de comercialización como los mercados locales, campesinos y las prácticas de autoconsumo. - Ejecuten compras públicas de alimentos de origen agropecuario para atender la demanda de los programas institucionales de servicios de alimentación de las entidades públicas descentralizadas de orden Nacional. - Creen plataformas digitales para fortalecer el sistema de abastecimiento y comercialización. - Articulen, faciliten y acompañen a los pequeños y medianos productores, en trámites de registro ante el Invima, certificaciones ICA y demás certificaciones requeridas para el comercio local, regional, nacional o internacional. Así como subsidio al costo de dicho registro. - Creen incentivos a la comercialización. - Incentiven la producción agropecuaria de las comunidades étnicas. - Ejecuten los proyectos de carácter agropecuarios, mediante la priorización del uso de energía limpias y priorizando la conservación y protección de los recursos naturales. <p>Direccionados hacia los trabajadores y trabajadoras y productores agropecuarios sin tierra o con tierra insuficiente, a las comunidades étnicas y a la población desplazada víctima del conflicto armado las comunidades Negras, afrocolombianas, raizales y palenqueros, las familias campesinas, jóvenes campesinos y organizaciones campesinas y grupos étnicos. Dirigidos a productores agropecuarios pertenecientes a Consejos Comunitarios de comunidades negras, afro, raizales y palenqueras.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural incluirá a la población a la que hace referencia el artículo 1 de la presente Ley, en las líneas de acción de la Política Pública del Sector Campesino y especialmente en lo que hace referencia al Sistema de Abastecimiento y Comercialización de productos agropecuarios.</p>
<p>Artículo 4º. Acceso al servicio público de Extensión Agropecuaria: Las entidades responsables del servicio público de Extensión Agropecuaria que componen el Sistema Nacional de Innovación Agropecuaria-SNIA y el Subsistema Nacional de Extensión Agropecuaria o quien haga sus veces prestarán atención preferente, regular y continua para los trabajadores y trabajadoras de sector agropecuario sin tierra o con tierra insuficiente, a campesinas y campesinos sin tierras o con tierra insuficiente y a la población desplazada víctima del conflicto armado, las familias campesinas, jóvenes campesinos, organizaciones campesinas y grupos étnicos, para mejorar las capacidades productivas en aspectos como la diversificación de las unidades de producción, calidad e inocuidad de alimentos; planificación de las explotaciones; en la aplicación y uso de tecnologías y recursos adecuados a la naturaleza de la actividad productiva; así como en el proceso de transición hacia nuevas tecnologías de producción y transformación de productos agropecuarios, fomento y fortalecimiento de la asociatividad, organizaciones sociales productivas, con el apoyo de profesionales y técnicos capacitados en este ámbito.</p> <p>Parágrafo 1. El enfoque de Extensión Agropecuaria en la prestación del servicio debe ser participativo, priorizando a los actores asociados pertenecientes a la Economía Campesina, a la producción ecológica de alimentos, y a la Agricultura Familiar y comunitaria.</p> <p>Parágrafo 2. La Tasa del Servicio Público de Extensión Agropecuaria no aplicará para los campesinos, y de manera especial, para las campesinas sin tierra o con tierra insuficiente; para los trabajadores y trabajadoras con vocación agraria sin tierra o con tierra insuficiente y a la población desplazada víctima del conflicto armado y las comunidades Negras, afrocolombianas, raizales y palenqueros; para las comunidades étnicas; para los pescadores artesanales; ni para los sujetos de acceso a tierra y formalización a título gratuito definidos en el Artículo 4 del Decreto Ley 902 de 2017, y artículo 28 de la Ley 1876 de 2017.</p> <p>Parágrafo 3. El Subsidio a la tarifa de la tasa por la prestación del Servicio Público de Extensión Agropecuaria aplicará para los sujetos de acceso a tierra y formalización a título parcialmente gratuito definidos en el Artículo 5 del Decreto Ley 902 de 2017, lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley 1876 de 2017, y será progresivo.</p> <p>ARTICULO 5º. Generación, innovación y Transferencia De Tecnología: La actualización del Plan Estratégico de Ciencia, Tecnología e Innovación Agropecuaria PECTIA tendrá como fundamento operativo la cooperación de las diversas fuentes de conocimiento bajo un modelo de concertación que incluya dinámicas y escenarios de co-producción y co-construcción del conocimiento, de modo que los procesos de diagnóstico, generación, implementación, difusión y creación de innovaciones para el sector agropecuario deberán contar con la participación activa del campesinado incluyendo un enfoque territorial, un enfoque y una producción ecológica de alimentos y un enfoque diferencial.</p> <p>Todos los planes, programas, proyectos e iniciativas de investigación, desarrollo tecnológico e innovación agropecuaria que se elaboren en el marco del PECTIA, deberán incluir usos, prácticas,</p>	<p>suministro de materiales e insumos para dicha práctica y conocimientos desarrollados y construidos por el campesinado y la agricultura familiar y comunitaria.</p> <p>Parágrafo 1. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo, el Gobierno Nacional reglamentará el mecanismo de participación del campesinado en la actualización del PLAN ESTRATÉGICO DE CIENCIA TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN AGROPECUARIA.</p> <p>Parágrafo 2. Todos los planes, programas, proyectos e iniciativas de inversión, desarrollo tecnológico e innovación agropecuaria que se elaboren en el marco del Plan Estratégico de Ciencia, Tecnología e Innovación Agropecuaria (PECTIA) deberán contar con una cuota mínima de participación femenina.</p> <p>ARTÍCULO 6º. Infraestructura: El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural en cabeza de la Agencia de Desarrollo Rural fomentará la construcción de infraestructura adecuada, así como la implementación de las tecnologías y equipamientos necesarios para el desarrollo del conjunto de los circuitos cortos de comercialización de productos agropecuarios de la Economía Campesina y la Agricultura Familiar.</p> <p>El tipo de infraestructura y equipamientos requeridos fortalecerá la parte logística, técnica y económica de los productores agropecuarios, buscando la apertura de escenarios estratégicos de exhibición y venta de los productos más representativos de cada región del territorio Nacional, para impulsar la economía del sector y será definida al interior de los Planes de Desarrollo Sostenible de las Zonas de Reserva Campesina o del documento equivalente de planeación para otros Territorios Campesinos en coordinación con los Consejos Municipales de Desarrollo Rural y los consejos territoriales de planeación, en concordancia con los POT, PBOT, EOT y la normatividad ambiental que corresponda. Lo anterior deberá contar con la participación de las organizaciones campesinas locales y de agricultura familiar local, y Juntas de Acción Comunal.</p> <p>Parágrafo 1. Las plataformas digitales hacen parte de las tecnologías a que alude el inciso primero del presente artículo.</p> <p>Parágrafo 2. Para las zonas del país con difícil acceso o apartadas del territorio continental, la infraestructura a la que alude el inciso primero del presente artículo deberá priorizar vías de acceso y transporte tendiente a disminuir el costo de esto a los productos agropecuarios.</p> <p>ARTÍCULO 7º. La dinamización y consolidación de la Economía Campesina y de la Agricultura Familiar podrá ser financiada mediante recursos provenientes del Presupuesto General de la Nación, y de aquellos contemplados en el Artículo 5 del Decreto 267 del 17 de junio de 2014 del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.</p>

<p>Parágrafo 1. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, promoverá y desarrollará una estrategia que asegure, progresivamente, el acceso diferencial al sistema financiero, de los pequeños y medianos productores campesinos.</p> <p>Parágrafo 2. En los municipios catalogados como PDET por el decreto 893 de 2017, o la norma que lo modifique o sustituya y los municipios ZOMAC se podrá financiar infraestructura productiva destinada a apoyar programas de que trata la presente Ley, a través del mecanismo de obras por impuestos de que trata el artículo 800-1 del Estatuto Tributario.</p> <p>Parágrafo 3. El ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural a través de la Agencia de Desarrollo Rural implementará una alternativa de subsidio para la adquisición de insumos necesarios para la producción primaria tales como fertilizantes, enmiendas, abonos, alimentos concentrados, sales mineralizadas. También propenderá por el subsidio para la adquisición de maquinarias y equipos que permitan la tecnificación de los sistemas de producción de pequeños y medianos productores.</p> <p>Parágrafo 4. Desarrollar mecanismos que promuevan la soberanía alimentaria, sana y correcta alimentación, enmarcadas en los objetivos del CONPES 113 como "la disponibilidad suficiente y estable de alimentos, el acceso y el consumo oportuno y permanente de los mismos en cantidad, calidad e inocuidad por parte de todas las personas, bajo condiciones que permitan su adecuada utilización biológica, para llevar una vida saludable y activa".</p> <p>ARTÍCULO 8º. Fondo de Fomento para la Economía Solidaria. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, con la colaboración del Ministerio del Trabajo, a través de la Unidad Administrativa Especial de Organizaciones Solidarias, creará el fondo especial destinado para la inversión social que tendrá por objeto la consolidación y fortalecimiento de las múltiples formas asociativas en el marco de la Economía Campesina, Social y Solidaria, así como su articulación en sistemas de conexión local, regional y nacional.</p> <p>Parágrafo 1. El fondo de que trata el presente artículo, se articulará con la política pública integral estatal para la promoción, planeación, protección, fortalecimiento y desarrollo empresarial de las organizaciones de la economía solidaria, de que trata el artículo 164 de la Ley 1955 de 2019, la cual, estará a cargo del Ministerio de Trabajo.</p> <p>Parágrafo 2. Los instrumentos, programas, planes, proyectos e iniciativa del Fondo de Fomento para Economía Solidaria, al que se refiere este artículo, deberá contar con una cuota mínima de participación femenina.</p> <p>ARTÍCULO 9º. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le resulten contrarias.</p>	<p>ÁNGEL MÁRIA GAITAN PULIDO LOZANO Ponente</p> <p>RICARDO ALFONSO FERRO Ponente</p> <p>JOSE EDILBERTO CAICEDO SASTOQUE Ponente</p> <p>SECRETARÍA GENERAL</p> <p>Bogotá, D.C., abril 19 de 2021</p> <p>En Sesión Plenaria del día 08 de abril de 2021, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo con modificaciones del Proyecto de Ley N° 034 de 2019 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE IMPLEMENTAN MEDIDAS PARA PROTEGER Y DESARROLLAR LA PRODUCCIÓN AGROPECUARIA NACIONAL". Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.</p> <p>Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria N° 211 de abril 08 de 2021, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 07 de abril de 2021, correspondiente al Acta N° 210.</p>  <p>JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO SECRETARIO GENERAL</p>
--	---

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 044 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se otorga seguridad jurídica y financiera al seguro agropecuario y se dictan otras disposiciones a favor del agro

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. Modifíquese el artículo 1º de la Ley 69 de 1993 y adiciónese un tercer parágrafo, el cual quedará así:


Artículo 1. Del establecimiento del Seguro Agropecuario. Establézcase el Seguro Agropecuario en Colombia, como instrumento para incentivar y proteger la producción agropecuaria, forestal, pesquera y de la acuicultura, buscar el mejoramiento económico del sector agropecuario y/o rural, sector forestal, sector pesquero y de la acuicultura, promover el ordenamiento económico del sector agropecuario y/o rural sector forestal, sector pesquero y de la acuicultura, y como estrategia para coadyuvar al desarrollo global del país.

El objeto del seguro es la protección de la totalidad o parte de las inversiones agropecuarias, forestal, pesquera y de la acuícolas, financiadas con recursos de crédito provenientes del Sistema Nacional de Crédito Agropecuario o con recursos propios del productor, el reconocimiento del daño emergente y el lucro cesante o el ingreso esperado del productor, siempre y cuando este sea objeto de un acuerdo expreso dentro del respectivo contrato de seguro, previendo las necesidades de producción, transformación y comercialización nacional e internacional y el desarrollo integral del sector económico primario.

PARÁGRAFO PRIMERO. El Seguro Agropecuario podrá ofrecerse bajo la modalidad de seguro paramétrico o por índice, de manera que el pago de la indemnización se hará exigible ante la realización de un índice, definido en el contrato de seguro, el cual deberá estar correlacionado con el daño o la pérdida, teniendo en cuenta para el pago, la suma fija predeterminada en la póliza.


Esta modalidad de seguro podrá ser tomada por cualquier persona natural o jurídica de Derecho Privado o de Derecho Público. En este último caso, la entidad de derecho público podrá actuar como tomador, asegurado y/o beneficiario del Seguro Agropecuario paramétrico, asumir el pago de la prima del seguro y disponer de los recursos recibidos por concepto de indemnización para resarcir a las personas o infraestructura afectada por el riesgo amparado en el seguro, en cuyo caso tal erogación se entenderá como gasto público social.

<p>PARÁGRAFO SEGUNDO. La Comisión Nacional de Crédito Agropecuario definirá las condiciones y los costos máximos de las pólizas para acceder al Seguro Agropecuario, considerando la modalidad de seguro paramétrico o por índice, la protección de la infraestructura y bienes dedicados a la actividad agropecuaria y/o rural, la multifactorialidad, así como la protección del pequeño productor y su actividad en caso de accidentes en desarrollo de la misma. Además promoverá y establecerá condiciones para el acceso a incentivos a los seguros inclusivos rurales, expedidos a través del ramo agropecuario y otros, con el fin de garantizar que el diseño del incentivo apoye la política de Gestión de Riesgo Agropecuario trazada por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. Para efectos de focalización del seguro agropecuario y/o subsidios de los que trata la presente ley, se deberá tener en cuenta la Cédula Rural establecida en el artículo 252 de la ley 1955 del 2019, una vez sea implementada.</p> <p>ARTÍCULO 2º. Modifíquese el Artículo 3º de la Ley 69 de 1993, modificado por el Artículo 75º de la Ley 1450 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 3. Cobertura del Seguro Agropecuario. El Seguro Agropecuario ampara los perjuicios causados por riesgos naturales meteorológicos, geológicos, biológicos, antrópicos, de mercado y comercialización, transporte, entre otros, resultantes de factores extraordinarios e incontrolables al productor, ajenos al control del tomador, de fuerza mayor o caso fortuito y que afecten la producción agropecuaria y la estabilidad de los ingresos de los productores. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural reglamentará la aplicación de esta norma.</p> <p>ARTICULO 3º. Modifíquese el artículo 6º de la Ley 69 de 1993, modificado por el artículo 20º de la Ley 812 de 2003, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 6. Del Fondo Nacional de Riesgos Agropecuarios FNRA. Créase El Fondo Nacional de Riesgos Agropecuarios, el cual tendrá el tratamiento de Fondo – Cuenta sin personería jurídica ni planta de personal, que será administrado por el Fondo para el Financiamiento del Sector Agropecuario – FINAGRO, o quien haga sus veces. El Fondo Nacional de Riesgos Agropecuarios tendrá por objeto:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Subsidiar las primas de seguros que amparen a los productores, siempre y cuando la Comisión Nacional de Crédito Agropecuario apruebe su conveniencia, el mecanismo de otorgamiento por tipo de producto y previendo la sostenibilidad del esquema, según la capacidad del Fondo; 2. Financiar los costos necesarios para el fortalecimiento técnico del Seguro Agropecuario y de pilotos de nuevos diseños de aseguramiento; 3. Otorgar subsidios, apoyos o incentivos para la implementación de instrumentos de gestión de riesgos en el sector agropecuario, forestal, pesquero y de la acuicultura, tales como derivados financieros climáticos, coberturas de precios o de riesgo cambiario; y 	<p>4. Obtener información que no sea de carácter público. Para efectos de la información que reposa en entidades públicas, esta no tendrá costo alguno para FINAGRO y las otras entidades que defina el gobierno nacional, el cual además definirá las condiciones de acceso a ella.</p> <p>La Comisión Nacional de Crédito Agropecuario reglamentará las financiaciones, subsidios, apoyos o incentivos al seguro, definirá las condiciones de asegurabilidad de los proyectos agropecuarios, forestales, pesqueros y de la acuicultura, objeto del Seguro Agropecuario y priorizará a los pequeños productores agropecuarios y/o rurales en el acceso a los subsidios.</p> <p>La Comisión Nacional de Crédito Agropecuario – CNCA determinará, de conformidad con la política trazada por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, los términos y las condiciones financieras para establecer criterios de equidad de género en el acceso y uso del instrumento de seguro agropecuario, y de manera prioritaria a las mujeres rurales, a los productores agropecuarios que estén calificados como pequeños productores de acuerdo con lo determinado por la CNCA.</p> <p>Así mismo, la Comisión Nacional de Crédito Agropecuario determinará los lineamientos los términos y las condiciones financieras para establecer el enfoque diferencial a los productores en territorios de grupos étnicos.</p> <p>En todo caso, se tendrán en cuenta los recursos aprobados en el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector agropecuario.</p> <p>PARÁGRAFO. Excepcionalmente el Fondo Nacional de Riesgos Agropecuarios podrá destinar recursos complementarios para ofrecer la cobertura del reaseguro agropecuario cuando no exista oferta sobre el producto a asegurar y de ser el caso, la Comisión Nacional de Crédito Agropecuario estudiará la conveniencia de establecer este mecanismo, de acuerdo con la capacidad del Fondo y previendo la sostenibilidad del esquema.</p> <p>ARTÍCULO 4º. Modifíquese el artículo 8º de la Ley 69 de 1993, sobre los recursos del Fondo Nacional de Riesgos Agropecuarios, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 8. Recursos del Fondo Nacional De Riesgos Agropecuarios. Serán recursos del FNRA los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las partidas que le sean asignadas en el Presupuesto General de la Nación, en los términos del artículo 86 de la Ley 101 de 1993. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público garantizará los recursos para el financiamiento del Fondo Nacional de Riesgo Agropecuario con un presupuesto no inferior al valor aprobado el año anterior en el marco del incentivo al Seguro Agropecuario. 2. Un porcentaje de los recursos provenientes de las primas pagadas en seguros agropecuarios a que se refiere esta Ley, determinado periódicamente por el gobierno nacional, y sin exceder el 20% del valor neto de las mismas.
<ol style="list-style-type: none"> 3. Los Recursos que tome a título de créditos internos o mediante cualquier mecanismo financiero, que se desarrolle para obtener con cumplimiento de los requisitos establecidos en las normas que regulen el crédito público. 4. Las donaciones, aportes y contrapartidas que le otorguen organismos nacionales o internacionales, multilaterales, privados o públicos. 5. Recursos aportados por las entidades públicas o particulares a través de convenios o transferencias. 6. Las utilidades del Fondo Nacional de Riesgos Agropecuarios. 7. Un porcentaje de las utilidades del gobierno nacional en las sociedades de economía mixta y las empresas industriales y comerciales del Estado, de acuerdo con la reglamentación que expida el gobierno nacional. <p>PARÁGRAFO PRIMERO. Los recursos del Fondo Nacional de Riesgos Agropecuarios que le sean transferidos por parte del Presupuesto General de la Nación, serán hechos a título de capitalización. Así mismo, se considerarán como recursos ejecutados aquellos recursos comprometidos, los cuales quedarán obligados, y su pago, en la misma o posterior vigencia.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. El Fondo Nacional de Riesgos Agropecuarios también se podrá financiar con los bonos verdes que decida regular, emitir y reglamentar el gobierno nacional.</p> <p>ARTÍCULO 5º. Estaciones Meteorológicas y Servicios Climáticos. Del Presupuesto General de la Nación se apropiarán recursos para que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, se encargue de proveer herramientas provistas por el Sistema de Información Geográfico, como imágenes obtenidas a través de sensores remotos, drones, entre otros, en aras de proveer insumos para el procesamiento de la información y con ello alimentar el Sistema de Información para la Gestión de Riesgos Agropecuarios y demás necesidades relacionadas, y que el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales de Colombia - IDEAM, lleve a cabo la instalación, operación, mantenimiento y automatización de la red de estaciones meteorológicas de cubrimiento nacional, ubicadas en áreas con vocación agropecuaria.</p> <p>Parágrafo. Para efectos del cumplimiento de lo estipulado en el presente artículo, se dará un término de dos (2) n años para que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, se encargue de proveer los insumos necesarios para el procesamiento de la información y los necesarios para que el IDEAM realice dichas actividades en las áreas con vocación agropecuaria.</p> <p>ARTÍCULO 6º - Sistema de Información para la Gestión de Riesgos Agropecuarios. Créase el Sistema de Información para la Gestión de Riesgos Agropecuarios (SIGRA), con el propósito de fomentar el conocimiento, la generación, el análisis y el uso de la información sobre los distintos riesgos que afectan la actividad agropecuaria, forestal, pesquera y de la acuicultura, como una herramienta para apoyar la toma de decisiones y orientar la formulación, seguimiento e implementación de la política en esta materia, y ofrecer el apoyo de información que demanden los distintos actores del sector agropecuario forestal, pesquera y de la acuicultura, en los</p>	<p>diferentes eslabones de las cadenas productivas agropecuarias y rurales, así como de otros actores relacionados con la gestión de riesgos agropecuarios, tales como centros de investigación, aseguradoras, entre otros.</p> <p>El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, en el marco de las políticas, y tecnologías que definen la infraestructura colombiana de datos espaciales, las tecnologías de la información y las comunicaciones, los estándares y buenas prácticas de producción y difusión de estadísticas, deberá poner en marcha el SIGRA, el cual debe mantenerse actualizado y funcional mediante la integración de información y contenidos de todas sus entidades adscritas y vinculadas, de las que trata el artículo 1º. del Decreto 1985 de 2013 o el que haga sus veces.</p> <p>El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural reglamentará la aplicación de esta norma a fin de consolidar la información histórica adecuada sobre clima, experiencia de producción y pérdidas, y demás relacionada con riesgos agropecuarios.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. La información relacionada con riesgos agropecuarios que las entidades públicas, como el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC), el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y las entidades adscritas y vinculadas al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, que desarrollan, procesan, almacenan y comunican, deberán estar disponibles y organizadas para su uso por parte del SIGRA en las condiciones propicias para tal fin.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Para la estructuración, puesta en marcha e implementación del SIGRA, las entidades adscritas y vinculadas al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, así como las entidades públicas del orden nacional y entidades territoriales, celebrarán los respectivos acuerdos de interoperabilidad de la información y/o convenios de cooperación técnica a los que haya lugar, para construir un sistema de información robusto que incluya además modelaciones de producción de los bienes de origen vegetal y animal más representativos de cada región con el fin de establecer la línea base de las variables fundamentales a ser consideradas en los seguros agropecuarios paramétricos.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. La aplicación de la presente Ley atenderá las apropiaciones del Presupuesto respetando el marco fiscal y de gasto de mediano plazo del sector agropecuario.</p> <p>ARTÍCULO 7º. Socialización. El Fondo Nacional de Riesgos Agropecuarios con apoyo de las demás entidades gubernamentales relacionadas con la implementación del Seguro Agropecuario en Colombia, se encargarán de adelantar jornadas de socialización en los municipios con vocación agropecuaria forestal, pesquera y de la acuicultura. De ser necesario, se podrán destinar recursos del Fondo Nacional De Riesgos Agropecuarios para la respectiva socialización.</p>

<p>ARTÍCULO 8°. Modifíquese el artículo 1 de la Ley 302 de 1996, modificado por el artículo 11 de la Ley 1731 de 2014 el cual quedará así:</p> <p>Artículo 1. Creación y objetivos. Créase el Fondo de Solidaridad Agropecuario, como Fondo Cuenta especial separada de los recursos del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, cuyo objetivo exclusivo es otorgar apoyo económico a los pequeños y medianos productores agropecuarios, forestales, de acuicultura y pesqueros, para la atención y alivio de sus deudas, cuando en desarrollo de dichas actividades se presenten algunas de las situaciones a que se refiere el artículo 2 de esta ley. También serán beneficiarios de los apoyos contemplados en esta ley los titulares o integrantes de esquemas de crédito asociativo o de alianzas estratégicas, que hubieren sido redescontados o registrados ante FINAGRO u otorgados, en general, para el sector agropecuario, en relación con la porción de dichos créditos que correspondan a integrados o asociados que califiquen como pequeños o medianos productores.</p> <p>El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural podrá celebrar un contrato de fiducia para la administración de los recursos del Fondo de Solidaridad Agropecuario, así como contratos para la administración o compra de cartera o el otorgamiento de alivios con cualquier entidad habilitada para el efecto, la cual quedará facultada para comprar cartera a los establecimientos de crédito públicos o privados, así como la cartera del Fondo Agropecuario de Garantías (FAG).</p> <p>Para los efectos de la presente ley se considerará como pequeños productores a aquellas personas naturales que cumplan con las siguientes condiciones:</p> <p>a) Que sus activos totales no superen los doscientos cincuenta salarios mínimos legales mensuales vigentes (250 SMLMV) incluidos los de su cónyuge o compañero (a) permanente, según balance comercial. Para el caso de los usuarios de la reforma agraria, el valor de la tierra no será computable dentro de sus activos totales;</p> <p>b) Que no menos de las dos terceras (2/3) partes de sus ingresos provengan de la actividad agropecuaria y/o pesquera o que tengan por lo menos el setenta y cinco por ciento (75%) de sus activos invertidos en el sector agropecuario, forestal, de acuicultura o pesquero, según el balance comercial.</p> <p>Para los efectos de la presente ley se considerará por mediano productor aquella persona natural o jurídica dedicada principalmente a actividades relacionadas con la producción del sector agropecuario, forestal, de acuicultura o pesquero, que al momento de solicitar los apoyos cuente con un patrimonio neto inferior a los del mediano productor emergente definidos en el Sistema Nacional de Crédito Agropecuario por la Comisión Nacional de Crédito Agropecuario.</p> <p>Parágrafo. Los recursos del Fondo de Solidaridad Agropecuarios podrán ser los siguientes:</p>	<p>1. Las partidas que le sean asignadas en el Presupuesto General de la Nación, en los términos del artículo 86 de la Ley 101 de 1993. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público garantizará los recursos para el financiamiento del Fondo de Solidaridad Agropecuario.</p> <p>2. Recursos aportados por las entidades públicas a través de convenios o transferencias.</p> <p>3. Un porcentaje de las utilidades del gobierno nacional en las sociedades de economía mixta y las empresas industriales y comerciales del Estado, de acuerdo con la reglamentación que expida el gobierno nacional.</p> <p>Artículo 9°. Vigencia. La presente ley deroga el artículo 5 de la Ley 1731 de 2014 y demás normas que le sean contrarias y rige a partir de la fecha de su promulgación.</p> <p>NUBIA LÓPEZ MORALES Ponente</p> <p>NIDIA MARCELA OSORIO SALGADO Ponente</p> <p>NESTOR LEONARDO RICO RICO Ponente</p> <p>SECRETARÍA GENERAL</p> <p>Bogotá, D.C., marzo 24 de 2021</p> <p>En Sesión Plenaria del día 23 de marzo de 2021, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo con modificaciones del Proyecto de Ley N° 044 de 2020 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGA SEGURIDAD JURÍDICA Y FINANCIERA AL SEGURO AGROPECUARIO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES A FAVOR DEL AGRO". Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.</p> <p>Lo anterior, según consta en el acta de las Sesiones Plenaria Ordinaria N° 207 de marzo 23 de 2021, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 17 de marzo de 2021, correspondiente al Acta N° 206.</p> <div style="text-align: center;">  JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO SECRETARIO GENERAL </div>
---	--

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 053 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se reconoce al Porro y al Festival Nacional del Porro de San Pelayo como manifestación del Patrimonio Cultural Inmaterial de la nación y se dictan otras disposiciones.

<p align="center">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p align="center">DECRETA:</p> <p>Artículo 1°. Reconózcase al Porro como manifestación del Patrimonio Cultural Inmaterial y el Festival del Porro de San Pelayo como una acción de salvaguardia de dicha manifestación, y autorícese al Ministerio de Cultura a asesorar el proceso de postulación a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial y el posterior desarrollo del Plan Especial de Salvaguardia del Porro, de acuerdo con el procedimiento vigente.</p> <p>Artículo 2°. Autorícese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Cultura, de manera articulada con la Gobernación del departamento de Córdoba, los municipios, el Consejo Departamental de Patrimonio Cultural y la comunidad en general, inicien la elaboración de un Plan Especial de Salvaguardia (PES) para fortalecer los saberes, conocimientos y prácticas de la música del porro.</p> <p>Artículo 3°. Autorícese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Cultura, de manera articulada con la Gobernación del departamento de Córdoba, los municipios, el Consejo Departamental de Patrimonio Cultural y la comunidad en general, genere estrategias que permitan fomentar la gestión y transmisión de los saberes, conocimientos y prácticas ancestrales de la música del porro, para favorecer el relevo generacional y garantizar la permanencia de esta actividad y su sostenibilidad económica con el fin de asegurar la preservación de esta manifestación que perdure a través del tiempo.</p> <p>Artículo 4°. La presente Ley rige a partir de su sanción y promulgación.</p> <p>ALFREDO APE CUELLO BAUTE Ponente</p> <p>EMETERIO JOSE MONTES DE CASTRO Ponente</p>	<p>MARTHA PATRICIA VILLALBA HODWALKER Ponente</p> <p>SECRETARÍA GENERAL</p> <p>Bogotá, D.C., abril 20 de 2021</p> <p>En Sesión Plenaria del día 15 de abril de 2021, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo sin modificaciones del Proyecto de Ley N° 053 de 2020 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE RECONOCE AL PORRO Y AL FESTIVAL NACIONAL DEL PORRO DE SAN PELAYO COMO MANIFESTACIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES". Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.</p> <p>Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria N° 214 de abril 15 de 2021, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 13 de abril de 2021, correspondiente al Acta N° 212.</p> <div style="text-align: center;">  JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO SECRETARIO GENERAL </div>
--	---

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 067 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se establecen medidas orientadas a fortalecer la comunidad lactante, la promoción d e la lactancia materna en el territorio nacional, y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. Fortalecer las redes de apoyo de la Comunidad Lactante y orientar acciones para salvaguardar el derecho a la salud de las madres, de los niños y las niñas, y el derecho a la Seguridad Alimentaria y Nutricional de la primera infancia por medio de la promoción de la práctica de la lactancia materna en el territorio nacional.</p> <p>Artículo 2. Definiciones. Para efectos de la presente ley téngase en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Comunidad Lactante: es toda persona natural o jurídica que participa o se relaciona con el proceso y la práctica de la lactancia. Principalmente, las madres y sus bebés, los padres, acompañantes y familiares, los profesionales, trabajadores y agentes del Sistema de Salud y las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante.</p> <p>Redes de Apoyo a la Lactancia Materna: la conforman individuos o grupos, a nivel comunitario o institucional, que cuentan con conocimiento y experiencia y que brindan apoyo a otros actores de la Comunidad Lactante.</p> <p>Grupos de Apoyo a la Lactancia Materna (GALM): son grupos de ayuda mutua que ofrecen distintos servicios, y actividades complementarias a la asistencia que ofrecen los servicios de salud. Cubren aspectos relacionados con la lactancia, principalmente en materia de educación y acompañamiento a la Comunidad Lactante.</p> <p>Promotor (a) de lactancia materna: persona certificada en apoyar a la lactancia materna, la cual mediante la participación en Grupos de Apoyo a la Lactancia Materna (GALM), entre otras actividades,</p>	<p>orientará la promoción de lactancia y la apropiación del conocimiento necesario para tener una lactancia materna exitosa.</p> <p>Asesor (a) en lactancia materna: persona certificada, y con experiencia en apoyar a la lactancia materna que desde la práctica ayuda y acompaña a la Comunidad Lactante.</p> <p>Consejero (a) en lactancia: persona con formación profesional en áreas de la salud y otras que sean consideradas afines por las autoridades competentes para garantizar la salud y el bienestar de la Comunidad Lactante.</p> <p>Lactancia Materna Exclusiva: es la única práctica recomendada para la alimentación del infante durante los primeros seis meses de vida. En este periodo, el menor se alimenta exclusivamente con leche de su madre, incluyendo leche extraída. También puede recibir leche de otra madre saludable, siempre que dicha leche haya sido procesada y pasteurizada en un Banco de Leche Humana autorizado. La lactancia exclusiva implica que el menor no debe consumir ningún otro alimento o bebida, ni siquiera agua.</p> <p>Lactancia materna prolongada: Es aquella lactancia materna que se prolonga más allá de los 2 años de vida de los infantes. Esta práctica puede ser concomitante con la Alimentación Complementaria.</p> <p>Alimentación Complementaria: es el proceso de transición de la lactancia materna exclusiva, al consumo de otros alimentos. Ocurre generalmente desde los 6 meses y debe prolongarse hasta los 24 meses de vida del infante. En este periodo se debe continuar amamantando al infante o alimentándose con leche materna hasta los dos años o más según lo que decida la madre.</p> <p>Artículo 3. Formación y mecanismos de certificación. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional y del Ministerio del Trabajo, incorporará en el Sistema Nacional de Cualificaciones las acciones necesarias para facilitar la formación en competencias en lactancia, el reconocimiento y desarrollo de experiencias previas y el aprendizaje permanente necesario para fortalecer la oferta de servicios a la Comunidad Lactante.</p>
<p>Parágrafo 1. Las personas que cuenten con conocimiento previo, tendrán la posibilidad de presentar un examen de certificación para validarlo. El Gobierno Nacional regulará la materia, teniendo en cuenta los criterios del enfoque diferencial étnico.</p> <p>Parágrafo 2°. El Marco Nacional de Cualificaciones que sea definido por el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional y del Ministerio del Trabajo, debe incluir oportunidades para la formación de promotores, asesores, y consejeros de lactancia, así como la definición de los esquemas de movilidad entre las anteriores categorías y los niveles de educación superior en los que serán ofertados.</p> <p>Parágrafo 3°. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional deberá garantizar oportunidades para el acceso a la oferta señalada en el presente artículo en todo el territorio nacional, en coordinación con las entidades territoriales, de manera presencial y/o virtual, y considerando las realidades de las regiones garantizando un enfoque diferencial territorial, étnico y de procedencia y garantizará el acceso a la oferta de mujeres lactantes en especial situación de vulnerabilidad tales como las mujeres migrantes, rurales, las niñas y adolescentes, las mujeres en situación de discapacidad, entre otras.</p> <p>Parágrafo 4°. Una vez creado, dentro del sistema de cualificaciones las competencias de lactancia, las instituciones de educación superior debidamente acreditadas por el Ministerio de Educación podrán ofertar la formación en servicios a la comunidad lactante, incluidos todos los niveles de educación.</p> <p>Artículo 4. Capacitación a mujeres gestantes, madres en periodo de lactancia y sociedad en general. Las Entidades Promotoras de Salud (EPS), y las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS), que presten servicios a mujeres gestantes y lactantes y a niños y niñas menores de dos (2) años, deben promover espacios para la educación y promoción de buenas prácticas de lactancia a la Comunidad Lactante y la sociedad en general. Salvo en situaciones que pongan en riesgo la salud de la madre o el neonato.</p> <p>El cumplimiento de dicha obligación será vigilado por la Superintendencia de Salud.</p> <p>Artículo 5. Actualización de Profesionales. Las Entidades Promotoras de Salud y las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud que atiendan partos deberán brindar capacitación y actualización</p>	<p>permanente en lactancia materna y alimentación infantil saludable al personal de salud que labore en las áreas de pediatría, neonatos y afines. El Ministerio de Salud regulará la materia.</p> <p>Artículo 6. Registro público de las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante. El Ministerio de Salud creará el sistema de información para el registro de los distintos actores que conforman dichas redes, a nivel nacional. El sistema facilitará el acceso de los demás miembros de la Comunidad Lactante a la oferta de servicios de las personas y organizaciones que forman parte de las Redes de Apoyo de la Comunidad Lactante, así como información relevante relacionada con la práctica.</p> <p>Parágrafo 1°. El sistema contendrá como mínimo la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nombre de la persona natural o jurídica, 2. Representante Legal si lo hubiere, 3. Objeto Social, si lo hubiere, 4. Registro en Cámara de comercio, si lo hubiere, 5. El rol en la Comunidad Lactante (Asesora, Grupo de Apoyo la Lactancia Materna, etc.), 6. Número de miembros, 7. Localización (Departamento, Municipio, barrio o localidad) 8. Domicilio, 9. Certificaciones, experiencia o títulos relacionados, 10. Datos de contacto. <p>Parágrafo 2°. El registro centralizará la información que tengan disponible las Entidades Territoriales, las Entidades Promotoras de Salud, las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud, y particulares relacionados con los GALM y las Redes de Apoyo en los términos del parágrafo 1.</p> <p>Parágrafo 3°. El registro debe ser alimentado y actualizado por los actores señalados en el parágrafo anterior, con la periodicidad y en los términos que defina el Ministerio de Salud.</p>

<p>Parágrafo 4°. Para el acceso al registro se utilizarán las tecnologías de la información adecuadas para su administración y consulta. Será de acceso público y estará enlazado en las páginas web de las distintas entidades del Gobierno Nacional y las Entidades Territoriales.</p> <p>Parágrafo 5°. El Ministerio de Salud tendrá el plazo de un año a partir de la promulgación de la presente Ley para crear e implementar el Registro de la Comunidad Lactante.</p> <p>Parágrafo 6°. El ministerio de salud en coordinación con el Ministerio del Trabajo basándose en la información del registro público de la comunidad lactante promoverá oportunidades para el acceso a oferta de empleo de promotores, asesores y consejeros de lactancia.</p> <p>Artículo 7. Articulación institucional. Las entidades territoriales deberán facilitar a los grupos y organizaciones registradas conforme a lo contemplado en el artículo anterior, de la presente ley, el acceso a espacios públicos e infraestructura de la misma naturaleza para llevar a cabo actividades destinadas a la capacitación de la Comunidad Lactante en temas relacionados con la práctica de la lactancia materna, con especial prioridad a mujeres gestantes y aquellas en periodo de lactancia.</p> <p>Artículo 8. Hoja de ruta de atención preventiva de la lactancia materna. El Ministerio de Salud y Protección Social garantizará que, en la ruta de atención a las mujeres en proceso de gestación, parto, y durante el puerperio, se incluyan como mínimo los siguientes aspectos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Garantizar, el contacto piel a piel después del nacimiento, con el fin de facilitar el vínculo afectivo entre madre e hijo y estimular eficazmente el proceso de lactancia materna, cuando las condiciones de salud de la mujer y del recién nacido lo permitan, de conformidad con la evidencia científica actualizada. 2. Informar acerca de la importancia de la lactancia materna en el desarrollo físico emocional - afectivo e intelectual del ser humano, garantizando el respeto por la autonomía de la madre y evitando cualquier cuestionamiento y/o señalamiento a quienes no puedan garantizar la lactancia a su hijo/a. 3. Explicar, acompañar y verificar la técnica de amamantamiento antes de abandonar la entidad hospitalaria. 	<ol style="list-style-type: none"> 4. Realizar visitas domiciliarias especializadas de consejería en lactancia materna durante la primera semana posterior al parto, previo consentimiento de la mujer lactante. 5. Acompañar y monitorear que la técnica de lactancia sea adecuada durante los controles neonatales. 6. Orientar sobre la lactancia en el periodo de alimentación complementaria y el estado nutricional del menor durante los primeros dos años de vida. 7. Garantizar el acceso a la información contenida en el registro electrónico de la Comunidad Lactante. <p>Parágrafo. La Superintendencia de Salud verificará que las Entidades Promotoras de Salud y las Instituciones Prestadoras de Salud den cumplimiento a las prácticas contempladas en el presente artículo.</p> <p>Artículo 9. Línea de atención a la mujer. Las entidades competentes de la administración, operación y mantenimiento de las líneas existentes dedicadas a la atención a emergencias y afines con servicios especiales para las mujeres, prestarán el servicio de orientación para la práctica de la lactancia materna.</p> <p>Parágrafo 1: El Ministerio de Salud diseñará las guías técnicas para brindar la orientación requerida contemplando el acceso a la información del Registro Público de la Comunidad Lactante.</p> <p>Parágrafo 2: Las autoridades competentes de la administración de las líneas telefónicas de las que trata el presente artículo, garantizarán la continuidad del funcionamiento del servicio de orientación para la lactancia materna.</p> <p>Artículo 10. Sello de Establecimientos Comerciales Amigos de la Infancia. El Ministerio de Salud y Protección Social o quien corresponda a nivel nacional, establecerá los lineamientos para la certificación de los establecimientos comerciales que cuenten con espacios dignos y el equipamiento necesario para la práctica de la lactancia materna en sus instalaciones, así como otras facilidades que requieran las madres y/o padres para atender servicios sanitarios de los bebés y de menores de cinco años.</p>
<p>Parágrafo 1°. El sello recibirá el nombre de Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia - ECAMI.</p> <p>Parágrafo 2°. En ningún caso los establecimientos podrán imponer cobros a las mujeres que deseen practicar la lactancia en estos espacios.</p> <p>Parágrafo 3°. En ninguno de los casos se considerará como requisito habilitante de la certificación, que las áreas destinadas para la lactancia se encuentren ubicadas al interior de los servicios sanitarios del establecimiento.</p> <p>Parágrafo 4°. El Gobierno Nacional y las entidades territoriales podrán determinar beneficios, alivios o incentivos para quienes obtengan el sello de Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia.</p> <p>Artículo 11. Promoción de la Comunidad Lactante. El Ministerio de Salud y Protección Social realizará a nivel nacional campañas de promoción del Registro Público de la Comunidad Lactante, el sello de los Establecimientos Comerciales Amigos de la Mujer y la Infancia (ECAMI), el servicio telefónico de orientación para la lactancia materna, entre otros.</p> <p>Parágrafo. Las estrategias de difusión de las que trata el presente artículo, se realizarán bajo un enfoque diferencial que garantice el acceso a la información en todas las zonas urbanas y rurales del territorio nacional.</p> <p>Artículo 12. Prevención de la discriminación a la Madre en periodo de lactancia. La Consejería Presidencial para la Equidad de la Mujer a través del Sistema Nacional de Mujeres articulará la política pública para la prevención y protección ante toda forma de discriminación a la madre en periodo de lactancia. En el marco de esta política se considerarán acciones para la promoción de la lactancia materna en espacios públicos, nuevas masculinidades y la responsabilidad compartida durante la crianza, así como medidas para eliminar la discriminación a la madre en periodo de lactancia en los espacios laborales y espacios públicos.</p> <p>Parágrafo. Se fomentará una política pública enfocada a las instituciones de educación media y superior para eliminación de toda discriminación a las madres en periodo de lactancia y se promoverá la lactancia materna.</p>	<p>Artículo 13. Salas Amigas de la Lactancia Materna. En los términos de la Ley 1823 de 2017, la instalación de las Salas Amigas de la Familia Lactante deberá realizarse en espacios que garanticen la salubridad, dignidad y protección de la madre en periodo de lactancia y el menor.</p> <p>Parágrafo 1°. En ningún caso podrá instalarse la Sala Amiga de la Familia Lactante y la Infancia al interior de los servicios sanitarios de los establecimientos públicos o privados.</p> <p>Parágrafo 2°. Los establecimientos públicos o privados que hayan instalado Salas Amigas de la Familia Lactante y la Infancia ubicadas al interior de los servicios sanitarios, tendrán un plazo de 1 año para ubicarla en un espacio digno, que cumpla con los parámetros técnicos establecidos por el Ministerio de Salud y Protección Social.</p> <p>Artículo 14. Ámbito de Aplicación. La presente Ley será de aplicación en todas las Entidades Promotoras de Salud, Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud, así como para todos los intervinientes en el proceso de lactancia materna, parto y puerperio, dentro del territorio nacional.</p> <p>Artículo 15. Reglamentación. El Gobierno Nacional deberá reglamentar lo dispuesto en la presente ley en un plazo no mayor de un (1) año contando a partir de su promulgación.</p> <p>Una vez vencido este plazo, el Gobierno Nacional no perderá de forma alguna su facultad reglamentaria, y en caso tal, los funcionarios competentes podrán ser sancionados de acuerdo a las normas disciplinarias vigentes.</p> <p>Artículo Nuevo. Promoción y apoyo de la lactancia materna en el entorno laboral: El Gobierno Nacional por intermedio de los Ministerios de Salud y el Ministerio de Trabajo, en articulación con las Entidades Promotoras de Salud, Cajas de Compensación Familiar, las Administradoras de Riesgo Laboral y demás actores responsables promoverán y apoyarán a nivel público y privado la lactancia materna en el entorno laboral, mediante capacitaciones o difusión de información a través de los diferentes canales de comunicación a sus empleados, proveedores o clientes, a efectos de lograr un proceso de mejora continua para proteger y promover la salud y el bienestar de todos los trabajadores y la sustentabilidad del ambiente de trabajo.</p> <p>Parágrafo. La promoción s que hace referencia este artículo, deberán incluir información sobre las redes de apoyo de la comunidad lactante y grupos de apoyo de la lactancia materna.</p>

Artículo Nuevo. Garantizar para madres lactantes, en los casos que sea posible de acuerdo a la labor desempeñada, la modalidad de teletrabajo una vez finalice el periodo de licencia de maternidad hasta tanto el infante haya cumplido el periodo de lactancia materna exclusiva.

Artículo 16. Vigencia y Derogatorias. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

NORMA HURTADO SÁNCHEZ
Ponente

MARÍA CRISTINA SOTO DE GÓMEZ
Ponente

JENNIFER KRISTÍN ARIAS FALLA
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D.C., abril 16 de 2021

En Sesión Plenaria del día 24 de marzo de 2021, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo con modificaciones del Proyecto de Ley N° 067 de 2020 Cámara **"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS ORIENTADAS A FORTALECER LA COMUNIDAD LACTANTE, LA PROMOCIÓN DE LA LACTANCIA MATERNA EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**. Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria N° 208 de marzo 24 de 2021, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 23 de marzo de 2021, correspondiente al Acta N° 207.

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
Secretario General

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 283 DE 2019 CÁMARA

por medio del cual se sustituye el título XI, "de los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente" de la Ley 599 del 2000, se modifica la Ley 906 de 2004 y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1º. Sustitúyase el Título XI, "De los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente" Capítulo Único, Delitos contra los recursos naturales y medio ambiente, artículos 328 a 339, del Libro II, PARTE ESPECIAL DE LOS DELITOS EN GENERAL de la Ley 599 de 2000, por el siguiente:</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO XI.</p> <p style="text-align: center;">DE LOS DELITOS CONTRA LOS RECURSOS NATURALES Y EL MEDIO AMBIENTE</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I.</p> <p style="text-align: center;">DE LOS DELITOS CONTRA LOS RECURSOS NATURALES</p> <p>Artículo 328. Aprovechamiento ilícito de los recursos naturales renovables. El que con incumplimiento de la normatividad existente se apropie, acceda, capture, mantenga, recolecte, use, introduzca, extraiga, explote, aproveche, exporte, transporte, comercie, explore, trafique o de cualquier otro modo se beneficie de los especímenes, productos o partes de los recursos fánicos, forestales, florísticos, hidrobiológicos, corales, biológicos o genéticos de la biodiversidad colombiana, incurrirá en prisión de sesenta (60) a ciento treinta y cinco (135) meses y multa de ciento treinta y cuatro (134) a cuarenta y tres mil setecientos cincuenta (43.750) salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p> <p>La pena se aumentará de una tercera parte a la mitad cuando la conducta se cometa a través de la práctica de cercenar aletas de peces cartilaginosos (tiburones, rayas o quimeras), y descartar el resto del cuerpo al mar.</p> <p>Artículo 328A. Tráfico de Fauna. El que trafique, mercadee, adquiera, exporte y de cualquier forma comercialice los especímenes, productos o partes de la fauna acuática, silvestre o especies silvestres exóticas, incurrirá en prisión de sesenta (60) a ciento treinta y</p>	<p>cinco (135) meses y multa de trescientos (300) hasta cuarenta mil (40.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p> <p>La pena se aumentará de una tercera parte a la mitad cuando la conducta se cometa a través de la exportación o comercialización de aletas de peces cartilaginosos (tiburones, rayas o quimeras).</p> <p>Artículo 328B. Caza Ilegal. El que sin permiso de autoridad competente o con incumplimiento de la normatividad existente, cazare, excediere el número de piezas permitidas o cazare en época de veda, incurrirá en prisión de dieciséis (16) a cincuenta y cuatro (54) meses y multa de treinta y tres (33) a novecientos treinta y siete (937) salarios mínimos legales mensuales vigentes, siempre que la conducta no constituya delito sancionado con pena mayor.</p> <p>Artículo 328C. Pesca ilegal. El que sin permiso de autoridad competente o con incumplimiento de la normatividad existente, realice actividad de pesca, comercialice, transporte, procese o almacene ejemplares o productos de especies vedadas, protegidas, en cualquier categoría de amenaza, o en áreas de reserva, o en épocas vedadas, en zona prohibida, incurrirá, sin perjuicio de las sanciones administrativas a las que hubiere lugar, en prisión de cuarenta y ocho (48) a ciento ocho (108) meses y multa de ciento treinta y cuatro (134) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p> <p>En la misma pena incurrirá el que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Utilice instrumentos no autorizados o de especificaciones técnicas que no correspondan a las permitidas por la autoridad competente. 2. Altere los refugios o el medio ecológico de especies de recursos hidrobiológicos, como consecuencia de actividades de exploración o explotación de recursos naturales no renovables. 3. Construya obras o instale redes, mallas o cualquier otro elemento que impida el libre y permanente tránsito de los peces en los mares, ciénagas, lagunas, caños, ríos y canales. <p>Artículo 329. Manejo ilícito de especies exóticas. El que sin permiso de autoridad competente o con incumplimiento de la normatividad existente, introduzca, trasplante, manipule, siembre, hibride, comercialice, transporte, mantenga, transforme, experimente, inocule o propague especies silvestres exóticas, invasoras, que pongan en peligro la salud humana, el ambiente o las especies de la biodiversidad colombiana, incurrirá en prisión de</p>
---	--

cuarenta y ocho (48) a ciento ocho (108) meses y multa de ciento sesenta y siete (167) a dieciocho mil setecientos cincuenta (18.750) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 330. Deforestación. El que sin permiso de autoridad competente o con incumplimiento de la normatividad existente tale, queme, corte, arranque o destruya áreas iguales o superiores a una hectárea continua o discontinua de bosque natural, incurrirá en prisión de sesenta (60) a ciento cuarenta y cuatro (144) meses y multa de ciento treinta y cuatro (134) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

La pena se aumentará a la mitad cuando:

1. Cuando la conducta se realice para fines de ganadería en zonas no permitidas, para acaparamiento de tierras, para cultivos de uso ilícito, exploración y explotación ilícita de minerales o para mejora o construcción de infraestructura ilegal.
2. Cuando la conducta afecte más de 30 hectáreas contiguas de extensión o cuando en un periodo de hasta seis meses se acumule la misma superficie deforestada.

Artículo 330A. Promoción y financiación de la Deforestación. El que promueva, financie, dirija, facilite, suministre medios, aproveche económicamente u obtenga cualquier otro beneficio de la tala, quema, corte, arranque o destrucción de áreas iguales o superiores a una hectárea continua o discontinua de bosque natural, incurrirá en prisión de noventa y seis (96) a ciento ochenta (180) meses y multa de trescientos (300) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

La pena se aumentará a la mitad cuando:

1. Cuando la conducta se realice para fines de ganadería en zonas no permitidas, para acaparamiento de tierras, para cultivos de uso ilícito, exploración y explotación ilícita de minerales o para mejora o construcción de infraestructura ilegal.
2. Cuando la conducta afecte más de 30 hectáreas contiguas de extensión o cuando en un periodo de hasta seis meses se acumule la misma superficie deforestada.

Artículo 331. Manejo y uso ilícito de organismos genéticamente modificados, microorganismos y sustancias o elementos peligrosos. El que con incumplimiento de la normatividad existente introduzca, importe, manipule, experimente, posea, inocule, comercialice, exporte, libere o propague organismos genéticamente modificados, microorganismos, moléculas, sustancias o elementos que pongan en peligro la salud o la existencia de los recursos faúnicos, florísticos, hidrobiológicos, hídricos o alteren

Artículo 333. Daños en los recursos naturales y ecocidio. El que con incumplimiento de la normatividad existente destruya, inutilice, haga desaparecer o cause un impacto ambiental grave o de cualquier otro modo dañe los recursos naturales a que se refiere este título o a los que estén asociados con estos, incurrirá en prisión de sesenta (60) a ciento treinta y cinco (135) meses y multa de ciento sesenta y siete (167) a dieciocho mil setecientos cincuenta (18.750) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Parágrafo 1º. Para los efectos de este artículo se entiende por ecocidio, el daño masivo y destrucción generalizada grave y sistémica de los ecosistemas.

Parágrafo 2º. Por impacto ambiental grave se entenderá, la alteración de las condiciones ambientales que se genere como consecuencia de la afectación de los componentes ambientales, eliminando la integridad del sistema y poniendo en riesgo su sostenibilidad.

CAPÍTULO III.
DE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL

Artículo 334. Contaminación ambiental. El que con incumplimiento de la normatividad existente provoque o realice directa o indirectamente emisiones, vertimientos, radiaciones, ruidos, depósitos, o disposiciones al aire, la atmósfera o demás componentes del espacio aéreo, el suelo, el subsuelo, las aguas superficiales, marítimas o subterráneas o demás recursos naturales en tal forma que contamine o genere un efecto nocivo en el ambiente, que ponga en peligro la salud humana y los recursos naturales, incurrirá en prisión de sesenta y nueve (69) a ciento cuarenta (140) meses y multa de ciento cuarenta (140) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

La pena se aumentará de una tercera parte a la mitad cuando en la comisión de cualquiera de los hechos descritos en este artículo, sin perjuicio de las que puedan corresponder con arreglo a otros preceptos de este Código concurra alguna de las circunstancias siguientes:

1. Cuando la conducta se realice con fines terroristas.
2. Cuando la emisión o el vertimiento supere el doble de lo permitido por la normatividad existente o haya infringido más de dos parámetros.
3. Cuando la persona natural o jurídica realice clandestina o engañosamente los vertimientos, depósitos, emisiones o disposiciones.
4. Que se hayan desobedecido las órdenes expresas de la autoridad administrativa o judicial competente de corrección o suspensión de las actividades tipificadas en el presente artículo.

perjudicialmente sus poblaciones, incurrirá en prisión de sesenta (60) a ciento ocho (108) meses y multa de ciento sesenta y siete (167) a dieciocho mil setecientos cincuenta (18.750) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 332. Exploración o explotación ilícita de minerales y otros materiales. El que sin permiso de autoridad competente o con incumplimiento de la normatividad existente explore, extraiga minerales, o explore arena, material pétreo o de arrastre de los cauces y orillas de los ríos, incurrirá en prisión de sesenta (60) a ciento cuarenta y cuatro (144) meses y multa de cien (100) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

La pena señalada se aumentará de una tercera parte a la mitad cuando las conductas descritas en este artículo se realicen a través de minería a cielo abierto.

Artículo 332A. Aprovechamiento ilícito de minerales. El que sin permiso de autoridad competente o con incumplimiento de la normatividad existente, transporte, transforme, beneficie, comercialice o se favorezca a cualquier título de los minerales de que trata el artículo anterior, incurrirá en prisión de ochenta (80) a doscientos dieciséis (216) meses y multa de ciento treinta y cuatro (134) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 332B. Promoción y financiación de la explotación ilícita de minerales. El que promueva, financie, dirija, facilite, suministre medios, maquinaria o medios mecanizados, aproveche económicamente u obtenga cualquier otro beneficio de la explotación, exploración, extracción, transporte, transformación o comercialización ilícita de minerales, arena, material pétreo o de arrastre de los cauces y orillas de los ríos, incurrirá, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que hubiere lugar, en prisión de sesenta (60) a ciento cuarenta y cuatro (144) meses y multa de trescientos (300) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 332C. Tenencia o transporte de mercurio. El que con incumplimiento de la normatividad existente importe, tenga, almacene, transporte o comercialice mercurio, incurrirá en prisión de cuarenta y ocho (48) a setenta y dos (72) meses y multa de ciento treinta y cuatro (134) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

CAPÍTULO II.
DE LOS DAÑOS EN LOS RECURSOS NATURALES

5. Que se haya ocultado o aportado información engañosa o falsa sobre los aspectos ambientales de la misma o se haya obstaculizado la actividad de control y vigilancia de la autoridad competente.
6. Cuando la contaminación sea producto del almacenamiento, transporte, vertimiento o disposición inadecuada de residuo peligroso.

Artículo 334A. Contaminación ambiental por explotación de minerales, hidrocarburos y otros materiales. El que contamine directa o indirectamente la atmósfera, el suelo, el subsuelo o las aguas, como consecuencia de la actividad de exploración, construcción, montaje, extracción, explotación, beneficio, transformación, acopio, transporte, cierre, desmantelamiento o abandono de la actividad minera o de hidrocarburos, incurrirá en prisión de setenta y cinco (75) a ciento cincuenta (150) meses, y multa de treinta mil (30.000) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

La pena se aumentará hasta en una tercera parte si la contaminación se produce como consecuencia de la minería a cielo abierto.

Artículo 335. Experimentación ilegal con especies, agentes biológicos o bioquímicos. El que sin permiso de autoridad competente o con incumplimiento de la normatividad existente, realice experimentos con especies, agentes biológicos o bioquímicos que constituyan, generen o pongan en peligro la supervivencia de las especies de la biodiversidad colombiana, incurrirá en prisión de sesenta (60) a ciento cuarenta y cuatro (144) meses y multa de ciento treinta y cuatro (134) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

CAPÍTULO IV.
DE LA INVASIÓN DE ÁREAS DE ESPECIAL IMPORTANCIA ECOLÓGICA

Artículo 336. Invasión de áreas de especial importancia ecológica. El que invada, permanezca así sea de manera temporal o realice uso indebido de los recursos naturales a los que se refiere este título en área de reserva forestal, ecosistemas de importancia ecológica, playas, terrenos de bajamar, resguardos o reservas indígenas, terrenos de propiedad colectiva de las comunidades negras, parque regional, parque nacional natural, área o ecosistema de interés estratégico, área protegida, definidos en la ley o reglamento incurrirá en prisión de cuarenta y ocho (48) a ciento cuarenta y cuatro (144) meses y multa de ciento treinta y cuatro (134) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

<p>La pena señalada se aumentará de una tercera parte a la mitad cuando como consecuencia de la invasión, se afecten gravemente los componentes naturales que sirvieron de base para su declaratoria, o de las condiciones naturales del área o territorio correspondiente.</p> <p>Artículo 336A. Financiación de invasión a áreas de especial importancia ecológica. El que promueva, financie, dirija, facilite, suministre medios, se aproveche económicamente u obtenga cualquier otro beneficio de las conductas descritas en el artículo anterior, incurrirá en prisión de noventa y seis (96) a ciento ochenta (180) meses y multa de trescientos (300) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p> <p>La pena señalada se aumentará de una tercera parte a la mitad cuando como consecuencia de la invasión, se afecten gravemente los componentes naturales que sirvieron de base para su declaratoria, o de las condiciones naturales del área o territorio correspondiente.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO V.</p> <p style="text-align: center;">DE LA APROPIACIÓN ILEGAL DE BALDÍOS DE LA NACIÓN</p> <p>Artículo 337. Apropiación ilegal de baldíos de la nación. El que se apropie, usurpe, use, ocupe, utilice, acumule, o destine baldíos de la nación con fines de expansión ilegal de la frontera agrícola, para ganadería en zonas no permitidas, para acaparamiento de tierras, para cultivos de uso ilícito, exploración y explotación ilícita de minerales o para mejora o construcción de infraestructura ilegal, incurrirá en prisión de sesenta (60) a ciento cuarenta y cuatro (144) meses y multa de ciento cuarenta (140) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p> <p>La pena se aumentará de una tercera parte a la mitad cuando la conducta se ajuste a lo descrito en el artículo 323 de lavado de activos.</p> <p>Artículo 337A. Financiación de la apropiación ilegal de los baldíos de la nación. El que promueva, financie, ordene, dirija, o suministre medios para la apropiación de baldíos de la nación sin cumplimiento de los requisitos legales con fines de expansión ilegal de la frontera agrícola, para ganadería en zonas no permitidas, para acaparamiento de tierras, para cultivos de uso ilícito, exploración y explotación ilícita de minerales o para mejora o construcción de infraestructura ilegal, incurrirá en prisión de noventa y seis (96) a ciento ochenta (180) meses y multa de trescientos (300) a cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, sin perjuicio del decomiso de los bienes muebles, inmuebles o semovientes encontrados en los baldíos ilegalmente apropiados.</p>	<p>La pena se aumentará de una tercera parte a la mitad cuando la conducta se ajuste a lo descrito en el artículo 323 de lavado de activos.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO VI.</p> <p style="text-align: center;">DISPOSICIONES COMUNES</p> <p>Artículo 338. Circunstancias de agravación punitiva. Las penas para los delitos descritos en este título se aumentarán de una tercera parte a la mitad, cuando:</p> <p>a) Cuando la conducta se cometa en ecosistemas naturales que hagan parte del sistema nacional o regional de áreas protegidas, en ecosistemas estratégicos, o en territorios de comunidades étnicas. Con excepción de las conductas consagradas en los artículos 336 y 336A.</p> <p>b) Cuando la conducta se cometa contra especies silvestres amenazadas de la diversidad biológica colombiana o de especies vedadas, prohibidas, en periodo de reproducción o crecimiento, de especial importancia ecológica, raras o endémicas del territorio colombiano. Con excepción de la conducta contemplada en el artículo 328C.</p> <p>c) Cuando con la conducta se altere el suelo, el subsuelo, los recursos hidrobiológicos, se desvíen los cuerpos de agua o se afecten ecosistemas marinos, manglares, pastos marinos y corales.</p> <p>d) Cuando la conducta se cometiere por la acción u omisión de quienes ejercen funciones de seguimiento, control y vigilancia o personas que ejerzan funciones públicas.</p> <p>e) Cuando la conducta se cometiere por integrantes de grupos delictivos organizados o grupos armados organizados o con la finalidad de financiar actividades terroristas, grupos de delincuencia organizada, grupos armados al margen de la ley, grupos terroristas nacionales o extranjeros, o a sus integrantes.</p> <p>f) Cuando la conducta se cometa mediante el uso o manipulación de herramientas tecnológicas.</p> <p>g) Cuando con la conducta se ponga en peligro la salud humana.</p> <p>h) Cuando con la conducta se introduzca al suelo o al agua sustancias prohibidas por la normatividad existente o se realice mediante el uso de sustancias tóxicas, peligrosas, venenos, inflamables, combustibles, explosivos, radioactivas, el uso de explosivos,</p>
<p>maquinaria pesada o medios mecanizados, entendidos estos últimos como todo tipo de equipos o herramientas mecanizados utilizados para el arranque, la extracción o el beneficio de minerales o la distribución ilegal de combustibles.</p> <p>i) Cuando se promueva, financie, dirija, facilite o suministre medios para la realización de las conductas. Con excepción de las conductas contempladas en los artículos 330A, 332B, 336A y 337A.</p> <p>j) Cuando con la conducta se produce enfermedad, plaga o erosión genética de las especies.</p> <p>Artículo 339. Modalidad Culposa. Las penas previstas en los artículos 333, 334, 334A de este código se disminuirán hasta en la mitad cuando las conductas punibles se realicen culposamente.</p> <p>ARTÍCULO 2º. Modifíquese el numeral 14 del artículo 58 de la ley 599 del 2000, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 58. Circunstancias de mayor punibilidad.</p> <p>(...)</p> <p>14. Cuando se produjere un daño ambiental grave, una irreversible modificación del equilibrio ecológico de los ecosistemas naturales o se cause la extinción de una especie biológica.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Adiciones al inciso segunda del artículo 68A de la Ley 599 de 2000, las siguientes conductas punibles:</p> <p>Artículo 68A. Exclusión de los beneficios y subrogados penales.</p> <p>(...)</p> <p>Tampoco quienes hayan sido condenados por delitos dolosos contra la Administración Pública; delitos contra las personas y bienes protegidos por el Derecho Internacional Humanitario; delitos contra la libertad, integridad y formación sexual; estafa y abuso de confianza que recaiga sobre los bienes del Estado; captación masiva y habitual de dineros; utilización indebida de información privilegiada; concierto para delinquir agravado; lavado de activos; soborno transnacional; violencia intrafamiliar; hurto calificado; abigeato enunciado en el inciso tercero del artículo 243; extorsión; homicidio agravado contemplado en el numeral 6 del artículo 104; lesiones causadas con agentes químicos, ácidos y/o sustancias similares; violación ilícita de comunicaciones; violación ilícita de comunicaciones o correspondencia de carácter oficial; trata de personas; apología al genocidio; lesiones personales por pérdida</p>	<p>anatómica o funcional de un órgano o miembro; desplazamiento forzado; tráfico de migrantes; testaferrato; enriquecimiento ilícito de particulares; apoderamiento de hidrocarburos, sus derivados, biocombustibles o mezclas que los contengan; receptación; instigación a delinquir; empleo o lanzamiento de sustancias u objeto peligrosos; fabricación, importación, tráfico, posesión o uso de armas químicas, biológicas y nucleares; delitos relacionados con el tráfico de estupefacientes y otras infracciones; espionaje; rebelión; y desplazamiento forzado; usurpación de inmuebles, falsificación de moneda nacional o extranjera; exportación o importación ficticia; evasión fiscal; negativa de reintegro; contrabando agravado; contrabando de hidrocarburos y sus derivados; ayuda e instigación al empleo, producción y transferencia de minas antipersonales; aprovechamiento ilícito de los recursos naturales renovables; tráfico de fauna; deforestación; promoción y financiación de la deforestación; aprovechamiento ilícito de minerales; promoción y financiación de la explotación ilícita de minerales; daños en los recursos naturales y ecocidio; e invasión de áreas de especial importancia ecológica.</p> <p>ARTÍCULO 4º. Adiciónese un numeral 33 al artículo 35 de la Ley 906 de 2004, el cual quedará así:</p> <p>(...)</p> <p>33. De los delitos de aprovechamiento ilícito de los recursos naturales renovables, tráfico de fauna, deforestación, promoción y financiación de la deforestación, aprovechamiento ilícito de minerales, promoción y financiación de la explotación ilícita de minerales, daños en los recursos naturales y ecocidio, e invasión de áreas de especial importancia ecológica.</p> <p>ARTÍCULO 5º. Adiciónese un párrafo al artículo 91 de la Ley 906 del 2004, el cual quedará así:</p> <p>(...)</p> <p>Parágrafo. Cuando se hubiese suspendido o cancelado la personería jurídica de que trata este artículo, la persona natural o jurídica estará inhabilitada para constituir nuevas personerías jurídicas, locales o establecimientos abiertos al público, con el mismo objeto o actividad económica a desarrollar, hasta que el Juez de Conocimiento tome una decisión definitiva en la sentencia correspondiente.</p> <p>ARTÍCULO 6º. Adiciónese un párrafo 2 al artículo 92 de la Ley 906 del 2004, el cual quedará así:</p>

Parágrafo 2. Tratándose de los delitos contemplados en el título XI del Código Penal, el juez podrá ordenar, como medida cautelar, la aprehensión, el decomiso de las especies, la suspensión de la titularidad de bienes, la suspensión inmediata de la actividad, así como la clausura temporal del establecimiento y todas aquellas que considere pertinentes, sin perjuicio de lo que pueda ordenar la autoridad competente en materia ambiental.

ARTÍCULO 7º. El artículo 302 de la Ley 906 de 2004 tendrá un nuevo inciso que quedará así:

Cuando la captura en flagrancia se produzca en ríos o tierra donde el arribo a la cabecera municipal más cercana sólo puede surtirse por vía fluvial o siempre que concurran dificultades objetivas de acceso al territorio como obstáculos geográficos, logísticos, ausencia de infraestructura de transporte o fenómenos meteorológicos que dificulten seriamente el traslado del aprehendido, se realizarán todas las actividades para lograr la comparecencia del capturado ante el juez de control de garantías en el menor tiempo posible sin que en ningún caso exceda las 36 horas siguientes, contadas a partir del momento de la llegada al puerto o municipio más cercano, según el caso. La autoridad competente deberá acreditar los eventos descritos en el presente inciso.

ARTÍCULO 8º. Dirección de Apoyo Territorial. Créase en la Fiscalía General de la Nación, la Dirección de Apoyo Territorial adscrito a la Delegada para la Seguridad Ciudadana, la que tendrá como función principal liderar la estrategia de apoyo regional de la Fiscalía General de la Nación, con miras a aumentar la presencia efectiva de la Entidad en territorios apartados o de difícil acceso, sin perjuicio de la competencia de otras Direcciones sobre la materia.

La Dirección de Apoyo Territorial estará conformada por:

Unidad	Cantidad	Cargo	Niveles
Dirección de	1	Director Nacional I	Directivo
	2	Fiscal Delegado ante Tribunal del Distrito	Profesional
	20	Fiscal Delegado ante Jueces Penales de Circuito Especializado	Profesional
	5	Fiscal Delegado ante Jueces del Circuito	Profesional

- Apoyar la investigación, especialmente actos urgentes, en aquellos fenómenos priorizados que se den en territorios donde la Fiscalía General de la Nación no tenga presencia permanente o sean de difícil acceso.
- Definir los lugares en los que se podrá actuar por medio de grupos itinerantes, con base en criterios geográficos y no en la división político-administrativa, así como en el análisis de la criminalidad del país, la presencia de organizaciones criminales, los tiempos de desplazamiento al lugar de comisión de la conducta punible, la oferta de servicios de justicia por parte de otras entidades, entre otros factores.
- Conformar grupos especializados de investigadores y analistas expertos en los fenómenos criminales priorizados por la Dirección.
- Realizar proceso de articulación de la estrategia territorial con otras entidades públicas.
- Designar fiscales itinerantes en aquellos procesos sobre fenómenos priorizados, con el fin que apoyen, impulsen y asesoren a los fiscales titulares con el fin de lograr una efectiva judicialización.
- Conformar equipos móviles de la Entidad, en los que periódicamente se reciban denuncias de los habitantes del territorio nacional y se brinde atención a las víctimas de las conductas punibles en territorios apartados o zonas de alto impacto o presencia de grupos armados organizados.
- Organizar y adelantar comités técnico-jurídicos de revisión de las situaciones y los casos para la ejecución de acciones en el desarrollo efectivo y eficiente de las investigaciones penales de su competencia.
- Dirigir y coordinar los grupos de trabajo, los departamentos y unidades que se conformen para el cumplimiento de las funciones y competencias de la Dirección.
- Dirigir, coordinar y controlar la incorporación y aplicación de políticas públicas en el desarrollo de las actividades que cumplen los servidores, dependencias y los grupos de trabajo que estén a su cargo, de acuerdo con los lineamientos y las orientaciones que impartan las dependencias competentes.
- Identificar y delimitar situaciones y casos susceptibles de ser priorizados y proponerlos al Comité Nacional de Priorización de Situaciones y Casos.
- Ejecutar los planes de priorización aprobados por el Comité Nacional de Priorización de Situaciones y Casos en lo de su competencia.
- Apoyar, en el marco de sus competencias, a la Dirección de Políticas y Estrategia en el análisis de la información que se requiera para sustentar la formulación de la política en materia criminal.
- Mantener actualizada la información que se registre en los sistemas de información de la Entidad, en los temas de su competencia.
- Consolidar, analizar y clasificar la información de las investigaciones y acusaciones adelantadas por los servidores y grupos de trabajo a su cargo y remitirla a la Dirección de Políticas y Estrategia.

Apoyo Territorial	5	Fiscal Delegado ante Jueces Municipales y Promiscuos	Profesional
	1	Profesional Experto	Profesional
	2	Profesional Especializado II	Profesional
	2	Profesional De Gestión III	Profesional
	12	Investigador Experto	Profesional
	10	Profesional Investigador III	Profesional
	9	Profesional Investigador II	Profesional
	9	Profesional Investigador I	Profesional
	10	Técnico Investigador IV	Técnico
	10	Técnico Investigador III	Técnico
	20	Asistente de Fiscal IV	Técnico
	5	Asistente de Fiscal III	Técnico
	5	Asistente de Fiscal II	Técnico
	2	Secretario Ejecutivo	Técnico
	2	Conductor	Asistencial
	3	Secretario Administrativo	Asistencial

ARTÍCULO 9º. Dirección de Apoyo Territorial. Adiciónese el artículo 36A al Decreto Ley 016 de 2014, el cual quedará así: La Dirección de Apoyo Territorial cumplirá las siguientes funciones:

- Liderar la estrategia de apoyo regional de la Fiscalía General de la Nación, con miras a aumentar la presencia efectiva de la Entidad en territorios apartados o de difícil acceso, en aquellas zonas afectadas por fenómenos criminales de alto impacto y por la presencia de grupos armados organizados.

- Dirimir, de conformidad con la Constitución y la ley, los conflictos de competencia que se presenten entre la Fiscalía General de la Nación y los demás organismos que desempeñen funciones de Policía Judicial, en el ámbito de su competencia.
- Dirimir los conflictos administrativos que se presenten al interior de la Fiscalía en el ejercicio de las funciones o en la asignación de investigaciones, en los casos y según las directrices y lineamientos impartidos por el Fiscal General de la Nación.
- Asesorar a las dependencias de la Fiscalía General de la Nación que cumplen funciones investigativas y acusatorias en los temas de su competencia.
- Elaborar e implementar los planes operativos anuales en el ámbito de su competencia, de acuerdo con la metodología diseñada por la Dirección de Planeación y Desarrollo.
- Aplicar las directrices y lineamientos del Sistema de Gestión Integral de la Fiscalía General de la Nación.
- Las demás que le sean asignadas por la ley, o delegadas por el Fiscal o Vicefiscal General de la Nación.

ARTÍCULO 10º. Dirección Especializada para los Delitos contra los Recursos Naturales y el Medio Ambiente. Créase en la Fiscalía General de la Nación, la Dirección Especializada para los Delitos contra los Recursos Naturales y el Medio Ambiente adscrito a la Delegada contra la Criminalidad Organizada, la que tendrá como función principal la investigación y judicialización de los delitos contra los Recursos Naturales y el Medio Ambiente y las demás conductas delictivas conexas o relacionadas, sin perjuicio de la competencia de las Direcciones Seccionales sobre la materia.

La Dirección Especializada para los Delitos contra los Recursos Naturales y el Medio Ambiente estará conformada por:

Unidad	Cantidad	Cargo	Niveles
Dirección Especializada para los Delitos contra los Recursos Naturales y el Medio Ambiente	1	Director Nacional I	Directivo
	2	Fiscal Delegado ante Tribunal del Distrito	Profesional
	20	Fiscal Delegado ante Jueces Penales de Circuito Especializado	Profesional
	5	Fiscal Delegado ante Jueces del Circuito	Profesional
	5	Fiscal Delegado ante Jueces Municipales y Promiscuos	Profesional
	1	Profesional Experto	Profesional
	2	Profesional Especializado	Profesional

		II	
	2	Profesional De Gestión III	Profesional
	12	Investigador Experto	Profesional
	10	Profesional Investigador III	Profesional
	9	Profesional Investigador II	Profesional
	9	Profesional Investigador I	Profesional
	10	Técnico Investigador IV	Técnico
	10	Técnico Investigador III	Técnico
	20	Asistente de Fiscal IV	Técnico
	5	Asistente de Fiscal III	Técnico
	5	Asistente de Fiscal II	Técnico
	2	Secretario Ejecutivo	Técnico
	2	Conductor	Asistencial
	3	Secretario Administrativo	Asistencial

ARTÍCULO 11°. Vigencia y Derogatoria. La presente rige a partir de su promulgación y publicación en el Diario Oficial y deroga el Título XI, "De los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente" Capítulo Único, Delitos contra los recursos naturales y medio ambiente, artículos 328 a 339, del Libro II, PARTE ESPECIAL DE LOS DELITOS EN GENERAL de la Ley 599 de 2000 y todas las disposiciones que le sean contrarias.

JUAN CARLOS LOZADA VARGAS
Ponente

BUENAVENTURA LEON LEON
Ponente

ARWIN ARIAS BETANCUR
Ponente

JORGE ENRIQUE BURGOS LUGO
Ponente

ADWARD DAVID RODRIGUEZ RODRIGUEZ
Ponente

JUANITA MARIA GOEBERTUS ESTRADA
Ponente

CARLOS GERMAN NAVAS TALERO
Ponente


LUIS ALBERTO ALBAN URBANO
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D.C., abril 19 de 2021

En Sesión Plenaria del día 06 de abril de 2021, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo con modificaciones del Proyecto de Ley N° 283 de 2019 Cámara "**POR MEDIO DEL CUAL SE SUSTITUYE EL TÍTULO XI, "DE LOS DELITOS CONTRA LOS RECURSOS NATURALES Y EL MEDIO AMBIENTE" DE LA LEY 599 DEL 2000, SE MODIFICA LA LEY 906 DE 2004 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**". Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria N° 209 de abril 06 de 2021, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 24 de marzo de 2021, correspondiente al Acta N° 208.


JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 306 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se modifica el artículo 18 de la Ley 1010 de 2006.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. Modifíquese el artículo 18 de la Ley 1010 de 2006, el cual quedará así:

Artículo 18. CADUCIDAD. Las acciones derivadas del acoso laboral caducaran en tres (3) años a partir de la fecha en que hayan ocurrido las conductas a que hace referencia esta Ley.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

MARIA CRISTINA SOTO DE GOMEZ
Ponente


JORGE ENRIQUE BENEDETTI MARTELO
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D.C., abril 14 de 2021

En Sesión Plenaria del día 24 de marzo de 2021, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo sin modificaciones del Proyecto de Ley N° 306 de 2020 Cámara "**POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTICULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006**". Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria N° 208 de marzo 24 de 2021, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 23 de marzo de 2021, correspondiente al Acta N° 207.


JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 427 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual la nación se asocia para rendir público homenaje al municipio de Soledad en el departamento del Atlántico, exaltando y reconociendo su riqueza cultural y se dictan otras disposiciones.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1° Objeto. La presente ley tiene como finalidad que la Nación se asocie y rinda un homenaje público a través de distintos reconocimientos de carácter histórico, cultural y material, como contribución al municipio y sus habitantes por sus aportes al fortalecimiento de la cultura del Caribe Colombiano.

Artículo 2° El Congreso de la República y el Gobierno Nacional rendirán honores en el Capitolio Nacional, al municipio de Soledad del departamento de Atlántico para reconocer y exaltar su aporte Cultural al Caribe Colombiano y a la Nación en general. La Secretaría de la Corporación remitirá en nota de estilo copia de la presente ley a la Alcaldía de Soledad y su Secretaría de Cultura.

Artículo 3° Declárase que todas aquellas manifestaciones sociales, culturales y artísticas que se relacionen con el merecumbé y la butifarra serán Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación. El Ministerio de Cultura acompañará al departamento, la autoridad municipal y la comunidad en general para establecer las actividades requeridas que permitan la elaboración e implementación de los correspondientes Planes Especiales de Manejo y Protección (PEMB), así como de los respectivos Planes Especiales de Salvaguarda (PES) de los referidos bienes culturales.

Artículo 4° Reconocimiento cultural. Se autoriza al Gobierno nacional para que, en conjunto con el Congreso de la República, rinda honores al municipio de Soledad el día 8 de marzo del año siguiente a la promulgación de la presente ley, mediante una programación cultural especial. Esta deberá ser oficializada bajo la coordinación del Ministerio de Cultura.

El Gobierno nacional a través del Ministerio de Cultura autorizará la publicación de las memorias construidas por la Academia de Historia de Soledad o quien haga sus veces como documento de importancia para ser difundido en los escenarios académicos e instrumento ejemplarizante para las futuras generaciones.

Artículo 5. Reconocimientos materiales. Autorícese al Gobierno nacional de conformidad con los artículos 150 numeral 9, 288, 334, 341, 359, numeral 3 y 366 de la Constitución Política y las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001, sus decretos reglamentarios y la Ley 819 de 2003, incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación o impulse a través del Sistema

General de Regalías, las apropiaciones necesarias que permitan la ejecución de las siguientes obras de carácter vital y de interés nacional:

1. Construcción del Centro de la Cultura Soledaño que incluya los siguientes espacios: biblioteca, hemeroteca, sala de conciertos, sala de conferencias y salas para la formación artística y cultural.
2. Incrementar la formación técnica, tecnológica y complementaria, los procesos de innovación y la promoción de la certificación de competencias laborales, mediante la construcción de programas para las actividades artísticas y culturales.

Artículo 6° Vigencia y Derogatorias. La presente ley entra en vigencia en el momento de su publicación en el diario oficial y deroga todas las leyes y demás disposiciones que le sean contrarias.

CARLOS ADOLFO ARDILA ESPINOSA
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D.C., abril 20 de 2021

En Sesión Plenaria del día 15 de abril de 2021, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo con modificaciones del Proyecto de Ley N° 427 de 2020 Cámara **"POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN SE ASOCIA PARA RENDIR PÚBLICO HOMENAJE AL MUNICIPIO DE SOLEDAD EN EL DEPARTAMENTO DEL ATLÁNTICO, EXALTANDO Y RECONOCIENDO SU RIQUEZA CULTURAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**. Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria N° 214 de abril 15 de 2021, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 13 de abril de 2021, correspondiente al Acta N° 212.


JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 453 DE 2020 CÁMARA, 044 DE 2019 SENADO

por medio del cual se exalta la memoria del sociólogo, intelectual, profesor e investigador social, doctor Orlando Fals Borda, desplegando reconocimientos a un pensador colombiano que enorgullece a la nación.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. El Congreso de la República de Colombia, honra y exalta la memoria del sociólogo, intelectual, investigador social y académico Orlando Fals Borda.

Artículo 2°. Encárguese a la unidad administrativa especial de la biblioteca Nacional de Colombia, la recopilación, selección y publicación de la obra del maestro Orlando Fals Borda.

Artículo 3°. Encárguese a la Radio Televisión Nacional de Colombia (RTVC), la producción y emisión de un documental que recoja y exalte la vida y obra del maestro Orlando Fals Borda.

Artículo 4°. Autorícese al Gobierno Nacional para incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación, las apropiaciones necesarias, para los efectos contemplados en la presente ley.

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

NEYLA RUIZ CORREA
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D.C., abril 20 de 2021

En Sesión Plenaria del día 15 de abril de 2021, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo sin modificaciones del Proyecto de Ley N° 453 de 2020 Cámara – 044 de 2019 Senado **"POR MEDIO DEL CUAL SE EXALTA LA MEMORIA DEL SOCIÓLOGO, INTELLECTUAL, PROFESOR E INVESTIGADOR SOCIAL, DOCTOR ORLANDO FALS BORDA, DESPLEGANDO RECONOCIMIENTOS A UN PENSADOR COLOMBIANO QUE ENORGULLECE A LA NACIÓN"**. Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria N° 214 de abril 15 de 2021, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 13 de abril de 2021, correspondiente al Acta N° 212.


JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL

**TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY N° 464 DE 2020
CÁMARA**

por medio de la cual se establece el régimen para el abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo.

<p>TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY N° 464 DE 2020 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL RÉGIMEN PARA EL ABANDERAMIENTO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES EN COLOMBIA Y SE DISPONEN INCENTIVOS PARA ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR MARÍTIMO".</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p>DECRETA:</p> <p>TÍTULO I</p> <p>DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>Artículo 1º. Definiciones para la aplicación de la presente ley. Las expresiones utilizadas en esta ley para efectos de su aplicación tendrán el significado que a continuación se determina:</p> <p>Propietario. La persona natural o jurídica, que aparece como tal en el registro de naves.</p> <p>Armador. Persona natural o jurídica que, siendo o no propietaria de la nave, la aparea, pertrecha y explota a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan. La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.</p> <p>Artefacto naval. Es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación. En el evento de que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.</p> <p>Nave. Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza para el transporte de carga o pasajeros, prestar servicios de remolque, pesca comercial e industrial, actividades de recreo y deportivas, entre otras.</p> <p>Fletamento. Es el contrato por el cual el armador se obliga, a cambio de una contraprestación, a cumplir, con una nave determinada, uno o más viajes preestablecidos, o</p>	<p>los viajes que dentro de un plazo convenido ordene el fletador, en las condiciones que el contrato o la costumbre establezcan.</p> <p>Fletamento a casco desnudo. Es el contrato de arrendamiento válido y debidamente registrado de una nave, por tiempo determinado, en virtud del cual el fletador tiene la posesión y el control, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el periodo de vigencia del contrato.</p> <p>Industria naval. Empresas dedicadas a la construcción y/o reparación de naves, artefactos navales, plataformas o estructuras marinas.</p> <p>Licencia de explotación comercial. Es el acto administrativo que, con validez de cinco (5) años, es emitido por parte de la Autoridad Marítima Nacional para autorizar a una persona natural o jurídica a desarrollar una o varias actividades marítimas o prestar uno o varios servicios al sector marítimo con fines comerciales.</p> <p>Registro. Acto mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional inscribe las naves y artefactos navales autorizados para enarbolar la bandera colombiana, así como todos los actos, documentos y contratos relacionados con los mismos, de conformidad con la presente Ley.</p> <p>Matrícula. Acto administrativo mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional certifica que una nave o artefacto naval autorizado ha sido inscrito en el Registro Único Colombiano, de conformidad con la presente Ley.</p> <p>Tráfico internacional marítimo: Navegación realizada desde o hacia puerto extranjero, fuera de las aguas jurisdiccionales del país.</p> <p>Tripulación. El conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave, provistas de sus respectivas licencias de navegación.</p> <p>Artículo 2º. Prohibiciones a las naves y artefactos navales de bandera colombiana. Ninguna nave o artefacto naval podrá cargar o descargar materiales nucleares o radiactivos en aguas jurisdiccionales o puertos colombianos, sin la debida autorización del Ministerio de Minas y Energía y del Ministerio de Defensa Nacional en cumplimiento del artículo 81 de la Constitución Política de Colombia, sin perjuicio de las demás autorizaciones que requiera.</p> <p>TÍTULO II</p>
<p>DEL REGISTRO ÚNICO COLOMBIANO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES</p> <p>Artículo 3º. Ámbito de aplicación. La presente ley será aplicable a las personas naturales y jurídicas que, en su calidad de propietarios y/o armadores, registren naves y artefactos navales bajo la bandera colombiana. Las disposiciones de la presente ley no son aplicables a los buques de guerra.</p> <p>Artículo 4º. Clasificación del Registro. El registro único colombiano de naves y artefactos navales tendrá la siguiente clasificación:</p> <p>a. Naves y artefactos navales; b. Naves y artefactos navales de cabotaje; c. Naves menores; d. Naves dedicadas a la pesca industrial; e. Naves dedicadas a la pesca artesanal; f. Naves de recreo o deportivas.</p> <p>Las anteriores clasificaciones serán reglamentadas por la Dirección General Marítima, con base en sus características técnicas, el servicio al cual se destinarán y las disposiciones de la presente Ley.</p> <p>Artículo 5º. Individualización de las naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales colombianas se individualizan en el orden interno y para todos los efectos legales, por su nombre, número de registro, puerto de registro y arqueo.</p> <p>Artículo 6º. Nombre de las naves y artefactos navales. El nombre de la nave o artefacto naval no puede ser igual al de otra nave o artefacto registrado. A tal efecto, la Dirección General Marítima reglamentará la imposición, uso y cese de dicho elemento de individualización.</p> <p>Artículo 7º. Número de registro de las naves y artefactos navales. El número de registro de una nave o artefacto naval es el de su inscripción. La Dirección General Marítima depurará y organizará el registro colombiano de naves y artefactos navales, con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en la presente Ley.</p> <p>Artículo 8º. Certificado de Matrícula de las naves y artefactos navales. La Dirección General Marítima otorgará a toda nave o artefacto naval que se inscriba en el registro único colombiano un Certificado de Matrícula provisional o definitivo, según corresponda, en el que conste el nombre de la nave o artefacto naval, el de su armador y/o propietario, el número</p>	<p>de registro, el servicio para el cual está autorizado y los arqueos bruto y neto, así como los demás datos contenidos en su inscripción</p> <p>Artículo 9º. Pabellón de las naves y artefactos navales. Toda nave o artefacto naval con registro y matrícula colombiana debe izar, en lugar visible, el pabellón nacional y llevará su nombre marcado en los lugares en que disponga la reglamentación que emitirá la Dirección General Marítima. En la popa llevará, además, el nombre del puerto de registro. Lo anterior, sin perjuicio de lo que dispongan los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país, para tal efecto.</p> <p>Artículo 10º. Doble registro. En Colombia podrán registrarse, de manera provisional, las naves y artefactos navales que se encuentren matriculados en el Registro de Naves de otro Estado, única y exclusivamente mientras realizan el trámite de cancelación de dicho registro y les sea expedido el certificado correspondiente.</p> <p>No obstante, lo anterior, deberán enarbolar la bandera colombiana para todos los efectos, desde que le sea expedida la correspondiente matrícula provisional.</p> <p>Artículo 11º. Actos sujetos a registro sobre naves y artefactos navales. En el registro de naves y artefactos navales se inscribirán los siguientes actos y negocios jurídicos:</p> <p>a. Los contratos de construcción, adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos del dominio, las hipotecas, demás gravámenes y embargos. b. Los contratos de fletamento a casco desnudo. c. Los contratos de arrendamiento financiero. d. Las decisiones expedidas por autoridades judiciales y administrativas, que por expresa disposición legal, sean objeto de registro. e. Cualquier otro acto o contrato relativo a las naves y artefactos navales cuando la ley exija dicha formalidad.</p> <p>Parágrafo. -Con excepción de las hipotecas, los actos y contratos a que se refieren los literales a), b) y c) del presente artículo no requerirán de escritura pública, siendo suficiente el registro del documento privado contentivo del acto o negocio jurídico celebrado.</p> <p>Cuando dichos documentos se extiendan en idioma diferente al castellano, se requerirá su traducción efectuada por autoridad o traductor oficial debidamente inscrito ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, así como su debida legalización y apostilla cuando se requiera.</p>

<p>Los actos y documentos que deban ser inscritos en el registro y no cumplan con las formalidades establecidas en el presente artículo, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen y no serán oponibles a terceros.</p> <p>Artículo 12º. Compra, Venta e Hipoteca de naves y artefactos navales. La compra, venta e hipoteca de naves y artefactos navales no requerirá de permiso o autorización alguna.</p> <p>Artículo 13º. Licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI). La Licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI) dentro del trámite de registro de naves y artefactos navales, serán expedidos por la Dirección General Marítima en el mismo plazo en que se otorga la matrícula provisional. Esta licencia se otorgará a nombre de la nave, no del propietario, y tendrá una vigencia indefinida mientras se conserven todas las condiciones tenidas en cuenta para su expedición.</p> <p>Para lo anterior se coordinará lo correspondiente con el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO III DE LA BANDERA COLOMBIANA Capítulo I MATRICULA PROVISIONAL</p> <p>Artículo 14º. Matrícula Provisional de naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales que se inscriban en el registro colombiano, por primera vez, podrán obtener una matrícula provisional mientras se completan los requisitos para que sea expedida la matrícula definitiva, dependiendo de la solicitud del interesado y del cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley.</p> <p>Artículo 15º. Requisitos para el registro y expedición de Matrícula Provisional de naves y artefactos navales. Los propietarios y/o armadores o sus representantes directamente o por conducto de apoderado presentarán, de manera presencial o electrónica, solicitud de registro a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima, indicando:</p>	<p>a) El nombre de la nave o artefacto naval que pretende inscribir; b) Nombre y dirección del propietario; c) Constructor, fecha y lugar de construcción; d) Servicio al cual se propone destinarla.</p> <p>Artículo 16º. Documentación para el registro y expedición de la Matrícula Provisional de naves y artefactos navales. La solicitud de que trata el artículo anterior deberá ir acompañada de la siguiente documentación en medio físico o digital:</p> <p>a. Certificados de navegabilidad y seguridad vigentes los cuales pueden haber sido expedidos por la anterior bandera o por una organización reconocida por ella, u otra que cuente con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.</p> <p>b. Certificado de cancelación del registro anterior o constancia de inicio de dicho trámite.</p> <p>c. Copia del acto o contrato de compra, si corresponde;</p> <p>d. Seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare el riesgo de contaminación súbita a favor de terceros afectados, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima-Ministerio de Defensa Nacional, según la clase, el porte y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval. El mencionado seguro podrá ser contratado con compañías aseguradoras colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P & I que ofrezcan dichas coberturas.</p> <p>e. Pago de la tarifa establecida para el trámite.</p> <p>Parágrafo 1º: El requisito del literal d) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que no desarrollen actividades comerciales.</p> <p>Parágrafo 2º: Para el trámite de registro y expedición de Matrícula Provisional para remolcadores, la Dirección General Marítima conjuntamente con la expedición de la Matrícula Provisional, expedirá un Permiso de Operación Provisional, mientras se surten los trámites que determine la reglamentación por parte de la Dirección General Marítima.</p> <p>Artículo 17º. Expedición de la Matrícula Provisional. Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima dentro de los tres días hábiles siguientes, inscribirá la nave o artefacto naval en el registro colombiano y expedirá el certificado de matrícula provisional y la licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el</p>
<p>número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI). No es necesario que la nave o artefacto naval se encuentre en territorio colombiano para que le sea expedida matrícula provisional.</p> <p>El certificado de matrícula provisional tendrá una vigencia de seis (6) meses, no prorrogables. Una vez vencido este término sin que se haya tramitado el certificado de matrícula definitiva, se procederá a la cancelación del registro.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo II MATRICULA DEFINITIVA</p> <p>Artículo 18º. Requisitos para el registro y expedición de Matrícula definitiva de naves y artefactos navales. Los propietarios y/o armadores o sus representantes directamente o por conducto de apoderado presentarán, de manera presencial o electrónica, solicitud de registro de matrícula definitiva a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima.</p> <p>Siempre que no se haya solicitado inicialmente la matrícula provisional de la que trata el artículo 16, se deberá aportar la siguiente documentación.</p> <p>a. Copia del documento de compra de la nave o artefacto naval.</p> <p>b. Certificado de cancelación del registro anterior.</p> <p>c. Seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare el riesgo de contaminación súbita a favor de terceros afectados, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima-Ministerio de Defensa Nacional, según la clase, el porte y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval. El mencionado seguro podrá ser contratado con compañías aseguradoras colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P & I que ofrezcan dichas coberturas.</p> <p>d. Si se trata de persona jurídica, su certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio social, cuya fecha de expedición no sea superior a tres (3) meses.</p> <p>e. Certificados de navegabilidad y seguridad expedidos en nombre de la República de Colombia por la Dirección General Marítima o por una Organización Internacional de clasificación u otra reconocida por ésta, que cuente con acuerdo vigente de delegación</p>	<p>con la Dirección General Marítima.</p> <p>f. La documentación técnica que determine la reglamentación de la Dirección General Marítima, según la clasificación del registro establecida en la presente Ley.</p> <p>En caso de haber solicitado y obtenido la matrícula provisional de la que trata el artículo 16 de esta ley, solo se deberá aportar la documentación exigida en los literales d, e y f.</p> <p>Dicha documentación deberá ser aportada por lo menos dos meses antes del término de vigencia o duración de la matrícula provisional de que trata el artículo 16.</p> <p>Parágrafo. El requisito del literal c) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que desarrollen actividades no comerciales.</p> <p>Artículo 19º. Término para la expedición de la matrícula definitiva. Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima expedirá, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, la matrícula definitiva.</p> <p>En el caso donde la Dirección General Marítima niegue la expedición de la matrícula definitiva, el interesado podrá interponer los recursos de reposición y/o apelación ante las autoridades competentes.</p> <p>Artículo 20º. Nombramiento de Inspectores para para la expedición de la Matrícula Provisional o Definitiva de naves y artefactos navales. El trámite para la expedición de la Matrícula Provisional o Definitiva no requerirá el nombramiento de un inspector por parte de la Autoridad Marítima, si la nave y/o artefacto naval está debidamente certificado por una organización reconocida con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo III CAMBIO DE DOMINIO Y CANCELACIÓN DE REGISTRO</p> <p>Artículo 21º. Cambio de dominio de naves y artefactos navales. El cambio de dominio de naves y artefactos navales inscritos en el registro único colombiano no requerirá cancelación de matrícula. Para el efecto el nuevo propietario allegará, de manera presencial o electrónica, el documento de compraventa y solicitará el cambio del certificado para que la nave o artefacto naval quede a su nombre, sin modificar el número de inscripción.</p>

<p>Igual procedimiento se aplicará para el cambio de nombre, cambio de puerto de registro, cambio de motores y modificaciones que alteren sus características.</p> <p>Parágrafo. La Dirección General Marítima organizará el registro único colombiano de naves y artefactos navales, con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el presente artículo.</p> <p>Artículo 22º. Cancelación del registro y matrícula de las naves y artefactos navales. El registro y matrícula de una nave o artefacto naval será cancelada por la Dirección General Marítima directamente, previo procedimiento administrativo; o a solicitud del propietario y/o armador, acompañando el certificado del Registro Colombiano que acredite que no existen gravámenes que afecten a la nave o artefacto naval, en los siguientes casos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Cuando adquiera bandera en otro país, previa cancelación del registro; o por enarbolar bandera de otro estado de registro, en el evento de tener ya matrícula provisional como lo dispone la presente ley. Cuando así lo solicite el propietario, por causa justificada o lo ordene autoridad competente, por causas legales; Cuando ocurra su pérdida, debidamente comprobada; Al efectuarse el desguace voluntario de la nave, aunque se construya con los mismos materiales; Por sentencia judicial que así lo ordene dictada en el país o en el extranjero, si esta fuere reconocida legalmente en Colombia. Por acto administrativo que así lo ordene, emitido por autoridad competente como resultado a la infracción de las leyes ambientales y de pesca. <p>Cumplidos los requisitos exigidos en cada caso, la Dirección General Marítima, dentro de un plazo de setenta y dos (72) horas hábiles siguientes, otorgará la cancelación de registro y matrícula colombiana.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo IV OTRAS DISPOSICIONES</p>	<p>Artículo 23º. Operación de naves y artefactos navales. La operación de las naves y artefactos navales con matrícula provisional o definitiva se limitará al servicio que puedan prestar de acuerdo a sus condiciones técnicas y de seguridad, así como a los requerimientos legales o reglamentarios que se exijan para la actividad que pretendan desarrollar.</p> <p>Artículo 24º. Certificados estatutarios y/o de seguridad. Los certificados estatutarios y/o seguridad hacen parte de los documentos exigidos a las naves y artefactos navales y deben ser presentados cuando la Dirección General Marítima y otra autoridad competente los solicite.</p> <p>El vencimiento de los certificados implica para la nave o artefacto naval la imposibilidad de navegar y de prestar los servicios a los cuales está destinado. La Capitanía de Puerto no expedirá zarpe sin la presentación de los certificados vigentes.</p> <p>Parágrafo. Las naves y artefactos navales a los que hace referencia la presente ley serán inspeccionados y certificados por la Dirección General Marítima o por una organización reconocida debidamente delegada para ello por la Autoridad Marítima Nacional.</p> <p>Artículo 25º. Condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad previstas en la legislación nacional y en los convenios internacionales ratificados por Colombia, según corresponda al ámbito de su operación.</p> <p>Artículo 26º. Determinación de condiciones de seguridad de naves y artefactos navales. Las condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales a que se refiere este capítulo serán determinadas por la Dirección General Marítima de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y la navegación que efectúen, atendiendo lo establecido en las normas nacionales e internacionales que rigen la materia.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO IV GARANTÍAS MARÍTIMAS E HIPOTECA NAVAL</p> <p>Artículo 27º. Hipoteca Naval. Podrán hipotecarse todas las naves y artefactos navales de bandera colombiana, las cuales se entenderán para todos los efectos como garantías reales.</p> <p>Artículo 28º. Garantías Marítimas. Las garantías marítimas de las naves y artefactos navales con arqueo bruto superior a 500 toneladas a los cuales se refiere la presente ley se</p>
<p>regirán por la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques o por las normas que la modifiquen o reemplacen.</p> <p>Las garantías marítimas de las demás naves y artefactos navales se registrarán por el Código de Comercio. En caso de no existir norma aplicable, las garantías marítimas se registrarán por las normas internacionales que rijan la materia.</p> <p>Artículo 29º. Registro de Hipotecas y gravámenes sobre naves y artefactos navales. En el registro colombiano se especificará, como mínimo, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o el gravamen, o el hecho de que haya sido constituida para garantizar obligaciones al portador, el importe máximo garantizado o si ese importe se especificare en el documento de constitución de la hipoteca o del gravamen, y la fecha y otras circunstancias que determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO V DE LOS TRIBUTOS Y TASAS</p> <p>Artículo 30º. Adiciónese el parágrafo 8º al artículo 240 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 8º. Las rentas provenientes del servicio de transporte marítimo internacional, que realicen naves o artefactos navales inscritos en el registro colombiano, estarán gravadas a la tarifa del impuesto sobre la renta del 2%.</p> <p>Artículo 31º. Adiciónese el parágrafo 6º al artículo 114-1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 6º. Los contribuyentes personas jurídicas del impuesto sobre la renta y complementarios, que liquiden la tarifa prevista en el parágrafo 8 del artículo 240 del Estatuto Tributario no aplicarán lo establecido en el presente artículo. Por lo tanto, dichos contribuyentes estarán obligados a efectuar los respectivos aportes en los términos que dispone la ley."</p> <p>Artículo 32º. Adiciónese el numeral 12 del artículo 2 de la Ley 1115 de 2006, el cual quedará así:</p>	<p>"12. Registro en Colombia de una nave o artefacto naval destinado al tráfico internacional marítimo. Expedición y cancelación de matrícula de naves."</p> <p>Artículo 33º. Vigencias y derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga la Ley 730 de 2001 y todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p style="text-align: center;">JUAN DAVID VÉLEZ TRUJILLO ponente</p> <p style="text-align: center;">HÉCTOR JAVIER VERGARA SIERRA Ponente</p> <p style="text-align: center;">ASTRID SÁNCHEZ MONTES DE OCA Ponente</p> <p style="text-align: center;">GERMÁN ALCIDES BLANCO ALVAREZ Ponente</p> <p style="text-align: center;">SECRETARÍA GENERAL</p> <p>Bogotá, D.C., marzo 24 de 2021</p> <p>En Sesión Plenaria del día 23 de marzo de 2021, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo con modificaciones del Proyecto de Ley N° 464 de 2020 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL RÉGIMEN PARA EL ABANDERAMIENTO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES EN COLOMBIA Y SE DISPONEN INCENTIVOS PARA ACTIVIDADES RELACIONADAS CON EL SECTOR MARÍTIMO". Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.</p> <p>Lo anterior, según consta en el acta de las Sesiones Plenaria Ordinaria N° 207 de marzo 23 de 2021, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 17 de marzo de 2021, correspondiente al Acta N° 206.</p> <p style="text-align: center;"> JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO SECRETARIO GENERAL</p>

CONTENIDO

Gaceta número 328 - Lunes, 26 de abril de 2021
CÁMARA DE REPRESENTANTES

TEXTOS DE PLENARIA

	Págs.
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley estatutaria número 218 de 2020 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 1757 del 6 de julio de 2015 y se dictan otras disposiciones en materia del mecanismo de participación ciudadana de revocatoria de mandato de alcaldes y gobernadores.	1
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley estatutaria número 326 de 2020 Cámara, por medio de la cual se crea el Banco Nacional de Datos Genéticos vinculados a la Comisión de Delitos Violentos de alto impacto.....	3
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 019 de 2020 Cámara acumulado con los Proyectos de ley números 155 de 2020 y 221 de 2020 Cámara, por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat)”, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.	4
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 034 de 2019 Cámara, por medio de la cual se implementan medidas para proteger y desarrollar la producción agropecuaria nacional.	5
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 044 de 2020 Cámara, por medio de la cual se otorga seguridad jurídica y financiera al seguro agropecuario y se dictan otras disposiciones a favor del agro	7
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 053 de 2020 Cámara, por medio de la cual se reconoce al porro y al Festival Nacional del Porro de San Pelayo como manifestación del Patrimonio Cultural Inmaterial de la nación y se dictan otras disposiciones.	9
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 283 de 2019 Cámara, por medio de la cual se establecen medidas orientadas a fortalecer la comunidad lactante, la promoción de la lactancia materna en el territorio nacional, y se dictan otras disposiciones.....	10
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 283 de 2019 Cámara, por medio del cual se sustituye el título XI, “de los delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente” de la ley 599 del 2000, se modifica la ley 906 de 2004 y se dictan otras disposiciones.	12
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 306 de 2020 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 18 de la Ley 1010 de 2006.	16
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 427 de 2020 Cámara, por medio de la cual la nación se asocia para rendir público homenaje al municipio de Soledad en el departamento del Atlántico, exaltando y reconociendo su riqueza cultural y se dictan otras disposiciones.	17
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 453 de 2020 Cámara, 044 de 2019 Senado, por medio del cual se exalta la memoria del sociólogo, intelectual, profesor e investigador social, doctor Orlando Fals Borda, desplegando reconocimientos a un pensador colombiano que enorgullece a la nación.	17
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 464 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establece el régimen para el abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo.	18

REPÚBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 492

Bogotá, D. C., martes, 25 de mayo de 2021

EDICIÓN DE 21 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

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 458 DE 2021 SENADO, NÚMERO 019 DE 2020 CÁMARA

por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D.C., mayo 2021

Senadora
AMANDA ROCIO GONZALEZ
Presidente Comisión Sexta Constitucional
Senado de la República.

Asunto: Informe de Ponencia para primer debate en el Senado de la República del Proyecto de Ley No. 458/21 Senado, No. 019/20 Cámara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)", se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones".

Respetada presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación realizada por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, pongo a consideración el Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley No. 458/21 Senado, No. 019/20 Cámara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)", se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones".

Cordialmente,

ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República.

<p>1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DE LA INICIATIVA EN ESTUDIO.</p> <p>El presente Proyecto de Ley es de iniciativa congresional, fue presentado a consideración del Congreso de la República por los H. Representantes Nubia López Morales, Rodrigo Arturo Rojas Lara, Elizabeth Jaypang Díaz, Alexander Harley Bermúdez Lasso, Edgar Alfonso Gómez Román, Fabio Fernando Arroyave Rivas, Adriana Gómez Millán, Jaime Rodríguez Contreras, Jairo Humberto Cristo Correa, el 20 de julio de 2020, ante la Secretaría General del Senado de la República, siendo publicada en la Gaceta del Congreso, No. 629, de 2020.</p> <p>Con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario, y en atención a lo establecido en el artículo 150, de la Ley 5, de 1992, el Secretario de la Comisión Sexta, Constitucional Permanente me notificó, mediante oficio, mi designación como única ponente de este proyecto, razón por la cual hoy presento el Informe de Ponencia para Primer Debate ante esta célula legislativa, dándole cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 153, de la referida Ley 5.</p> <p>2. OBJETO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA.</p> <p>La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.</p> <p>3. CONTENIDO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA</p> <p>El Proyecto de Ley consta de 7 artículos, incluido la vigencia, en los cuales se desarrolla:</p> <p>ARTÍCULO 1º. Objeto.</p>	<p>ARTÍCULO 2º. Adiciónense los parágrafos 1º y 2º al artículo 42 de la Ley 769 de 2002</p> <p>ARTÍCULO 3º. Adiciónense el artículo 42A a la Ley 769 de 2002.</p> <p>ARTÍCULO 4º. El Ministerio de transporte</p> <p>ARTÍCULO 5º. Estrategias</p> <p>ARTÍCULO 6º. Presentación del Plan Nacional de solución de problemáticas.</p> <p>ARTÍCULO 7º. Vigencia.</p> <p>4. MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY.</p> <p>El Proyecto de Ley a que se refiere esta ponencia cumple con lo establecido en el artículo 140, numeral 1º, de la Ley 5ª de 1992, pues se trata de una iniciativa Congresional presentado a consideración del Congreso de la República por el Senador Richard Aguilar Villa</p> <p>Cumple, además, con los artículos 154, 157, 158 y 169 de la Constitución Política, referentes a su origen, las formalidades de publicidad, unidad de materia y título de la ley. Así mismo, es coherente con el artículo 150 de la Constitución que manifiesta que dentro de las funciones del Congreso está la de hacer las leyes.</p> <p>5. FUNDAMENTOS JURÍDICOS.</p> <p>Con el fin de fundamentar jurídicamente la pertinencia de la iniciativa se cita el siguiente marco jurídico:</p> <p>1.1 Constitución Política de Colombia</p> <p>Dentro de los derechos fundamentales establecidos por la Constitución Política de Colombia de 1991, respecto a la ponencia, los siguientes artículos son de índole fundamental para el desarrollo de ello:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículos 150 y 154:
<p>Revisten a los Congresistas de la facultad de presentar proyectos de Ley y/o de Acto Legislativo; así mismo, nuestro sistema legal otorga al Congreso de la República la competencia de interpretar, reformar y derogar las leyes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículos 334 y 366: <p>El Estado propenda al bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de los ciudadanos.</p> <p>1.2 Legal</p> <p>Dentro de las Leyes aprobadas, existen algunas que son referencia para la ponencia, las siguientes leyes son fundamente para el desarrollo de ello:</p> <p>Leyes</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley 769 de 2002 <p>Decreto</p> <p>Decreto Ley 663 de 1993, "Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración" Decreto 1032 de 1991 por la cual "se regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito", reglamentación que fue posteriormente incorporada al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero¹, mediante el Decreto 663 de 1993.</p> <p><small>¹ Superintendencia Financiera de Colombia. (2017). <i>Revisión Condiciones Técnicas y Financieras – Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)</i>.</small></p>	<p>1.3 Jurisprudencia</p> <p>Corte Constitucional</p> <p>En la sentencia T-517 de 2006, la Corte afirmó que:</p> <p>"Desde este punto de vista, la regulación jurídica de la actividad de los seguros, aun cuando forma parte del derecho privado y del comercial, ofrece aspectos que no corresponden exactamente a los principios que caracterizan estos ordenamientos. Uno de ellos, y especialmente en cuanto interesa a la materia bajo examen, se refiere a la intensidad de la regulación legal de la contratación propia de los seguros, que por tratarse de una actividad calificada por el constituyente como de interés público, habilita al legislador para regular en mayor grado los requisitos y procedimientos a que deben ceñirse los contratantes, sin que ello signifique que se eliminen de un todo principio inherente a la contratación privada.</p> <p>6. CONVENIENCIA DEL PROYECTO.</p> <p>El panorama colombiano en materia de seguridad vial es preocupante, no sólo por los altos niveles de accidentalidad que se observan en el país sino porque, de acuerdo con Fasecolda², son estos accidentes de tránsito una de las principales</p> <p><small>² Varela, C. (2018). Seguridad vial, el reto del nuevo gobierno. <i>Revista Federación de Aseguradores Colombianos – Fasecolda</i>, No. 171.</small></p>

causas de muertes violentas en Colombia. Este proyecto de ley propone incentivar un comportamiento idóneo frente a la responsabilidad social que representa la acción de conducir un vehículo, que es jurídicamente considerada como una actividad peligrosa, y la necesidad de cuidado que se debe tener con respecto a los demás actores viales.



Este proyecto de ley está encaminado al incremento del aseguramiento en el país y, de esta manera, al fortalecimiento del sistema de Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito –SOAT-, como mecanismo de protección de los actores viales en Colombia.

Según las cifras de la concesión del Registro Único Nacional de Tránsito (Runt), un total de 7.587.594³ vehículos activos en la plataforma no tienen un seguro obligatorio de accidentes de tránsito (Soat) vigente, lo que representa un 48 por ciento del parque automotor nacional.

³ <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/soat-conozca-los-departamentos-en-los-que-hay-mas-evasion-del-seguro-obligatorio-570212>

Los principales departamentos del país también presentan altos niveles de evasión, Atlántico tiene un incumplimiento del 49 por ciento, Valle del Cauca del 45 por ciento, Antioquia del 41 por ciento, Cundinamarca del 40 por ciento y la ciudad de Bogotá presenta una evasión del 28 por ciento.⁴

es necesario tomar medidas dirigidas a cambiar de forma radical esta situación. Este proyecto pretende servir como herramienta legal que motive un cambio real de conducta en los actores viales, especialmente en lo relativo a la adquisición del SOAT.

Para ello, se propone hacer uso de dos herramientas fundamentales: el incentivo y la sanción, partiendo de la base de la *Teoría del Condicionamiento Operante*⁵, según la cual, la coexistencia de estas dos consecuencias, generan una alteración o modificación del comportamiento humano como respuesta proporcional a sus actuaciones en un determinado entorno. Por esta razón, este proyecto parte del supuesto de que, debido al aprendizaje asociativo, *“un sujeto tiene más probabilidades de repetir las formas de conductas que conllevan consecuencias positivas y menos probabilidad de repetir las que conllevan problemas”*⁶ consolidando con el tiempo el desarrollo de un nuevo comportamiento en función de las consecuencias.

Por lo anterior, este proyecto de ley, entre otros, pretende:

1. Establecer incentivos positivos representados en descuentos que van desde el 5% hasta el 10% del valor del SOAT -dependiendo del comportamiento vial.

⁴ Ibidem

⁵ Reynolds, G. S. (1968). *Compendio de Condicionamiento Operante - A primer of operant conditioning*. Universidad de California.

⁶ Armas, C., Cruz, J., Deza, E., Pinillos, W. y Azabache, K. (2017). *Técnicas Conductuales en la Conducta Compleja*. Universidad César Vallejo - Trujillo.

2. Se establece el uso de herramientas tecnológicas, con el fin de agilizar los procedimientos en vía, ante un choque simple.
3. Establecer un segundo incentivo, en este caso negativo, por el cual se dispone una multa recaudada por la no renovación del SOAT.
4. Se fortalecerá el ADRES, para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de los vehículos no identificados y/o asegurados.

Sobre el Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito – SOAT en Colombia.

El Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito -SOAT es una póliza que ampara a conductores, pasajeros y peatones, que resulten afectados en siniestros vehiculares que se produzcan dentro del territorio nacional. Fue creado mediante la Ley 33 de 1986 e inició su operación en 1998. Su marco jurídico fue reforzado por medio de la expedición del Decreto 1032 de 1991 por la cual *“se regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito”*, reglamentación que fue posteriormente incorporada al Estatuto Orgánico del Sistema Financiero⁷, mediante el Decreto 663 de 1993.

Esta figura de Seguro Obligatorio es una manifestación del principio de responsabilidad objetiva, por lo cual resalta su carácter social, fundamentado en el riesgo que supone por sí mismo el uso del parque automotor, razón por la cual, jurídicamente, conducir es considerada como una actividad peligrosa. De aquí la necesidad de contar con un seguro que garantice la reparación de los daños

⁷ Superintendencia Financiera de Colombia. (2017). *Revisión Condiciones Técnicas y Financieras – Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)*.

causados o sufridos como consecuencia directa del ejercicio de esta actividad riesgosa⁸.

La legislación colombiana ha estipulado que esta póliza debe estar enfocada exclusivamente en la atención a las personas implicadas en un siniestro. En este sentido, La ley e 663 de 1993⁹ Estatuto *Orgánico del Sistema Financiero -EOSF-*⁹, en su artículo 192 establece como objetivos del SOAT los siguientes:

- a. *“Cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud;*
- b. *La atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito, incluso las de causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados, comprendiendo al conductor del vehículo respectivo;*
- c. *Contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud, y*
- d. *La profundización y difusión del seguro mediante la operación del sistema de seguro obligatorio de accidentes de tránsito por entidades aseguradoras que atiendan de manera responsable y oportuna sus obligaciones.”*

El **SOAT** es un seguro obligatorio establecido por Ley con un fin netamente social. Su objetivo es asegurar la atención, de manera inmediata e incondicional, de las víctimas de accidentes de tránsito que sufran lesiones corporales y muerte.

⁸ Universidad de los Andes. (2006). *Informe Final “Estudio Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito en la República de Colombia elaborado para FASECOLDA”*.

⁹ Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

De acuerdo con el concepto emitido por la Superintendencia Financiera de Colombia¹⁰, la tarifa del SOAT tiene varios componentes (transferencias y/o contribuciones) establecidos por la ley, dentro de los cuales se encuentran los siguientes:

- "(...) una contribución equivalente al cincuenta (50%) en adición al valor de la prima anual conforme lo establece el Decreto 780 de 2016. Adicionalmente, la Resolución 1135 de 2012 expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social y las normas que lo modifican, sustituya y/o complementan, establecen que las entidades aseguradoras autorizadas para la comercialización del SOAT deben transferir el 14.2% de las primas emitidas para el pago de las coberturas del SOAT de aquellos accidentes de tránsito en que participen vehículos no identificados o no asegurados. Los recursos anteriormente mencionados, se destinan al financiamiento de la Subcuenta de Enfermedades Catastróficas y Accidentes de Tránsito – ECAT, la cual es administrada por la ADRES.
- La Ley 1702 de 2013 establece que el Fondo Nacional de Seguridad Vial (administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV) se integrará con los recursos correspondientes al 3% de las primas que recauden las compañías aseguradoras que operan el SOAT.
- La Resolución 3499 de 2017 expedida por el Ministerio de Transporte, define que la tarifa aplicable para la expedición, modificación y cancelación del SOAT en el RUNT es \$1.800 pesos m/c. Esta tarifa es actualizada por el Ministerio de Transporte anualmente".
- La siguiente figura (Figura 1) representa de manera gráfica la distribución de los recursos del SOAT para la categoría 120 "Motos entre 100 y 200 c.c.", la cual tenía una tarifa de \$452.850 pesos para 2018:

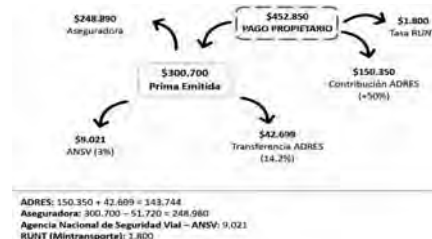


Figura 1 - Distribución de los Recursos del SOAT para la categoría 120 en 2018

Fuente: Cálculos SFC citado por la Superintendencia Financiera de Colombia.

De la distribución de recursos provenientes de la tarifa del SOAT prevista en la normatividad vigente, resulta que la ADRES a través de la subcuenta de Enfermedades Catastróficas y Accidentes de Tránsito – ECAT, administra un porcentaje de recursos muy significativo que, entre otros, está destinado al cubrimiento de los costos de atención en salud y otros gastos de lesionados y fallecidos que son víctimas de vehículos no identificados o fantasmas, así como de enfermedades con origen catastrófico, entre otros.

En consecuencia, de los recursos del SOAT se obtiene un verdadero ahorro para el país por lo que a todas luces es necesario y conveniente promover e incentivar la adquisición y renovación del seguro obligatorio, no sólo para que más colombianos estén cubiertos a la hora de un accidente de tránsito, sino para acrecentar la base de recursos destinados, a eventos catastróficos como la tragedia que afectó hace apenas dos años al municipio de Mocoa, para cuya atención se destinaron recursos de la subcuenta ECAT¹¹.

¹⁰ Superintendencia Financiera de Colombia. (2018). Respuesta a derecho de petición.

¹¹ De acuerdo con lo dispuesto en la Resolución 1449 de 2017 del Ministerio de Salud y Protección Social.

Accidentalidad vial y aseguramiento en Colombia

De acuerdo con la base de datos del Registro Nacional Automotor -RNA- obrante en el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT- con corte abril de 2019, el parque automotor registrado en Colombia es de **14.751.044**¹² y se distribuye así: Motocicletas representan un 57%, Vehículos un 42% y Maquinaria, remolques y semirremolques un 1%.

Sin embargo preocupa que, de acuerdo con la Superintendencia Financiera de Colombia, "las motos son el principal actor que jalona el crecimiento del índice de siniestralidad alcanzando el 174.39% al cierre de 2016"¹³, como se evidencia en la siguiente figura:



Figura 3 - Crecimiento del Índice de Siniestralidad para 2016

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia -2017¹⁴.

¹² Registro Único Nacional de Tránsito. (2019). Estadísticas del RUNT. Recuperado del sitio web: <https://www.runt.com.co/cifras>

¹³ Superintendencia Financiera de Colombia. (2017). Revisión Condiciones Técnicas y Financieras Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT.

¹⁴ Superintendencia Financiera de Colombia. (2017). Revisión Condiciones Técnicas y Financieras Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT.

Por otra parte, el riesgo por accidentes de tránsito -para todos los actores de las vías: conductores, pasajeros, peatones, entre otros- tiende a incrementarse como resultado proporcional al aumento del número de vehículos automotores de todas las categorías circulando. Esta situación debe ser objeto de la legislación a través de la adopción de medidas que, adicionales a las políticas públicas para reducir los índices de accidentalidad, permitan la estimulación de la adquisición de los seguros que protejan a las víctimas en caso de la ocurrencia de un accidente de tránsito y que, adicionalmente, permita a los conductores y propietarios de vehículos estar respaldados económicamente frente a las consecuencias de los accidentes.

Por otro lado, otra de las problemáticas más complejas en materia de accidentalidad ha sido la relativa a los denominados "carros fantasmas", entendiéndose este término como aquellos vehículos no identificados, no asegurados y/o que poseen una póliza alterada, que en el momento de enfrentar un accidente -motivados, entre otras cosas, por su situación relativa al seguro obligatorio o las consecuencias producto de un siniestro- deciden darse a la fuga¹⁵.

Las consecuencias generadas por la participación de los vehículos fantasmas no sólo inciden sobre los afectados en el siniestro y los daños materiales que se generan, sino que también representan altos costos para el sistema de salud, que a través de la ADRES cubre los gastos médicos, indemnizaciones por muerte y/o auxilio funerario de las víctimas de vehículos fantasmas. Cabe insistir en que, como se señaló anteriormente, la financiación de estas coberturas proviene de la contribución realizada por medio del SOAT.

Al respecto, la ADRES señala¹⁶:

¹⁵ Ministerio de Salud y Protección Social. (2010). Comenzó a funcionar el FONSAT. Recuperado del sitio web: <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/FONSAT.aspx>

¹⁶ Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud – ADRES. (2017). Aviso SOAT. Recuperado del sitio web: <https://www.adres.gov.co/Inicio-Noticias-ADRES/Aviso-SOAT>

"(...) el marco legal vigente establece que en caso de presentarse un accidente de tránsito en el que se vea involucrado un vehículo automotor no asegurado con póliza SOAT, el cubrimiento de los servicios de salud e indemnizaciones por muerte y gastos funerarios e incapacidad permanente de las víctimas o sus beneficiarios, corresponde al FOSYGA, y que a partir del 1° de agosto de 2017, es competencia de la ADRES el deber legal de recuperar lo pagado, para lo cual le corresponde adelantar un procedimiento de cobro contra la persona que figura ante el Registro Nacional Automotor como titular del derecho de dominio del vehículo automotor involucrado en el accidente de tránsito".

En el período comprendido entre 2010 y 2018, se reportaron mediante el Informe Policial de Accidentes de Tránsito, un total de **1.667.500 siniestros viales**. De estos, **99.703** involucraron vehículos que se dieron a la fuga, es decir, en un **6%** de los siniestros viales intervinieron vehículos fantasmas. De esta cantidad, resultaron **76.174** víctimas, de las cuales **2.332** fueron víctimas fatales y **73.842** lesionados, lo cual quiere decir que aproximadamente en el **76%** de los infortunios viales en los que se encontraba inmerso un vehículo no identificado o no asegurado tuvo una víctima fatal y/o lesionada.

Sumado a esto, el Informe Policial de Accidentes de Tránsito –IPAT- evidenció que sólo el **8.81%** de los vehículos que se dieron a la fuga fueron identificados, encontrándose el **91.19%** aún **sin identificar**, como lo muestran las Figuras 4 y 5; lo cual implica que la ADRES es quien está costeando los gastos derivados de la atención médica, gastos de traslado, gastos funerarios y otros, de las víctimas de quienes -pese a haber estado involucrados en un accidente de tránsito- deciden deliberadamente emprender la fuga.

AÑO	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
Víctimas Fatales	244	310	363	290	143	285	277	239	181	2.332
Lesionados	6.202	5.376	11.914	9.644	3.732	9.738	8.987	8.541	8.706	73.842

Figura 4 - Víctimas Fatales y Lesionados implicados en accidentes con Vehículos Fantasmas.

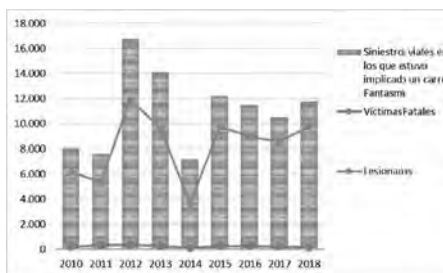


Figura 5 - Víctimas Fatales y Lesionados implicados en accidentes con Vehículos Fantasmas.

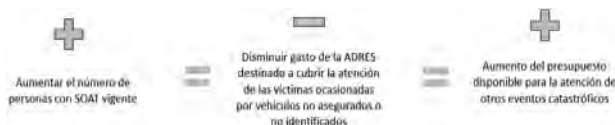
De las gráficas anteriores se puede sugerir lo que parece ser una correlación entre la posibilidad de que un vehículo decida escaparse del lugar de un accidente de tránsito cuando, como resultado del mismo, se presentan víctimas de lesiones y/o fallecidos y, adicionalmente, no se cuenta con el seguro obligatorio vigente.

Por esta razón, es imperativo no sólo incentivar la compra del SOAT, sino también imponer sanciones de efecto disuasivo que permitan concientizar a los actores viales sobre el compromiso que requiere el ejercer la acción de conducir y promover una movilidad segura y la necesidad del aseguramiento permanente.

De otra parte, es necesario advertir que, a través de la contribución a la ADRES y el cubrimiento de esta a las víctimas de accidentes de tránsito de vehículos fantasmas, los propietarios de vehículos que sí están cumpliendo con la obligación de adquirir el seguro de manera periódica son los que están financiando a los propietarios de vehículos que deciden darse a la fuga y de aquellos que no cumplen con la obligación de adquirir o renovar oportunamente el seguro obligatorio.

En otros términos, incentivar la compra del SOAT permitiría que los conductores implicados en un siniestro puedan asumir con cargo a su propia póliza de seguro las coberturas requeridas por medio de su seguro, lo cual significaría una disminución de la carga presupuestal de la Subcuenta ECAT que actualmente se dirige al pago de dichas coberturas cuando el vehículo implicado no cuenta con el seguro obligatorio o no es identificado, recursos que podrían eventualmente ser destinados para la atención de eventos catastróficos, por ejemplo, como el acaecido en el Municipio de Mocoa.

Figura 11 - Gráfico de interacción de Costos



Fuente: Elaboración UTL H.R. Alejandro Vega con base de datos del Documento CONPES 3904 - Plan para la Reconstrucción del Municipio de Mocoa 2017-2022 y el Manual Operativo Subcuenta ECAT.

Fortalecimiento de la capacidad institucional de la ADRES

La ADRES, a través de la Oficina Asesora Jurídica – Grupo de Cobro Coactivo, en el marco de su competencia y en su momento el FOSYGA, ha adelantado el proceso de cobro coactivo, frente a las reclamaciones reconocidas y pagadas por el Estado a través de la subcuenta ECAT, cuando el vehículo involucrado en un accidente de tránsito carecía del seguro obligatorio de accidente –SOAT, legal y vigente.


El monto al que ascienden las pretensiones del cobro de dichos procesos por los accidentes acaecidos entre 2010 y 2018- asciende a la suma de **\$330.103.874.607**; cuantía que representa solamente el 30.42% del total pagado por la ADRES **-\$1.085.014.000.000-**. Adicionalmente, como resultado de las actuaciones administrativas y operativas adelantadas sobre un número total de 244.871 reclamaciones, se ha logrado que los terceros deudores, propietarios o conductores de los vehículos fantasmas, realizaran pagos a favor de FOSYGA hoy ADRES por un valor de **\$6.330.324.355**, lo cual significa la recuperación de sólo el 1.917% de valor de las pretensiones, equivalente a la suma de **\$330.103.874.607** y, apenas, al 0.58% del total pagado por la entidad **\$1.085.014.000.000**.

El proyecto de ley también se justifica, en la medida en que pone límites a una práctica inadecuada de la utilización del SOAT en siniestros que no son propios del aseguramiento de este tipo de seguros, como las lesiones sufridas en casa, en el trabajo o en alguna circunstancia que no involucra un automotor, defraudado el fondo que se constituye con estos recursos. Para enfrentar estas irregularidades, en el proyecto de ley se fortalecen los controles para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT. En este orden, la atención estará precedida, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley.

1. PLIEGO DE MODIFICACIONES	
<p>Texto aprobado en la Plenaria de la Cámara de Representantes en 2º debate al PL 019/2020C acumulado con los PL 155 y 221/2020C. Publicado en Gaceta 328 de 2020 y aclarado en Gaceta 346 de 2020 respecto del artículo 3.</p>	<p>Texto Propuesto para Ponencia de Segundo Debate</p>
<p>PROYECTO DE LEY NÚMERO 019 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON LOS PROYECTOS DE LEY NÚMEROS 155 DE 2020 Y 221 DE 2020 CÁMARA</p> <p>por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)", se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>
<p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de</p>	<p>Se realiza unas modificaciones las cuales quedaran así:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y las practicas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos</p>
<p>b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinte por ciento (20%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinticinco por ciento del (25%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>d) Si en los cuatro (4) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta por ciento del (30%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>e) Si cumple cinco años o más sin hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta y cinco por ciento</p>	<p>b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del siete punto cinco por ciento del (7,5%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del diez por ciento del (10%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>Parágrafo 2º. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p>
<p>del (35%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p>	<p>Parágrafo 2º. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p> <p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:</p> <p style="text-align: center;">2</p> <p>ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 Ley 769 de 2002 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple.</p>
<p>que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.</p>	<p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1 y 2 al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> <p>Parágrafo 1º. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:</p> <p>a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del quince por ciento (15%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>
<p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1º y 2º al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> <p>Parágrafo 1º. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:</p> <p>a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>	<p>Se realiza algunas modificaciones las cuales quedaran así:</p> <p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1º y 2º al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> <p>Parágrafo 1º. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:</p> <p>a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>
<p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:</p> <p style="text-align: center;">2</p> <p>ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 Ley 769 de 2002 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple.</p>	<p>Se realiza algunas modificaciones las cuales quedaran así:</p> <p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>Artículo 42a. Ámbito del aseguramiento obligatorio. El</p>

<p>La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero (1) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo en la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 1o. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.</p> <p>Parágrafo 2o. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, fúltese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de</p>	<p>Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 Ley 769 de 2002 garantizará, además; la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de presentarse. Este amparo aplica únicamente para vehículos particulares y hasta diez salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p> <p>La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero del artículo 2º de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada. Las compañías aseguradoras, reconocerán un máximo del 5% de por comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados por concepto de comisiones, serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo de la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo.</p>	<p>conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).</p>	<p>Parágrafo 1º. Facultades al Gobierno Nacional. Para la nueva cobertura del SOAT, por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, fúltese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).</p>
<p>confiable.</p> <p>La atención del siniestro, por el SOAT, deberá estar precedido, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT.</p> <p>En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.</p>	<p>La atención del siniestro, por el SOAT, deberá estar precedido, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT.</p> <p>En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.</p>	<p>conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).</p>	<p>Parágrafo 3º. La no renovación del SOAT, en los términos establecidos por la ley, generará la imposición de una orden de comparendo en forma automática al propietario del vehículo, de conformidad con lo establecido para esta tipología de infracción, para lo cual la autoridad competente utilizará, a través del medio tecnológico habilitado, la información proveniente del RUNT.</p> <p>Como medida anti evasión y de exigibilidad de tenencia del SOAT, este, también deberá presentarse para la revisión del vehículo automotor al momento de hacerse la revisión técnico-mecánica en los plazos establecidos en la ley.</p> <p>Se le deberá garantizar al propietario su debido proceso y el derecho de defensa desarrollados en las normas pertinentes de la ley 1383 de 2013 y de la Ley 769 de 2002. De igual manera se le garantizará al propietario, presunto infractor, la opción de registrar en el RUNT que el vehículo no se</p>

	<p>encuentra circulando, ya sea por estar inmovilizado por una autoridad competente o por fallas mecánicas de éste.</p> <p>Para garantizar la sostenibilidad del sistema, que cubre el SOAT, adiciónese al artículo 160 de la Ley 769 de 2002, con una destinación del 10% de las multas recaudadas por la no renovación del SOAT. Para tal efecto los Ministerios de Transporte y de Salud, tendrán un año para fijar el procedimiento a seguir frente al uso de los recursos aquí señalados.</p>		<p>de seguridad vial y evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, así como los planes de acción que contribuyan a un mejor comportamiento vial de los actores en la vía, promuevan la adecuada atención a las víctimas de accidentes de tránsito y las buenas prácticas en los cobros por estas atenciones.</p> <p>Los resultados de dichas revisiones deberán ser remitidos dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República.</p>
<p>El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia Financiera remitirán, dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República un informe que contenga el estado y avances del país en el tema de seguridad vial y evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>	<p>Se realiza algunas modificaciones las cuales quedaran así:</p> <p>Artículo 4 . El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia Financiera de Colombia y la Superintendencia Nacional de Salud, revisarán periódicamente el estado y avances del país en materia</p>	<p>. Estrategias para incentivar comportamientos ejemplares en la vía. Las entidades del Sector Transporte desarrollarán estrategias que incentiven en los conductores comportamientos ejemplares en las vías, u otros comportamientos de cultura de seguridad vial que impliquen su interacción con los demás actores de la vía, esto de acuerdo con los lineamientos y estudios desarrollados por la Agencia Nacional de Seguridad</p>	<p>Se elimina el artículo. La Ley 1702 de 2013 establece disposiciones semejantes.</p>
<p>Vial -ANSV, o la que haga sus veces.</p>		<p>tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad.</p>	
	<p>Artículo 5. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá destinar los recursos que permitan el fortalecimiento de la capacidad institucional y</p>	<p>Presentación del Plan Nacional de Solución a las Problemáticas en el SOAT. El Gobierno Nacional en un término no mayor de 6 meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, deberá entregar en las Secretarías Generales tanto de Senado como de Cámara de Representantes un plan detallado de mitigación y superación de las problemáticas que afectan el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), de forma puntual, pero no exclusiva: la administración de los recursos por parte de las aseguradoras, la alta evasión, la alta accidentalidad e incremento de costos de coberturas, y el fraude sobre el seguro. Dicho plan deberá ser e puesto ante el Congreso de la República en sesión plenaria por separado tanto al Senado de la República como a la Cámara de Representantes.</p>	<p>Se elimina este artículo.</p>
		<p>Artículo 4. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 6. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>

<p>PROPOSICIÓN</p> <p>En consecuencia, por las razones expuestas nos permitimos rendir ponencia positiva y en consecuencia le solicitamos a los honorables miembros de la Comisión Sexta del Senado de la República, darle primer debate Proyecto de Ley No. 458/21 Senado, No. 019/20 Cámara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)", se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones". Con modificaciones</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>ANA MARIA CASTAÑEDA GOMEZ Senadora de la República</p>	<p>Proyecto de e y o 58/21 Senado, o 019/20 á mara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)", se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Congreso de la República</p> <p>Decreta:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza, mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.</p> <p>Artículo 2. Adiciónense los párrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> <p>Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:</p> <p>a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>
<p>b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del siete punto cinco por ciento del (7,5%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del diez por ciento del (10%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p> <p>Artículo 3. Adiciónense el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>Artículo 42a. Ámbito del aseguramiento obligatorio. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 Ley 769 de 2002 garantizará, además; la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de presentarse. Este amparo aplica únicamente para vehículos particulares y hasta diez salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p> <p>La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero del artículo 2° de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada. Las compañías aseguradoras, reconocerán un máximo del 5% de por comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados por concepto de comisiones, serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo de la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo.</p>	<p>Parágrafo 1°. Facultades al Gobierno Nacional. Para la nueva cobertura del SOAT, por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, facúltese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).</p> <p>Parágrafo 2°. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como cualquier tipo de vehículo aéreo no tripulado – VANT o UAV, plataformas virtuales o equipos móviles, entre otras, que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.</p> <p>La atención del siniestro, por el SOAT, deberá estar precedido, además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente, en tiempo real, por parte de la compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT.</p> <p>En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos</p>

<p>médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.</p> <p>Parágrafo 3°. La no renovación del SOAT, en los términos establecidos por la ley, generará la imposición de una orden de comparendo en forma automática al propietario del vehículo, de conformidad con lo establecido para esta tipología de infracción, para lo cual la autoridad competente utilizará, a través del medio tecnológico habilitado, la información proveniente del RUNT.</p> <p>Como medida anti evasión y de exigibilidad de tenencia del SOAT, este, también deberá presentarse para la revisión del vehículo automotor al momento de hacerse la revisión técnico-mecánica en los plazos establecidos en la ley.</p> <p>Se le deberá garantizar al propietario su debido proceso y el derecho de defensa desarrollados en las normas pertinentes de la ley 1383 de 2013 y de la Ley 769 de 2002. De igual manera se le garantizará al propietario, presunto infractor, la opción de registrar en el RUNT que el vehículo no se encuentra circulando, ya sea por estar inmovilizado por una autoridad competente o por fallas mecánicas de éste.</p> <p>Para garantizar la sostenibilidad del sistema, que cubre el SOAT, adiciónese al artículo 160 de la Ley 769 de 2002, con una destinación del 10% de las multas recaudadas por la no renovación del SOAT. Para tal efecto los Ministerios de Transporte y de Salud, tendrán un año para fijar el procedimiento a seguir frente al uso de los recursos aquí señalados.</p>	<p>Artículo 4 . El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia Financiera de Colombia y la Superintendencia Nacional de Salud, revisarán periódicamente el estado y avances del país en materia de seguridad vial y evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, así como los planes de acción que contribuyan a un mejor comportamiento vial de los actores en la vía, promuevan la adecuada atención a las víctimas de accidentes de tránsito y las buenas prácticas en los cobros por estas atenciones.</p> <p>Los resultados de dichas revisiones deberán ser remitidos dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República.</p> <p>Artículo 5. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS -ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social deberá efectuarse el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad.</p> <p>Artículo 6. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>
--	---

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN SENADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 436 DE 2021 SENADO – 464 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo.

<p>Bogotá D.C. 18 de mayo de 2021</p> <p>Honorable Senador LUIS EDUARDO DÍAZ GRANADOS Vicepresidente Comisión Segunda Constitucional Permanente HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA Ciudad</p> <p>Asunto: Informe de ponencia para primer debate en Senado al Proyecto de Ley N° 436/2021 Senado – 464/2020 Cámara "Por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo"</p> <p>Respetado señor vicepresidente:</p> <p>En cumplimiento de la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda del Senado de la República y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 156 de la Ley 5° de 1992, nos permitimos rendir Informe de ponencia para primer debate en Senado al Proyecto de Ley N° 436/2021 Senado – 464/2020 Cámara "Por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo", en los siguientes términos:</p> <p>I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA</p> <p>En primer lugar, es de resaltar que el citado proyecto de ley es de origen gubernamental y congresional siendo presentado el pasado 11 de septiembre de 2020 por el señor Ministro de Defensa Nacional, el Doctor Carlos Holmes Trujillo (QEPD) y un gran número de congresistas. Fue publicado el 17 de noviembre de 2020 mediante Gaceta del Congreso N° 1321 de 2020 Cámara.</p> <p>La ponencia para primer debate fue publicada en Gaceta del Congreso No. 1425 de 2020 Cámara del 2 de diciembre del mismo año, siendo debatido y aprobado por la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes en debate del 7 de diciembre de 2020.</p>	<p>Posteriormente hace su tránsito a Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes y se rinde ponencia para segundo debate publicada mediante Gaceta del Congreso No. 114 del 10 de marzo de 2021 Cámara, para finalmente ser aprobado en Plenaria el día 23 de marzo de 2021.</p> <p>El texto aprobado en segundo debate de la Cámara de Representantes se encuentra publicado en Gaceta del Congreso No. 328 de 2021 Cámara.</p> <p>El proyecto de ley no ha tenido modificaciones sustanciales durante su trámite legislativo en la Cámara de Representantes en primer y segundo debate, solo siendo ajustado en un artículo específico, manteniéndose la esencia y estructura del texto radicado ante el Congreso de la República. Al respecto, se presenta a continuación la relación correspondiente:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">DEBATE</th> <th style="text-align: center;">FECHA</th> <th style="text-align: center;">ARTÍCULOS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Primer debate en Comisión Segunda Cámara de Representantes</td> <td>07 de diciembre de 2020</td> <td>No hubo modificaciones al texto</td> </tr> <tr> <td>Segundo debate en Plenaria Cámara de Representantes</td> <td>23 de marzo de 2021</td> <td>Modificación Literal e) del artículo 18</td> </tr> </tbody> </table> <p>II. OBJETO</p> <p>El proyecto de ley sometido a consideración de la Comisión tiene como finalidad actualizar y fortalecer el registro colombiano de naves y artefactos navales, para lograr que Colombia abandere más buques.</p> <p>Conforme a lo anterior, el Estado colombiano y las empresas del país se evitarían pagar fletes a navieras extranjeras como ocurre en la actualidad, lo cual incentivaría el empleo en el territorio nacional ya que al estar las naves matriculadas en Colombia, estas deberán contratar un porcentaje de tripulación colombiana (Capitanes, Primeros Oficiales, Ingenieros de Maquinas, Marineros de Cubierta y Marineros de Maquinas, Cocineros, etc.), generando empleos directos y expandiendo significativamente el comercio nacional y el ingreso de divisas. Así mismo, se potencializan sectores como los astilleros, talleres de reparación naval, academia, gente de mar, agencias marítimas, entre otros.</p> <p>La Gente de Mar dedicada a los trabajos a bordo de las naves igualmente se constituyen en un factor esencial para este aporte a la reactivación de la economía, toda vez que a mayor cantidad de buques de bandera nacional necesariamente necesitarán de personal especializado, capacitado y formado para hacer parte de dichas tripulaciones, de las cuales en la actualidad más de once mil personas cuentan con licencias y títulos de navegación en nuestro país.</p> <p>Igualmente, se promueven industrias como las de los servicios auxiliares a las naves, uso de remolcadores, pilotos prácticos, abastecimiento, servicios portuarios,</p>	DEBATE	FECHA	ARTÍCULOS	Primer debate en Comisión Segunda Cámara de Representantes	07 de diciembre de 2020	No hubo modificaciones al texto	Segundo debate en Plenaria Cámara de Representantes	23 de marzo de 2021	Modificación Literal e) del artículo 18
DEBATE	FECHA	ARTÍCULOS								
Primer debate en Comisión Segunda Cámara de Representantes	07 de diciembre de 2020	No hubo modificaciones al texto								
Segundo debate en Plenaria Cámara de Representantes	23 de marzo de 2021	Modificación Literal e) del artículo 18								

<p>capacitación y formación de personal, entre otras.</p> <p>III. CONTENIDO DEL PROYECTO</p> <p>La propuesta de texto que se pone a consideración cuenta con treinta y tres (33) artículos, recoge algunos aspectos esenciales de la Ley 730 de 2001 y la deroga, y plantea soluciones a problemas administrativos para registrar naves en Colombia.</p> <p>Como aspecto a resaltar, se crea un registro único nacional de naves clasificado por el servicio que se pretende prestar, de esta forma los requisitos exigidos a las naves de alto bordo no serán aplicables a las naves de cabotaje, a las de pesca, ni a las de recreo.</p> <p>De igual forma, se busca incluir una clasificación de registro especial para las naves de pesca artesanal, para que puedan proceder a la formalización de su medio de trabajo y que el mismo sea soporte como parte del patrimonio de esta población.</p> <p>Se propone que la verificación de informes por tráfico de estupefacientes no sea un requisito para registrar una nave o artefacto naval en Colombia. Adicionalmente, se elimina la escritura pública como documento de compraventa de naves y artefactos navales, permitiendo facturas o contratos privados como en la mayor parte de los registros del mundo.</p> <p>Se establece un capítulo especial relacionado con la hipoteca naval y las garantías marítimas, dado que en el país las entidades financieras no reciben las naves como garantía hipotecaria para créditos, permitiendo el financiamiento y las posibilidades de expansión del gremio marítimo.</p> <p>Finalmente, se propone que las rentas provenientes del servicio de transporte marítimo internacional que realicen naves o artefactos navales inscritos en el registro colombiano estarán gravadas a la tarifa del impuesto sobre la renta del 2%.</p> <p>IV. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO</p> <p>A continuación, se extraen algunos puntos de la exposición de motivos y las anteriores ponencias del proyecto de ley, los cuales se consideran relevantes para explicar los motivos que sustentan la iniciativa en estudio.</p> <p>a. Introducción</p> <p>La nacionalidad de un buque es fundamental para que pueda navegar y desarrollar las labores para las cuales fue diseñado y construido, para obtenerla debe registrarse en un estado que impondrá sus propios requisitos para otorgarla. Mediante este acto jurídico se crea un vínculo que obliga a la nave, al armador y a su tripulación a someterse a la legislación nacional, y al Estado a prestar la debida protección.</p>	<p>Las tripulaciones y el buque son el alma del transporte marítimo, modo crucial de actividades comerciales en la economía globalizada de mercado. Sin embargo, en Colombia no se ha abierto el horizonte fundamental de influencia de este renglón económico y su preponderante papel para la prosperidad, al ser fuente de oportunidades de empleo, renglón de apalancamiento de economías de escala y peldaño fundamental en la cadena logística de producción.</p> <p>La marina mercante se erige como una pieza esencial del comercio internacional, transportando mercancías y pasajeros por todo el mundo, sin la cual gran parte del negocio de importación y exportación nacional e internacional se detendría. Esta particular industria requiere aptitudes y habilidad en aspectos tanto financieros como logísticos para su correcta administración y operatividad, y engloba un amplio espectro de soluciones tecnológicas, desde las infraestructuras básicas de puertos, terminales, materiales y energía, hasta los sistemas, equipos y procedimientos más avanzados y sofisticados de comunicaciones.</p> <p>El poder marítimo de un país se evidencia en el crecimiento económico y social, a través del desarrollo de sus actividades marítimas, y principalmente con la existencia de su Marina Mercante, la cual es la suma de los buques y embarcaciones registradas, que, enarbolando la bandera del Estado, en este caso Colombia, hacen presencia local y en los océanos y mares del mundo.</p> <p>Las estadísticas disponibles de la DIAN (2016) representan el total de importaciones y exportaciones realizadas por los diferentes modos de transporte, se concluye que el 97.6 % de la carga de Colombia es importada por vía marítima; mientras que el 98.8% de la carga de Colombia es exportada por vía marítima.</p> <p>Este tráfico internacional (exportaciones e importaciones) es realizado por buques extranjeros, dejando nuestro país de percibir estos ingresos, razón por la cual, promover el abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia, fortalecería el transporte marítimo como engranaje del comercio internacional y el aprovisionamiento a través de la pesca artesanal e industrial, así como al cabotaje como medio indispensable de comunicación en zonas estratégicas para el País.</p> <p>b. Evolución de la Marina Mercante Nacional</p> <p>El principal artífice del sector marítimo es la marina mercante, conformada principalmente por la flota de buques o naves que se usan para el comercio y el turismo y que, además, en caso de catástrofe, pueden conformar la marina militar.</p> <p>Esta flota puede dividirse en diversas categorías, según su propósito o tamaño:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buques de carga seca, principalmente portacontenedores y carga general; • Buques especializados, por ejemplo, para cargas muy pesadas, congeladores, para el transporte de vehículos o maquinaria especial; • Costeros, buques más pequeños para cualquier tipo de carga que normalmente no hacen rutas transoceánicas, sino transportes costaneros o de cabotaje;
<ul style="list-style-type: none"> • Cruceros o buques de pasajeros; • Transbordadores o ferris, que en su mayoría combinan pasajeros, automóviles y carga, y que se utilizan normalmente para rutas regulares entre dos puertos; • Buques tanque para el transporte de combustibles u otros líquidos, como crudo de petróleo, refinado y otros productos petrolíferos, gas licuado (como el gas natural) y productos químicos. También líquidos comestibles, como aceites vegetales, vino, jugos de frutas y otros alimentos. El sector de los buques tanque comprende una tercera parte del tonelaje mundial. <p>La marina mercante se erige como una pieza esencial del comercio internacional, transportando mercancías y pasajeros por todo el mundo, sin la cual gran parte del negocio de importación y exportación nacional e internacional se detendría. Esta particular industria requiere aptitudes y habilidades en aspectos tanto financieros como logísticos para su correcta administración y operatividad, y engloba un amplio espectro de soluciones tecnológicas, desde las infraestructuras básicas de puertos, terminales, materiales y energía, hasta los sistemas, equipos y procedimientos más avanzados y sofisticados de comunicaciones.</p> <p>La posición geográfica de Colombia y el hecho de que más del 80% de su comercio exterior se efectuara entonces, como ahora, por vía marítima, le dio a la actividad naviera un carácter de fundamental importancia para el desarrollo económico del país en el siglo pasado.</p> <p>Entendiendo estas bondades que bien pudieron ser pasadas, pero igual están aún presentes, y con absoluta seguridad serán las futuras, el presidente Alberto Lleras Camargo impulsó la idea de crear una empresa naviera con la participación de los países que conformaron la Gran Colombia; así desde febrero de 1946 se iniciaron las conversaciones para involucrar en este proyecto a representantes de Colombia, Ecuador y Venezuela.</p> <p>Para la negociación de constitución se nombró como presidente de la comisión al Ministro de Obras Públicas de Colombia, ingeniero Álvaro Díaz y como vicepresidente a un representante del Gobierno de Venezuela. En abril de 1946, los negociadores acordaron un capital inicial de \$ 20 millones de dólares, de los cuales correspondería el 45% a Colombia, una cifra igual a Venezuela y 10% a Ecuador, que se le facilitarían como crédito mientras cumplía los trámites internos requeridos.</p> <p>La Flota Mercante Gran Colombiana (FMG) comenzó sus operaciones en mayo de 1947 con 5 buques propios comprados en Estados Unidos; flota que en 1953 ya estaba compuesta por 12 buques y con instalaciones para organizaciones técnicas en Estados Unidos, en los tres países socios y en varias naciones de Centroamérica. Pero, además, como resultado de estas exitosas operaciones mercantiles, se vio la necesidad de crear una filial en Nueva York y sucursales en Estados Unidos, además de dos muelles que ya habían sido alquilados en Brooklyn.</p> <p>El éxito de las decisiones administrativas y técnicas, la carga, las rutas, los buques y las buenas tripulaciones fueron tales que la FMG se vio obligada a ordenar la</p>	<p>construcción de seis nuevos buques de mayor capacidad, inclusive se llegó a tener el RIO SINU, un buque especializado para transportar ganado en el gobierno del General Rojas Pinilla.</p> <p>Al poco tiempo, en 1953, se retiró Venezuela, hecho que cambió la composición accionaria a: 80% de Colombia y 20% de Ecuador. Posteriormente entre 1971 y 1975 la FMG ya operaba 110 buques (entre propios y alquilados), sirviendo 190 puertos en el mundo, lo que generó la mayor cantidad de oportunidades, llegando a emplear 2.100 marinos, sin incluir al personal administrativo que tenía la empresa en Colombia y alrededor del mundo.</p> <p>La importancia económica de la marina mercante de Colombia se reflejó sobre la balanza de pagos del país. Cuando se movilizaban las importaciones en buques de bandera nacional se ahorraban divisas, lo que se asemeja a una sustitución de importaciones y, de otra parte, se producía un ingreso directo de divisas cuando se transportaban los productos de exportación colombianos y entre otros países.</p> <p>Además del valor económico, el desarrollo de la Flota Mercante generó un valor estratégico, porque durante 50 años brindó estabilidad al comercio de los productos colombianos, al garantizar transporte propio, seguro y eficiente a los principales puertos del mundo.</p> <p>Teniendo en cuenta todos estos hechos y considerando lo demostrado por la historia, es real y práctico considerar que al fomentar la Flota Mercante Nacional se pueden impulsar, mejorar y/o incentivar las exportaciones de nuestros productos, como carbón, café, banano, algodón, abonos, frutas, productos metalmeccánicos y otras exportaciones menores; pero, además, Colombia podría volver a participar en los escenarios en donde se trata la estabilidad de los fletes marítimos.</p> <p>También debemos recordar que cuando decayó o disminuyó nuestra marina mercante, perdimos la oportunidad de continuar empleando oficiales y tripulantes (que fueron y serán empleos muy calificados), disminuyó significativamente la formación y capacitación de la Gente de Mar, el agenciamiento de buques nacionales declinó el muy calificado sector metalmeccánico naval, que inclusive exportaba servicios y productos como los que exitosamente ofrecían los astilleros UNIAL y CONASTIL, que a pesar de lo que se pueda informar actualmente, hace más de 30 años se empezaron a construir los primeros buques <i>full class</i> y de acuerdo a regulaciones internacionales, además de muchas modificaciones y modernizaciones de tanqueros y repotenciación de remolcadores y otras embarcaciones que dieron renombre a nuestra ingeniería naval y a la calidad de las tripulaciones colombianas.</p> <p>Al perder esa flota de buques, el país está pagando entre 1.700 y 2.000 millones de dólares al año por concepto de fletes, una de las razones por las cuales sería atractivo revivir la marina mercante nacional, ya que esto es uno de los problemas que hoy hace menos competitivos a los empresarios a la hora de exportar.</p> <p>Bajo el concepto de bandera, toda nave o artefacto naval se distingue en el</p>

ordenamiento nacional por el hecho de llevar un nombre y poseer una nacionalidad que solo puede ser una. Al poseer una nacionalidad el buque o la nave se hace acreedor a ciertos derechos y debe cumplir con ciertas obligaciones, a saber:

- Está protegido por el Estado del cual es nacional.
- Puede apelar a la protección diplomática y consular del mismo.
- Se le aplicarán los tratados suscritos por el Estado al cual pertenezca.

De esta forma, se presenta un vínculo directo entre el buque y el Estado del cual es nacional, y es la legislación y jurisdicción del mismo la que se ejerce sobre él. Si bien es cierto que hay una tendencia hacia la globalización y universalización jurídica en materia de navegación, no es posible establecer una norma única en todo el mundo, ya que cada país ejerce su autoridad con arreglo al derecho internacional marítimo sobre sus naves y esta soberanía sigue al buque a donde quiera que se encuentre, más aún si está en alta mar, donde el derecho que impera, en principio, para regir al buque y su tripulación es el del país del cual es nacional.

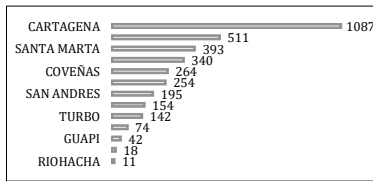
Luego del cierre de la mayoría de las navieras nacionales en el 2001, el Congreso de la República impulsó y aprobó la Ley 730 de 31 de diciembre de 2001, con la que se inició la modernización del registro colombiano de naves, e incluyó soluciones administrativas a algunos trámites con el objetivo de aumentar el número de buques con bandera colombiana.

No obstante, lo anterior, después de 18 años de vigencia, los resultados no son muy alentadores, ya que en la actualidad Colombia cuenta con 3.569 naves y artefactos navales registrados, así:

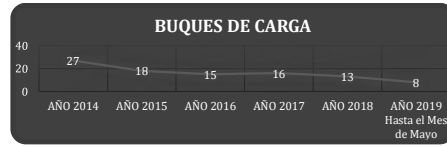
Al mes de junio de 2020, el registro colombiano cuenta con 3485 naves:

- Naves mayores: 631, de las cuales 117 son de tráfico internacional.
- Naves menores: 2854, que corresponden a lanchas de recreo o pasaje y naves de pesca

La distribución de la mencionada flota por puerto de registro es la siguiente:



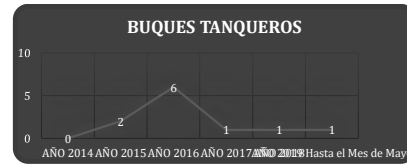
Entre los años 2014 a 2019, la tendencia de abanderamiento de naves mayores en Colombia ha tenido el siguiente comportamiento:



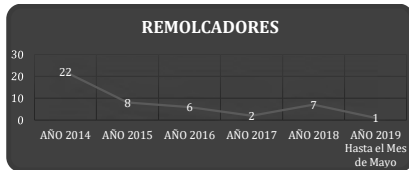
Fuente: Dirección General Marítima – 2019



Fuente: Dirección General Marítima – 2019



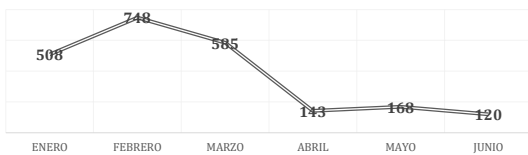
Fuente: Dirección General Marítima – 2019



Fuente: Dirección General Marítima – 2019

La situación se ha agudizado durante el primer semestre del año 2020 como consecuencia del COVID – 19, circunstancia que ha golpeado de manera general a todos los sectores, incluido el marítimo, a pesar de que la economía mundial mantuvo en mayor parte su dinámica precisamente por la navegación marítima.

A continuación, se presenta una relación de la mencionada reducción de trámites relacionados con naves marítima en el primer semestre del año 2020:



Fuente: Dirección General Marítima – 2020

El Sector Marítimo en Colombia se encuentra concentrado principalmente en 5 zonas, la Costa Atlántica en su mayoría, por su posición geográfica (Barranquilla, Cartagena y Santa Marta), seguido de la Costa Pacífica (Buenaventura, Bahía Solano, Cali), en tercer lugar, Antioquia (Medellín, Envigado y Turbo) y, por último, Cundinamarca (Bogotá).¹



Fuente: Asociación de Armadores de Colombia – ARMCOL – 2017

La marina mercante representa uno de los sectores más importantes en el desarrollo económico de un país que a su vez involucra múltiples actividades que constituyen los denominados intereses marítimos (transporte de distintos tipos de carga y pasajeros, pesca, explotación o perforación del lecho marítimo, defensa y seguridad, buques especiales y embarcaciones para el turismo y recreación), en donde participan diversos actores de manera directa e indirecta.

c. Conformación de la flota mundial de buques

En la actualidad el mayor porcentaje de buques se encuentra repartido entre pocos países bandera, principalmente los dedicados al transporte marítimo internacional de contenedores y graneles líquidos como los hidrocarburos. De igual forma los Estados, en su mayoría, protegen el transporte interno y de cabotaje, otorgando reserva a las banderas nacionales.

A continuación, se presenta una breve descripción por sectores, evidenciando las cifras y tendencias mundiales y el mercado que puede ser abarcado por Colombia, si cuenta con un eficaz instrumento de abanderamiento.

FLOTA TOTAL DE BUQUES POR PAISES (2011-2018)

YEAR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Argentina	153	143	145	150	159	168	181	187
Aruba (Netherlands Antilles)	97	75	76	88	59	55	48	48
Australia	575	602	619	666	692	728	768	791
China	172	178	175	188	193	202	217	222
Colombia	94	85	88	104	103	106	108	102
Cyprus	78	78	80	131	132	139	142	137
Malta (Malta)	3	3	3	3	3	3	3	3
Germany	50	49	51	52	53	52	56	55
Denmark	2 912	3 012	3 132	3 153	3 227	3 155	3 233	3 321
Netherlands (Antilles)	1 588	1 858	2 054	2 263	2 508	2 929	3 159	3 418
France	8 326	8 299	8 424	8 163	8 601	7 966	7 978	7 914
Paraguay	47	46	47	51	73	77	82	80
Poland	85	78	77	76	86	93	95	95
Romania	10	10	10	10	10	10	10	10
Thailand	45	44	44	52	55	55	58	57
Indonesia (Netherlands East Indies)	241	236	245	249	252	259	264	269

¹ ARMCOL, 2017.

Según la información de UNCTAD², la flota comercial mundial en términos de Tonelaje de Peso Muerto (TPM) creció un 3,48% en los últimos 12 meses, la tasa de crecimiento más baja desde 2003; sin embargo, la capacidad de carga marítima del cargamento mundial aumentó aún más rápidamente que la demanda (2,1%), lo que conduce a una situación de sobrecapacidad global.

FLOTA TOTAL TONELADAS DE PESO MUERTO (TPM) O (DWT)

YEAR	2011 (1)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ECONOMY								
Argentina	388	486	469	456	638	640	545	544
Bahamas (International Code of)	574	203	197	204	189	185	140	124
Brazil	3 243	3 083	3 217	3 497	3 932	4 356	4 559	4 823
China	902	932	794	890	979	994	1 164	1 339
Colombia	116	113	111	102	101	86	84	86
Costa Rica	364	356	361	364	409	435	426	421
Cuba	6	6	6	6	6	6	6	6
Cyprus	34	34	34	35	35	36	44	47
Denmark	187 741	187 302	198 034	202 364	201 657	205 089	217 105	223 649
Egypt	106 526	122 579	138 862	153 351	178 091	197 307	216 419	227 926
Germany	314 700	331 787	348 112	337 476	335 304	333 258	342 717	335 888
Greece	59	42	46	57	73	74	90	80
Hong Kong	598	491	429	441	444	543	523	611
India	7	7	7	7	7	7	7	7
Indonesia	43	49	49	112	136	164	198	198
International (Unregistered)	1 837	1 512	1 683	1 932	1 755	1 905	1 791	1 773

FLOTA TOTAL DE BUQUES TANQUEROS POR PAISES (2011-2018)

YEAR	2011 (1)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ECONOMY								
Argentina	29	26	23	26	29	30	29	27
Bahamas (International Code of)	14	10	12	5	4	3	2	2
Brazil	46	46	44	38	37	34	37	38
China	15	12	12	11	11	10	10	10
Colombia	7	6	6	10	9	8	8	8
Costa Rica	27	35	24	33	37	37	36	34
Cuba	—	—	—	—	—	—	—	—
Cyprus	4	4	4	4	4	4	4	4
Denmark	700	677	670	705	685	673	720	723
Egypt	364	476	496	636	647	717	772	837
Germany	947	700	708	676	741	763	812	808
Greece	4	0	0	0	0	0	0	0
Hong Kong	14	12	0	10	12	12	12	13
India	3	3	3	3	3	3	3	3
Indonesia	2	2	2	4	4	4	4	3
International (Unregistered)	19	14	10	23	24	27	24	24

FLOTA TOTAL DE BUQUES GRANELEROS POR PAISES (2011-2018)

YEAR	2011 (1)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ECONOMY								
Argentina	2	1	1	1	—	—	—	—
Bahamas (International Code of)	0	2	1	1	—	—	—	—
Brazil	18	13	11	18	18	13	13	13
China	10	11	7	8	9	9	10	9
Colombia	—	—	—	—	—	—	—	—
Costa Rica	—	—	—	—	—	—	—	—
Cyprus	—	—	—	—	—	—	—	—
Denmark	5 098	731	817	844	892	931	980	1 034
Egypt	500	604	537	641	664	1 113	1 264	1 437
Germany	2 548	2 459	2 773	3 713	3 728	3 485	3 661	3 895
Greece	—	—	—	—	—	—	—	—
Hong Kong	—	—	—	—	—	—	—	—
India	—	—	—	—	—	—	—	—
Indonesia	—	—	—	—	—	—	—	—
International (Unregistered)	1	1	1	4	4	4	4	4

FLOTA TOTAL DE BUQUES CARGA GENERAL POR PAISES (2011-2018)

² Review of Maritime Transport 2018 – UNCTAD.

YEAR	2011 (1)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ECONOMY								
Argentina	18	11	11	11	11	11	9	9
Bahamas (International Code of)	57	45	43	44	44	43	36	36
Brazil	69	68	64	48	50	50	48	47
China	40	47	48	31	32	36	39	38
Colombia	25	19	19	16	17	16	19	16
Costa Rica	7	6	6	5	4	5	6	6
Cyprus	31	30	30	27	26	27	27	26
Denmark	129	132	138	133	132	122	118	130
Egypt	72	78	79	86	77	83	73	68
Germany	1 650	1 498	1 501	1 559	1 264	1 263	1 298	1 327
Greece	26	23	23	21	21	23	24	23
Hong Kong	4	1	1	—	—	—	—	—
India	5	5	5	5	5	5	5	5
Indonesia	4	4	4	7	7	7	6	6
International (Unregistered)	27	28	32	30	33	36	33	30

FLOTA TOTAL BUQUES DE CONTENEDORES POR PAISES (2011-2018)

FLOTA TOTAL OTRO TIPO DE BUQUES POR PAISES (2011-2018)

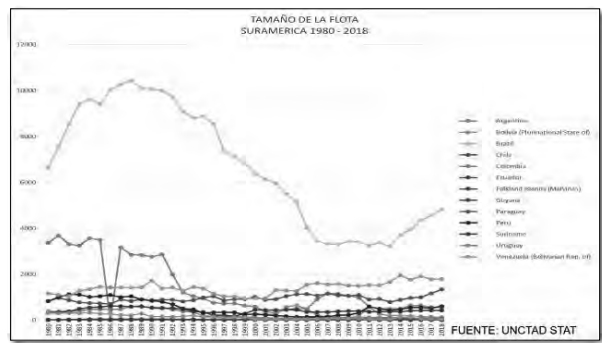
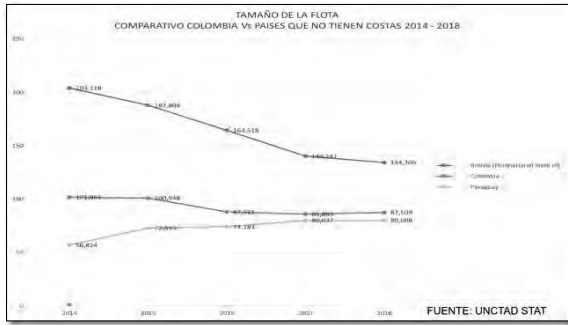
YEAR	2011 (1)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ECONOMY								
Argentina	104	105	100	112	110	126	142	130
Bahamas (International Code of)	30	18	19	9	11	10	10	11
Brazil	432	470	496	542	570	609	652	678
China	304	107	105	115	118	131	135	135
Colombia	62	58	61	76	77	81	81	76
Costa Rica	34	37	40	30	31	39	40	36
Cyprus	2	4	4	2	2	2	2	2
Denmark	14	15	17	22	23	22	22	22
Egypt	484	495	482	511	506	513	533	548
Germany	222	487	508	605	631	730	804	821
Greece	2 426	2 098	2 225	2 972	2 820	2 612	2 399	2 804
Hong Kong	15	15	16	22	22	22	22	22
India	68	62	66	63	72	79	80	80
Indonesia	2	2	2	2	2	2	2	2
International (Unregistered)	35	36	30	40	42	43	47	47
Japan	180	185	189	190	199	191	200	208

PORCENTAJE TOTAL DE ABANDERAMIENTO EN EL MUNDO PARA EL 2018

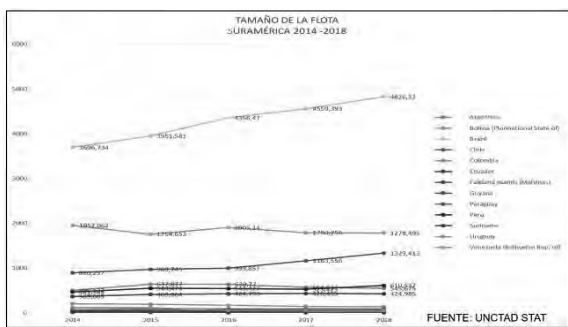


YEAR	2011 (1)	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ECONOMY								
Argentina	—	—	—	—	1	1	1	1
Bahamas (International Code of)	1	—	1	—	—	—	—	—
Brazil	11	13	14	19	17	17	17	15
China	3	2	3	3	3	3	5	5
Colombia	—	—	—	—	—	—	—	—
Costa Rica	—	—	—	—	—	—	—	—
Cyprus	—	—	—	—	—	—	—	—
Denmark	940	977	997	960	912	914	865	834
Egypt	230	227	234	245	269	278	256	256
Germany	268	244	217	208	648	643	632	590
Greece	2	2	2	2	3	3	3	3
Hong Kong	1	1	1	2	2	2	2	2
India	—	—	—	—	—	—	—	—
Indonesia	—	—	—	—	1	1	1	1
International (Unregistered)	2	2	2	2	2	2	1	1

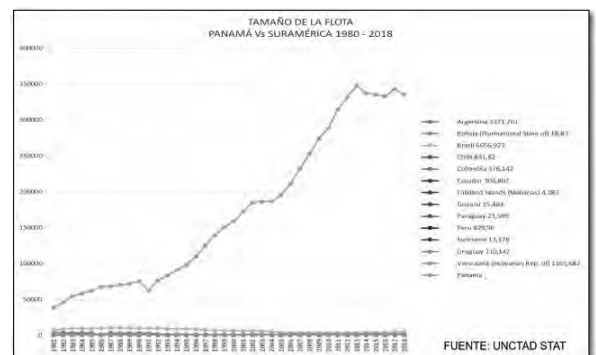
COMPARATIVO CON PAISES QUE NO TIENEN COSTAS MARITIMAS



TAMAÑO DE LA FLOTA EN SURAMERICA 2014 - 2018



COMPARATIVO DE LA FLOTA CON EL MAYOR REGISTRO DEL MUNDO



TAMAÑO DE LA FLOTA EN SURAMERICA 1980 - 2018



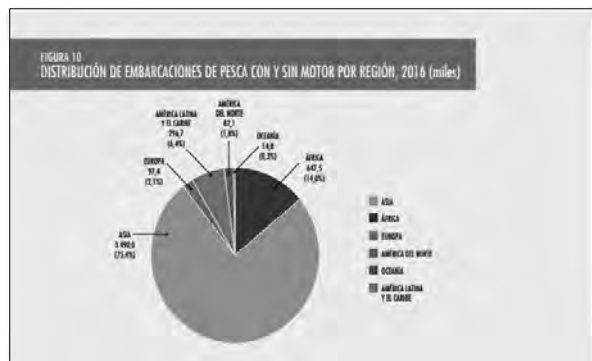
d. Flota pesquera

Por otra parte, según información de la Organización de Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO³ por sus siglas en inglés), la flota pesquera mundial se estima en unos 4,6 millones de embarcaciones.

La flota de Asia era la más numerosa, formada por 3,5 millones de embarcaciones, las cuales representan el 75% de la flota mundial. En África y América del Norte, el número estimado de embarcaciones se redujo a partir del año 2014 en algo más de 30.000 embarcaciones y en aproximadamente 5.000 embarcaciones, respectivamente. En cuanto a Asia, América Latina y el Caribe y Oceanía, todas las cifras aumentaron, en su mayoría, como resultado de las mejoras en los procedimientos de estimación.

A nivel mundial, el número de embarcaciones propulsadas por motores se estimó en 2,8 millones en el año 2016, una cifra que ha permanecido estable desde el 2014. Las embarcaciones motorizadas representaban el 61% de las de pesca en 2016, un porcentaje inferior al 64% registrado en 2014, ya que el número de embarcaciones sin motor aumentó, probablemente debido a la mejora de las estimaciones.

En 2016, aproximadamente el 86% de las embarcaciones pesqueras con motor en el mundo se incluían en la categoría de menos de 12 metros de eslora, la mayoría de las cuales no tenía cubierta, y estas pequeñas embarcaciones eran las predominantes en todas las regiones. Sin embargo, solo alrededor del 2% de todas las embarcaciones pesqueras con motor medían 24 metros o más de eslora.⁴



Fuente: FAO - El estado mundial de la pesca y acuicultura - 2018

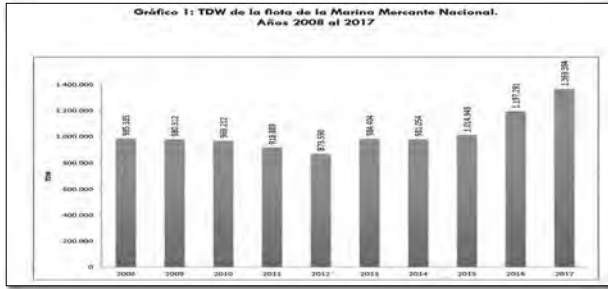
e. Comparación entre registro colombiano de buques y países de la región

CHILE

El Registro de Naves Chileno está reglamentado por la Ley de Navegación D. L. N° 2.222, de 21 de mayo de 1978. Chile cuenta con un Registro Cerrado; el Artículo 11 de la Ley de Navegación establece que, para matricular una nave en Chile, su propietario debe ser chileno, y establece unas condiciones cuando la propiedad es de más de una persona o de una persona jurídica. Además, el artículo 14 señala que "para mantener enarbolado el pabellón nacional, se requiere que el capitán de la nave, su oficialidad y tripulación sean chilenos"; sin embargo, se podrá autorizar la contratación de tripulación extranjera en forma transitoria, exceptuando al capitán, que, siempre deberá ser chileno.

En cuanto al doble registro, el presidente de la República podrá autorizar el arrendamiento de naves a casco desnudo que enarbolan pabellón extranjero, permaneciendo la matrícula chilena. El control de los buques respecto a las convenciones internacionales y de seguridad está a cargo de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante - DIRECTEMAR.

³ Food and Agriculture Organization.
⁴ <http://www.fao.org/state-of-fisheries-aquaculture/es/>



Fuente: Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de Chile - DIRECTEMAR

La inspección y certificación de las naves corresponde a DIRECTEMAR. En caso de reparación o construcción en el extranjero, a petición del armador, la Dirección delega esta labor a una Sociedad Clasificadora reconocida por Chile.

Aunque se ha manifestado en varias ocasiones la necesidad de que exista un vínculo genuino entre la nacionalidad del armador del buque y el estado de abanderamiento, no se ha logrado establecer una reglamentación internacional que garantice que esto se cumpla, sin embargo, está presente en instrumentos como: la Convención de Altamar de 1958, la Convención sobre el Derecho del Mar de 1982 y la Convención de la UNCTAD sobre Condiciones para el Registro de Naves de 1986. El control por el

estado rector del puerto logra armonizar los estándares de calidad y seguridad de la Organización Marítima Internacional (OMI) mediante las inspecciones llevadas a cabo por los estados miembros de los Acuerdos Regionales o Memorándums de Entendimiento que abarcan las distintas partes del globo. Estas inspecciones han resultado un mecanismo eficaz para reducir los riesgos que ocasiona la circulación de buques subestándar.

HONDURAS

La Ley Orgánica de la Marina Mercante Nacional de Honduras (Decreto 167-94; enero 2, 1995) regula, entre otras, las actividades marítimas, los aspectos relacionados con la seguridad marítima y la protección del medio marino (artículo 1); también regula todos los aspectos relacionados con la marina mercante nacional. El libro III del Código de Comercio (Decreto 73; febrero 16, 1950), por otra parte, trata del comercio marítimo incluyendo los contratos de fletamento (artículos 814 y ss.) y del transporte de pasajeros por mar (artículos 964 y ss.).

Las naves nacionales, según la Ley hondureña, incluyendo las de cabotaje así como las que operan servicios de transporte de pasajeros entre la Ceiba e Islas de la Bahía, se identifican por su patente de navegación (artículo 16), previa inscripción en el Registro de Naves a cargo de la Dirección General de Marina Mercante (artículo 48). Antes de esta inscripción las naves deben ser objeto de inspección a fin de determinar si están en condiciones de navegar con seguridad y si no representan peligro para el medio ambiente marino (artículos 18 y ss.).

La Autoridad Marítima de Honduras ha establecido estrategias tendientes a conservar y fortalecer un Registro Abierto, entre ellas la seguridad jurídica, agilidad y tasas accesibles. Así mismo, en cumplimiento de las exigencias de los acuerdos regionales marítimos como lo es el U.S. Coast Guard, el Memorándum de París y el Memorándum de Tokio, ha logrado una considerable disminución en la detención de naves con bandera hondureña.

Otro logro alcanzado en los últimos años ha sido la implementación de nuevos estándares de calidad orientados a la capacitación y titulación de la Gente de Mar, con el fin de mantener los modelos mundialmente aceptados y establecidos por la Organización Marítima Internacional (OMI). Se ha consolidado el funcionamiento de la Escuela Marítima Centroamericana a través de la capacitación de personal sobre las exigencias y cumplimientos del Convenio STCW 78/95, lo que los mantiene dentro de la Lista Blanca de la OMI.

BOLIVIA

A pesar de no contar con mar territorial, Bolivia presenta y ejecuta una política para contar con una marina mercante que enarbole su pabellón, de allí que actualmente cuente con: "(...) 389 embarcaciones de diferentes capacidades que navegan con la bandera nacional, especialmente a través de la hidrovía Paraná-Paraguay y los océanos del planeta. (...)".

La autoridad –boliviana- precisó que, de ese registro, solo 13 buques mercantes de gran calado navegan por el mar; naves especialmente dedicadas al transporte de contenedores.

En cuanto a la Hidrovía Paraná-Paraguay, el sistema que vincula la zona oriental del país con el océano Atlántico, existen 350 barcasas y 26 remolcadores⁵.

El reglamento de abanderamiento boliviano aplica a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales que realizan actividades mercantes en los ámbitos marítimo, fluvial, lacustre e Hidrovía Paraguay-Paraná, que se registren en la Unidad de Marina Mercante y que pertenezca a una Empresa Naviera legalmente constituida en Bolivia. A través de la Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante, se cuenta con los siguientes registros para la navegación internacional:

- a) Registro Provisional: Es la inscripción de un buque, embarcación o artefacto naval en el ámbito marítimo y la Hidrovía Paraguay – Paraná en la Unidad de Marina Mercante, por un periodo de un año, hasta que el armador y/o propietario cumpla con los requisitos requeridos para el Registro Permanente.
- b) Registro Permanente: Es la inscripción de un buque, embarcación o artefacto naval en el ámbito marítimo y la Hidrovía Paraguay – Paraná en la Unidad de Marina Mercante, por un periodo de cinco años, una vez cumplidos los requisitos exigidos, que puede ser renovado por un nuevo periodo.
- c) Registro Especial: Es una modalidad de inscripción de un buque, embarcación o artefacto naval en el ámbito marítimo y la Hidrovía Paraguay – Paraná en la Unidad de Marina Mercante, por un periodo máximo de tres meses, no autorizado para actividades comerciales, pudiendo ser empleado para realizar un viaje de entrega, de prueba o para desguace.
- d) Registro Dual: Es una modalidad de registro de un buque, embarcación o artefacto naval en la Unidad de Marina Mercante, que ya está registrado en otro país, por el periodo que dure el contrato de fletamento.

Para abanderar un buque en Bolivia, el armador, propietario o representante legal, deberá presentar los siguientes documentos para la navegación internacional en un registro cerrado:

- 1) Solicitud de cotización con base a las características técnicas del buque, embarcación o artefacto naval.
- 2) Solicitud de Registro dirigida a la Autoridad Marítima.
- 3) Fotocopia del documento de compraventa (Bill of sale) notariado y legalizado en el Consulado Boliviano.
- 4) Para los buques, embarcaciones o artefactos navales nuevos, título de propiedad y certificado del constructor.

⁵ http://www.la-razon.com/nacional/buques-navegan-bandera-Bolivia_0_2655334457.html

- 5) Fotocopia de cese de bandera anterior o documento que certifique que está en trámite, notariado y legalizado en el Consulado Boliviano.
- 6) Fotocopias de los certificados estatutarios y de registro de la bandera anterior, notariado y legalizado en el Consulado Boliviano.

Presentada esta documentación se debe efectuar la Inspección Técnica de Seguridad, donde el inspector realizará el trabajo de acuerdo a los procedimientos del Reglamento de reconocimientos, Inspecciones y Certificados de Seguridad para Embarcaciones en la Hidrovía o el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de la Organización Marítima Internacional en el ámbito marítimo.

Las inspecciones técnicas serán realizadas por inspectores de la Unidad de Marina Mercante o por inspectores de una organización reconocida por la Autoridad Marítima.

V. ESTUDIO DE DERECHO COMPARADO

De la flota de embarcaciones actualmente registradas en Colombia, solo se encuentran matriculadas seis (6) que están habilitadas y tienen capacidad de realizar tráfico internacional, sin embargo, de estas solo tres (3) embarcaciones realizan tráfico internacional de forma esporádica y el remanente realizan tráfico nacional.

Este bajo número de abanderamientos de naves y artefactos navales de tráfico internacional en Colombia, es generado por tres situaciones: i) la primera, por las altas tasas de tributación en el impuesto corporativo denominado en Colombia impuesto sobre la renta; ii) la segunda, debido a las circunstancias que condicionan el abanderamiento de Colombia; y, iii) la tercera, por la existencia de mejores condiciones tributarias en el exterior, todo lo cual ocasiona que Colombia no sea un país atractivo para el abanderamiento, a pesar de contar con una posición geográfica privilegiada.

Sobre el primer aspecto, el panorama tributario actual para un armador que decide importar una nave o artefacto naval de tráfico internacional y abanderarlo abandere en Colombia, es que deberá asumir cargas de tributación de hasta 57,9% sobre sus utilidades.



Respecto a la tasa promedio del impuesto corporativo, o conocido como impuesto sobre la renta bajo la legislación colombiana, este oscilaría entre las siguientes tarifas:

Año	Impuesto sociedades	Impuesto Dividendos	Impuesto Dividendos 15%	Agregada NR/EP/Soc	Agregada PN Div superior a 300 UVT
2019	33%	5,03%	10,05%	38,025%	43,05%
2020	32%	5,10%	10,20%	37,100%	42,20%
2021	31%	5,18%	10,35%	36,175%	41,35%
2022	30%	5,25%	10,50%	35,250%	40,50%

* NR: No residente fiscal, PN: Persona Natural, SOC: Sociedad Extranjera.

Si bien con la pasada expedición de Ley de Financiamiento No. 1943 del 28 de diciembre de 2018 y en la Ley 2010 de 2019, se realizaron importantes esfuerzos en materia tributaria con el fin de retornar la competitividad al sector empresarial, tales como la disminución gradual del impuesto sobre la renta, de la renta presuntiva, el descuento en el impuesto sobre la renta del IVA pagado en la adquisición de bienes de capital, entre otros importantes beneficios, aún no resulta atractivo el sistema fiscal colombiano para este tipo de inversiones.

Por otra parte, diferentes países han constituido sistemas fiscales atractivos para el abanderamiento de naves o artefactos navales de tráfico internacional como se indica a continuación:

Brasil:

- El sector marítimo brasileño está sujeto a la contribución de renovación de la marina mercante (AFRMM). (...). En circunstancias específicas, se puede

recamar una exención de la contribución, como en el caso de carga relacionada con la exploración de petróleo y gas en la costa brasileña y la importación bajo un régimen aduanero especial.

- Los ingresos por fletes relacionados con la exportación de bienes desde Brasil se encuentran exentos de contribuciones federales como PIS y COFINS (generalmente gravados al 9,25%).

Islas Canarias:

- Para fines del CIT, hay un crédito tributario equivalente al 90% de la facturación imponible derivada de la explotación de buques registrados en el Registro Especial.

China:

- Para las compañías de transporte marítimo internacional extranjeras, los ingresos derivados de exportaciones que salen de los puertos de China están sujetos a una tasa del CIT chino favorable del 1.25% (en lugar de la tasa del CIT chino estándar del 25%), a menos que califiquen para una exención bajo los respectivos acuerdos de transporte internacional y ADT firmados entre China y países/regiones extranjeras.

Curazao y San Martín:

- Curazao y San Martín también tienen un régimen alterno al régimen fiscal de tonelaje. En dicho régimen alterno, el régimen fiscal regular se aplica al 20% de las ganancias, pero el 80% de las ganancias derivadas de los envíos internacionales se encuentran gravadas en 1/10 de la tarifa estándar del impuesto corporativo.

- Curazao y San Martín tienen dos provisiones para inversiones de capital, incluidos los buques que permiten una depreciación acelerada de 1/3 de la inversión, así como un subsidio de inversión del 16%.

(...)

Hong Kong:

- La tasa estándar del impuesto sobre las ganancias es del 16,5%.
- Las compañías de transporte marítimo que obtienen ingresos por fletes se encuentran exentas del impuesto en Hong Kong si no hay envío en Hong Kong.
- Como incentivo fiscal, para las compañías de transporte marítimo con barcos que enarbolan bandera de Hong Kong, los ingresos por fletes relacionados con carga cargada y navegada a aguas internacionales están exentos del impuesto a las ganancias de Hong Kong. (...).

Holanda:

- Las compañías de transporte marítimo que no hagan uso del régimen fiscal de tonelaje, pero que se encuentren sujetas al régimen ordinario del CIT, pueden aplicar una depreciación acelerada a los buques que hubieran calificado en el

régimen fiscal de tonelaje. Esto permite a los contribuyentes utilizar hasta el 20% de la depreciación potencial de un buque por año.

- Para embarcaciones marítimas (nuevas y usadas) a las que no aplica el régimen fiscal de tonelaje, la depreciación de saldo decreciente es permitida.

Panamá:

- La tasa impositiva legal en Panamá es del 25%. (...).
- La base imponible para empresas en la industria marítima internacional será la cantidad de millas recorridas dentro de Panamá.
- Embarcaciones registradas bajo la bandera panameña no están sujetas a impuesto cuando el ingreso se encuentre relacionado con el comercio marítimo internacional. (...).

Filipinas:

- Filipinas tiene una tarifa del CIT del 30%. Las empresas de transporte internacional que realizan negocios en Filipinas están sujetas a un impuesto de renta del 2,5% sobre facturas brutas de Filipinas y un porcentaje de impuesto de 3% sobre los recibos brutos trimestrales. (...).

Suecia:

- La tasa estándar del CIT en Suecia es del 22%.
- Las normas generales sobre depreciación fiscal de maquinaria y equipo, incluidas las embarcaciones, permiten una depreciación del 30% en saldo decreciente o del 20% en línea recta, en correspondencia con las cuentas (exceso de depreciación). Si el valor fiscal y contable neto de maquinaria y equipo no corresponde, la depreciación del 25% en saldo decreciente estará permitida.⁶⁵

VI. NECESIDAD DE UNA POLÍTICA FISCAL EN COLOMBIA PARA EL SECTOR MARÍTIMO EN LO REFERENTE A LA ATRACCIÓN DE INVERSIÓN EN NAVES O ARTEFACTOS NAVALES DE TRÁFICO INTERNACIONAL.

Conforme al anterior análisis de derecho comparado, Colombia no presenta una política fiscal especial para el sector marítimo en lo referente a la atracción de inversión en naves o artefactos navales de tráfico internacional.

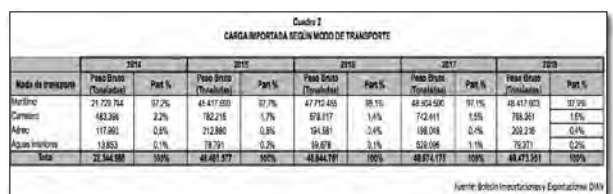
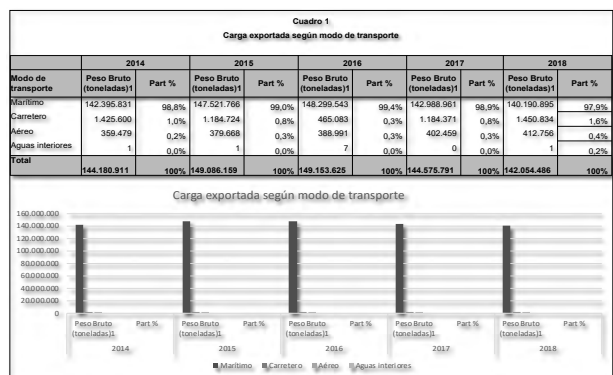
En la actualidad la contribución del impuesto sobre la renta y complementarios del sector marítimo por tráfico internacional de carga es obtenido a través de dos fuentes: i) una primera, por las rentas obtenidas de las tres únicas naves de tránsito internacional y ii) una segunda, por las retenciones en la fuente aplicadas al transporte internacional del cinco (5%) como lo dispone el artículo 414-1 del Estatuto Tributario

⁶⁵ PricewaterhouseCoopers, "Choosing your Course: Corporate taxation of the shipping industry around the globe", PWC, Marzo, 2015, <https://www.pwc.com/kr/ko/publications/industry/pwc-choosing-your-course.pdf>, Págs. 26, 27 y 28. Traducción libre.

nacional, siempre que estos servicios no se encuentren amparados bajo tratados o convenios internacionales.

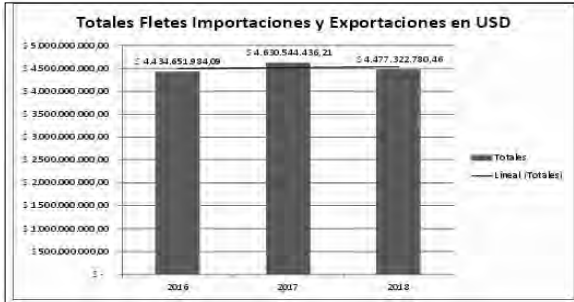
De las fuentes de recaudo, la primera realiza una contribución ínfima a la hacienda nacional, lo que genera la necesidad de crear una política tributaria competitiva para las rentas provenientes de las naves o artefactos de tráfico internacional, para lograr un mayor recaudo, tal como se describe a continuación.

En nuestro país, el principal modo de transporte de carga con destino al exterior es el transporte marítimo, tal como se indica en el siguiente gráfico:



A su vez la anterior movilización de carga ha generado los siguientes costos por concepto de flete:

Fletes:	2016	2017	2018	2019
Exportación	\$ 3.035.634.806,85	\$ 3.210.555.922,05	\$ 2.954.753.341,30	\$ 1.278.960.814,10
Importación	\$ 1.398.965.161,24	\$ 1.419.976.457,16	\$ 1.571.567.420,96	
Totales:	\$ 4.434.600.968,09	\$ 4.630.532.379,21	\$ 4.526.320.762,26	\$ 1.278.960.814,10



Fuente: Boletín de Importaciones y Exportaciones DIAN - septiembre 2018

Esta movilización de carga es realizada en su mayoría por naves o artefactos navales de bandera extranjera, por lo que la percepción de los ingresos por concepto de fletes es recibida por las navieras que se encuentran ubicados en el exterior sin pagar ningún tipo de tributo nacional cuando se encuentran amparadas bajo tratados o convenios internacionales para evitar doble imposición.

Debido a la baja flota mercante colombiana de tráfico internacional, nuestro país no logra participar de forma significativa en este sector económico, siendo una gran oportunidad para el país por la generación de empleos directos e indirectos, y, a su vez, por el incremento de rentas provenientes de los servicios de mantenimiento, reparación, reaprovisionamiento y servicios complementarios de naves o artefactos navales.

Sobre la primera oportunidad, en lo referente a la generación de empleo, las naves de tráfico internacional requieren una tripulación en promedio de catorce (14) personas con una capacidad contributiva en el impuesto sobre la renta importante tal como se observa en la siguiente tabla:

Cargo	Ingresos Brutos COP	Ingresos Anuales COP	Impuesto de renta Promedio por año en COP
Capitán	\$ 24.000.000,00	\$ 288.000.000,00	\$ 44.498.160,00
Primer Oficial	\$ 17.000.000,00	\$ 204.000.000,00	\$ 18.646.592,40
2do Oficial	\$ 12.000.000,00	\$ 144.000.000,00	\$ 10.866.092,40
3er Oficial	\$ 7.500.000,00	\$ 90.000.000,00	\$ 3.863.642,40
Contramaestre	\$ 6.000.000,00	\$ 72.000.000,00	\$ 1.529.492,40
Timonel	\$ 4.200.000,00	\$ 50.400.000,00	\$ -
Marinero	\$ 3.200.000,00	\$ 38.400.000,00	\$ -
Jefe de Máquinas	\$ 22.000.000,00	\$ 264.000.000,00	\$ 39.092.760,00
Primer Ingeniero	\$ 17.000.000,00	\$ 204.000.000,00	\$ 18.646.592,40
2do Ingeniero	\$ 11.500.000,00	\$ 138.000.000,00	\$ 10.088.042,40
Acelero	\$ 4.100.000,00	\$ 49.200.000,00	\$ -
Marinero Máquinas	\$ 3.100.000,00	\$ 37.200.000,00	\$ -
Cocinero	\$ 4.000.000,00	\$ 48.000.000,00	\$ -
Ayudante Cocina	\$ 2.600.000,00	\$ 31.200.000,00	\$ -
Total			\$ 147.231.374,40

Fuente: Asociación de Armadores de Colombia – ARMCOL

La anterior estadística incluye la tripulación del buque más no el personal operativo y administrativo que se encuentra en tierra.

Sumado a lo anterior, una embarcación requiere, como mínimo, dos tripulaciones para realizar relevos, generando de esta forma un mayor número de trabajadores y contribución al recaudo de la Nación.

Otro aspecto a tenerse en cuenta es que, conforme a la normatividad de abanderamiento nacional, la tripulación de los buques matriculados en Colombia debe ser mínimo el 80% de nacionalidad colombiana, garantizando así la generación de empleo y recaudo para el país.

También se debe resaltar la generación de empleos indirectos con la reactivación de este sector, tal como se presentó, por ejemplo, en la construcción de un remolcador oceánico en astillero colombiano; durante dos años se generaron 500 empleos directos y 1.400 empleos indirectos.

Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, se considera necesario para la reactivación del abanderamiento nacional de naves o artefactos navales que realicen tráfico internacional, crear una tarifa diferencial de tributación que oscile entre el 1 y el 3%, en aras de que sea atractivo para los armadores invertir o abanderar sus buques en Colombia.

De igual forma, se busca fomentar la actualización de flotas de transporte marítimo

como la del Pacífico colombiano, de la cual depende más del 80% del abastecimiento básico de alimentos, combustible y transporte de esta región.

Lo anterior, teniendo en cuenta que a raíz de las altas inversiones en nuevos y ambiciosos proyectos portuarios, se debe prever la ampliación y llegada de nuevas naves para permitir el cumplimiento con las nuevas realidades.

Ante estas realidades que poco a poco se vienen consolidando en el país, debe proponerse una serie de incentivos para los inversionistas, armadores y propietarios de naves, que busquen llenar estos importantes mercados de *feeders* desde los importantes *hubs* de Cartagena y Buenaventura.

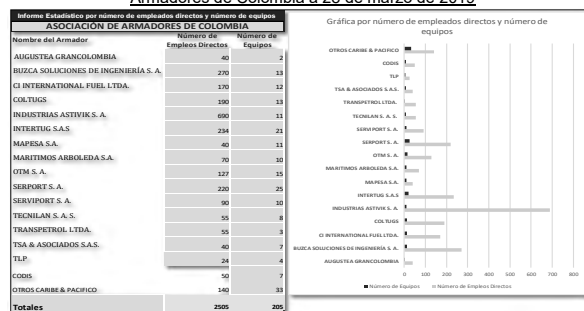
El monto de las inversiones que realizarían armadores y/o propietarios de naves y artefactos serían altas, teniendo en cuenta los equipos que se adquieren y sus características. A modo de ejemplo, se tiene la siguiente relación de los últimos buques adquiridos por armadores colombianos a precio de mercado:

TIPO DE BUQUE	AÑO CONSTRUCCIÓN	CARACTERÍSTICAS - SERVICIO	VALOR EN \$USD
CONTAINER FEEDER	2019	5,000 DWT - DOS GRUAS	15,000,000
CONTAINER FEEDER	2010	5,000 DWT - DOS GRUAS	6,000,000
CONTAINER FEEDER	2000 - 2005	5,000 DWT - DOS GRUAS	2,500,000
OCEAN GOING TUG	2019	ESLORA 30 M - 75 TONS BP - FIFI1	8,000,000
OCEAN GOING TUG	2015	ESLORA 30 M - 75 TONS BP	4,500,000
OCEAN GOING TUG	2000	ESLORA 30 M - 50 TONS BP	1,500,000
OCEAN GOING TUG	1995	ESLORA 35 M - 40 TONS BP	1,000,000
SUPPLY & AHTS	2019	ANCHOR HANDLING & TOWING	12,000,000
SUPPLY & AHTS	2015	ANCHOR HANDLING & TOWING	10,000,000
SUPPLY & AHTS	2000	ANCHOR HANDLING & TOWING	1,500,000
SUPPLY & AHTS	1995	ANCHOR HANDLING & TOWING	1,000,000
OFFSHORE SUPPLY	2019	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	15,000,000
OFFSHORE SUPPLY	2015	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	12,000,000
OFFSHORE SUPPLY	2000	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	2,500,000
OFFSHORE SUPPLY	1995	DP2 & BUENA PLATAFORMA EN POPA	1,500,000
OIL TANKER	2018	5,000 DWT	18,000,000
OIL TANKER	2015	5,000 DWT	10,000,000
OIL TANKER	2010	5,000 DWT	8,000,000
OIL TANKER	2000	5,000 DWT	4,000,000

Fuente: Asociación de Armadores de Colombia – ARMCOL

En virtud de las estadísticas internas de empleos directos y número de embarcaciones a 28 de marzo de 2019, tanto ARMCOL como un compendio de otras empresas no asociadas, presentan el siguiente nivel de ocupación con empleos directos e indirectos que actualmente realizan operaciones marítimas:

Empleos directos y número de embarcaciones de Armadores de Colombia a 28 de marzo de 2019



Fuente: Asociación de Armadores de Colombia – ARMCOL

Impacto de la industria naval en Colombia

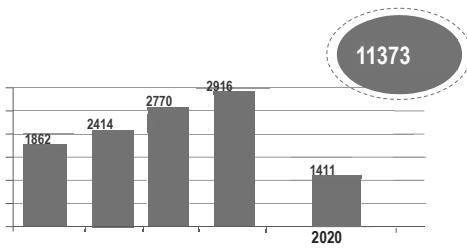


Fuente: Ruta Competitiva Sector Astillero (Min. Comercio, PTP, Cámara Fedemetal de la ANDI)

Al incentivar el sector y volverlo competitivo, aumentan los ingresos, creando nuevos empleos, generando mayor inversión por parte de los empresarios nacionales, reactivando así la economía de un sector que actualmente está pasando por un momento crítico y requiere de políticas y estrategias con beneficios por parte del Gobierno.

La Gente de Mar dedicada a los trabajos a bordo de las naves, igualmente se constituyen en un factor esencial para este aporte a la economía, dado que, a mayor cantidad de buques de bandera nacional, necesariamente necesitarán de personal especializado, capacitado y formado para hacer parte de dichas tripulaciones.

Lo anterior igualmente constituye un especial renglón en la reactivación del empleo, principalmente en las zonas costeras, para ello se tiene la siguiente estadística de licenciamiento para tripulaciones a nivel nacional:



Fuente: DIMAR – 2020

De igual forma la capacitación de este personal es esencial, al ser materia prima del transporte marítimo y de las actividades relacionadas con la navegación, sector económico que igualmente servirá de peldaño en las labores de reactivación y generación de empleo.



Fuente: DIMAR – 2020

Con la exigencia y aplicación de nuevas reglas y regulaciones nacionales e internacionales y con el objeto de ofrecer servicios más seguros y modernos, como también poder competir en nuevos mercados, los empresarios y armadores se han visto en la necesidad de actualizar o modernizar (convertir o repotenciar) las naves, embarcaciones o artefactos navales, originándose en este sentido una gran oportunidad de realizar estos trabajos en los astilleros colombianos.

Finalmente, se considera importante mencionar el artículo 32 del proyecto de ley referente a la "tasa por el servicio abanderamiento", la cual es aplicable a las personas naturales o jurídicas que registren una nave o artefacto naval destinados al tráfico internacional. La tarifa de la tasa será fijada conforme a lo establecido en la Ley 1115 de 2006 "mediante la cual se establece el sistema y método para la fijación y recaudo de tarifas por concepto de los servicios prestados por la Dirección General Marítima, Dimar".

Dicha tasa se fundamenta en el hecho de que, para el eficiente cumplimiento de sus funciones, la Autoridad Marítima Nacional requiere desarrollar una serie de actuaciones y procedimientos en la dirección y control de las actividades marítimas desplegadas por dichas naves de tráfico internacional.

En ese orden de ideas, para el fortalecimiento de su gestión, es necesario que la Autoridad Marítima mantenga actualizada la información y registro de las naves de bandera colombiana, así mismo, incrementa la vigilancia y control en el territorio marítimo, cuente con equipos y software de última tecnología, articule su gestión a nivel nacional, local, y, en general, robustezca sus capacidades administrativas, técnicas y operativas.

La citada Ley 1115 de 2006 establece el sistema y método para la fijación y recaudo de tarifas por concepto de los servicios prestados por la Dirección General Marítima (DIMAR), dentro de los cuáles se incluiría el comentado servicio de registro de una nave o artefacto naval destinado al tráfico internacional marítimo, la expedición y cancelación de matrícula de naves, adicionando el numeral 12 del artículo 2º de dicha Ley.

En tal sentido, la base para la liquidación de las tarifas por concepto de los servicios prestados corresponde a los costos en que incurra la entidad para su prestación, mediante el sistema de costos estandarizables, en el que la valoración y ponderación de los factores que intervienen se realizan por medio de procedimientos de costeo técnicamente aceptados.

Las citadas tarifas se fijarán en UVT y el pago estará a cargo de la persona natural o jurídica que solicite la prestación del servicio.

VII. IMPACTO FISCAL

Este proyecto de ley no ordena gasto público, ya que tiene como finalidad actualizar y fortalecer el registro colombiano de naves y artefactos navales, para lograr que Colombia abandere más buques. De igual manera, las rentas provenientes del servicio de transporte marítimo internacional que realicen naves o artefactos navales inscritos en el registro colombiano estarán gravadas a la tarifa del impuesto sobre la renta del 2%, en aras de que sea atractivo para los armadores invertir o abanderar sus buques en Colombia, en el entendido que no percibimos recursos por ese concepto.

El proyecto de ley cumple con lo estipulado en 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", no afectando el marco fiscal de mediano plazo.

Se evidencia entonces que, este beneficio tributario para el sector marítimo no afectaría los ingresos de la Nación, por cuanto en la actualidad no se abanderan buques en Colombia que realicen tráfico internacional y los empresarios no encuentran facilidad alguna para hacerlo. Sin embargo, el monto de ingresos que representaría para el Estado, el desarrollo de actividades con estos buques y toda la economía que circunda al transporte de mercancías y la logística, impactaría de manera positiva al país.

VIII. CONFLICTO DE INTERESES

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir inicialmente que:

El congresista que tenga intereses en personas jurídicas o que como persona natural sea propietario y/o armador, registren naves y artefactos navales bajo la bandera colombiana, podría estar impedido para debatir y votar esta iniciativa de ley.

Sin embargo, el conflicto de intereses y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de intereses que pueda llevarlo a presentar un impedimento.

IX. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, se presenta ponencia positiva y en consecuencia se solicita a los miembros de la Comisión Segunda del Senado de la República dar Primer Debate al **Proyecto de Ley N° 436/2021 Senado – 464/2020 Cámara** "Por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo", acogiendo el texto aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes.

Cordialmente,

JOSE LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República

LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY
Senador de la República
Ponente coordinador

JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS
Ponente
Senador de la República

JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
Ponente
Senador de la República

<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN SENADO PROYECTO DE LEY N° 436 DE 2021 SENADO - 464 DE 2020 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;">“Por medio de la cual se establece el régimen para el abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo”</p> <p style="text-align: center;">“El Congreso de Colombia, DECRETA”</p> <p style="text-align: center;">TITULO I DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>Artículo 1°. Definiciones para la aplicación de la presente ley. Las expresiones utilizadas en esta ley para efectos de su aplicación tendrán el significado que a continuación se determina:</p> <p>Propietario. La persona natural o jurídica, que aparece como tal en el registro de naves.</p> <p>Armador. Persona natural o jurídica que, siendo o no propietaria de la nave, la aparea, pertrecha y explota a su propio nombre y por su cuenta y riesgo, percibe las utilidades que produce y soporta todas las responsabilidades que la afectan. La persona que figure en la respectiva matrícula como propietario de una nave se reputará armador, salvo prueba en contrario.</p> <p>Artefacto naval. Es la construcción flotante, que carece de propulsión propia, que opera en el medio marino, auxiliar o no de la navegación. En el evento de que ese artefacto naval se destine al transporte con el apoyo de una nave, se entenderá el conjunto como una misma unidad de transporte.</p> <p>Nave. Toda construcción flotante con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, que se utiliza para el transporte de carga o pasajeros, prestar servicios de remolque, pesca comercial e industrial, actividades de recreo y deportivas, entre otras.</p> <p>Fletamento. Es el contrato por el cual el armador se obliga, a cambio de una contraprestación, a cumplir, con una nave determinada, uno o más viajes preestablecidos, o los viajes que dentro de un plazo convenido ordene el fletador, en las condiciones que el contrato o la costumbre establezcan.</p> <p>Fletamento a casco desnudo. Es el contrato de arrendamiento válido y debidamente registrado de una nave, por tiempo determinado, en virtud del cual el fletador tiene la</p>	<p>posesión y el control, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el período de vigencia del contrato.</p> <p>Industria naval. Empresas dedicadas a la construcción y/o reparación de naves, artefactos navales, plataformas o estructuras marinas.</p> <p>Licencia de explotación comercial. Es el acto administrativo que, con validez de cinco (5) años, es emitido por parte de la Autoridad Marítima Nacional para autorizar a una persona natural o jurídica a desarrollar una o varias actividades marítimas o prestar uno o varios servicios al sector marítimo con fines comerciales.</p> <p>Registro. Acto mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional inscribe las naves y artefactos navales autorizados para enarbolar la bandera colombiana, así como todos los actos, documentos y contratos relacionados con los mismos, de conformidad con la presente Ley.</p> <p>Matrícula. Acto administrativo mediante el cual la Autoridad Marítima Nacional certifica que una nave o artefacto naval autorizado ha sido inscrito en el Registro Único Colombiano, de conformidad con la presente Ley.</p> <p>Tráfico internacional marítimo: Navegación realizada desde o hacia puerto extranjero, fuera de las aguas jurisdiccionales del país.</p> <p>Tripulación. El conjunto de personas embarcadas, destinadas a atender todos los servicios de la nave, provistas de sus respectivas licencias de navegación.</p> <p>Artículo 2°. Prohibiciones a las naves y artefactos navales de bandera colombiana. Ninguna nave o artefacto naval podrá cargar o descargar materiales nucleares o radiactivos en aguas jurisdiccionales o puertos colombianos, sin la debida autorización del Ministerio de Minas y Energía y del Ministerio de Defensa Nacional en cumplimiento del artículo 81 de la Constitución Política de Colombia, sin perjuicio de las demás autorizaciones que requiera.</p> <p style="text-align: center;">TITULO II DEL REGISTRO ÚNICO COLOMBIANO DE NAVES Y ARTEFACTOS NAVALES</p> <p>Artículo 3°. Ámbito de aplicación. La presente ley será aplicable a las personas naturales y jurídicas que, en su calidad de propietarios y/o armadores, registren naves y artefactos navales bajo la bandera colombiana. Las disposiciones de la presente ley no son aplicables a los buques de guerra.</p> <p>Artículo 4°. Clasificación del Registro. El registro único colombiano de naves y artefactos navales tendrá la siguiente clasificación:</p> <p>a. Naves y artefactos navales;</p>
<p>b. Naves y artefactos navales de cabotaje; c. Naves menores; d. Naves dedicadas a la pesca industrial; e. Naves dedicadas a la pesca artesanal; f. Naves de recreo o deportivas.</p> <p>Las anteriores clasificaciones serán reglamentadas por la Dirección General Marítima, con base en sus características técnicas, el servicio al cual se destinarán y las disposiciones de la presente Ley.</p> <p>Artículo 5°. Individualización de las naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales colombianas se individualizan en el orden interno y para todos los efectos legales, por su nombre, número de registro, puerto de registro y arqueo.</p> <p>Artículo 6°. Nombre de las naves y artefactos navales. El nombre de la nave o artefacto naval no puede ser igual al de otra nave o artefacto registrado. A tal efecto, la Dirección General Marítima reglamentará la imposición, uso y cese de dicho elemento de individualización.</p> <p>Artículo 7°. Número de registro de las naves y artefactos navales. El número de registro de una nave o artefacto naval es el de su inscripción. La Dirección General Marítima depurará y organizará el registro colombiano de naves y artefactos navales, con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en la presente Ley.</p> <p>Artículo 8°. Certificado de Matrícula de las naves y artefactos navales. La Dirección General Marítima otorgará a toda nave o artefacto naval que se inscriba en el registro único colombiano un Certificado de Matrícula provisional o definitivo, según corresponda, en el que conste el nombre de la nave o artefacto naval, el de su armador y/o propietario, el número de registro, el servicio para el cual está autorizado y los arqueos bruto y neto, así como los demás datos contenidos en su inscripción</p> <p>Artículo 9°. Pabellón de las naves y artefactos navales. Toda nave o artefacto naval con registro y matrícula colombiana debe izar, en lugar visible, el pabellón nacional y llevará su nombre marcado en los lugares en que disponga la reglamentación que emitirá la Dirección General Marítima. En la popa llevará, además, el nombre del puerto de registro. Lo anterior, sin perjuicio de lo que dispongan los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país, para tal efecto.</p> <p>Artículo 10°. Doble registro. En Colombia podrán registrarse, de manera provisional, las naves y artefactos navales que se encuentren matriculados en el Registro de Naves de otro Estado, única y exclusivamente mientras realizan el trámite de cancelación de dicho registro y les sea expedido el certificado correspondiente.</p> <p>No obstante, lo anterior, deberán enarbolar la bandera colombiana para todos los efectos, desde que le sea expedida la correspondiente matrícula provisional.</p> <p>Artículo 11°. Actos sujetos a registro sobre naves y artefactos navales. En el</p>	<p>registro de naves y artefactos navales se inscribirán los siguientes actos y negocios jurídicos:</p> <p>a. Los contratos de construcción, adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos del dominio, las hipotecas, demás gravámenes y embargos. b. Los contratos de fletamento a casco desnudo. c. Los contratos de arrendamiento financiero. d. Las decisiones expedidas por autoridades judiciales y administrativas, que por expresa disposición legal, sean objeto de registro. e. Cualquier otro acto o contrato relativo a las naves y artefactos navales cuando la ley exija dicha formalidad.</p> <p>Parágrafo. -Con excepción de las hipotecas, los actos y contratos a que se refieren los literales a), b) y c) del presente artículo no requerirán de escritura pública, siendo suficiente el registro del documento privado contentivo del acto o negocio jurídico celebrado.</p> <p>Cuando dichos documentos se extiendan en idioma diferente al castellano, se requerirá su traducción efectuada por autoridad o traductor oficial debidamente inscrito ante el Ministerio de Relaciones Exteriores, así como su debida legalización y apostilla cuando se requiera.</p> <p>Los actos y documentos que deban ser inscritos en el registro y no cumplan con las formalidades establecidas en el presente artículo, sólo producirán efectos entre quienes los otorguen y no serán oponibles a terceros.</p> <p>Artículo 12°. Compra, Venta e Hipoteca de naves y artefactos navales. La compra, venta e hipoteca de naves y artefactos navales no requerirá de permiso o autorización alguna.</p> <p>Artículo 13°. Licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI). La Licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI) dentro del trámite de registro de naves y artefactos navales, serán expedidos por la Dirección General Marítima en el mismo plazo en que se otorga la matrícula provisional. Esta licencia se otorgará a nombre de la nave, no del propietario, y tendrá una vigencia indefinida mientras se conserven todas las condiciones tenidas en cuenta para su expedición.</p> <p>Para lo anterior se coordinará lo correspondiente con el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO III</p>

DE LA BANDERA COLOMBIANA

Capítulo I

MATRICULA PROVISIONAL

Artículo 14°. Matricula Provisional de naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales que se inscriban en el registro colombiano, por primera vez, podrán obtener una matrícula provisional mientras se completan los requisitos para que sea expedida la matrícula definitiva, dependiendo de la solicitud del interesado y del cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente ley.

Artículo 15°. Requisitos para el registro y expedición de Matricula Provisional de naves y artefactos navales. Los propietarios y/o armadores o sus representantes directamente o por conducto de apoderado presentarán, de manera presencial o electrónica, solicitud de registro a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima, indicando:

- a) El nombre de la nave o artefacto naval que pretende inscribir;
- b) Nombre y dirección del propietario;
- c) Constructor, fecha y lugar de construcción;
- d) Servicio al cual se propone destinara.

Artículo 16°. Documentación para el registro y expedición de la Matricula Provisional de naves y artefactos navales. La solicitud de que trata el artículo anterior deberá ir acompañada de la siguiente documentación en medio físico o digital:

- a. Certificados de navegabilidad y seguridad vigentes los cuales pueden haber sido expedidos por la anterior bandera o por una organización reconocida por ella, u otra que cuente con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.
- b. Certificado de cancelación del registro anterior o constancia de inicio de dicho trámite.
- c. Copia del acto o contrato de compra, si corresponde;
- d. Seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare el riesgo de contaminación súbita a favor de terceros afectados, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima-Ministerio de Defensa Nacional, según la clase, el porte y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval. El mencionado seguro podrá ser contratado con compañías aseguradoras colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P & I que ofrezcan dichas coberturas.
- e. Pago de la tarifa establecida para el trámite.

Parágrafo 1°: El requisito del literal d) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que no desarrollen actividades comerciales.

Parágrafo 2°: Para el trámite de registro y expedición de Matricula Provisional para remolcadores, la Dirección General Marítima conjuntamente con la expedición de la Matricula Provisional, expedirá un Permiso de Operación Provisional, mientras se surten los trámites que determine la reglamentación por parte de la Dirección General Marítima.

Artículo 17°. Expedición de la Matricula Provisional. Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima dentro de los tres días hábiles siguientes, inscribirá la nave o artefacto naval en el registro colombiano y expedirá el certificado de matrícula provisional y la licencia para el acceso a las bandas de frecuencias atribuidas al servicio móvil marítimo y la asignación de las letras de llamadas y el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI). No es necesario que la nave o artefacto naval se encuentre en territorio colombiano para que le sea expedida matrícula provisional.

El certificado de matrícula provisional tendrá una vigencia de seis (6) meses, no prorrogables. Una vez vencido este término sin que se haya tramitado el certificado de matrícula definitiva, se procederá a la cancelación del registro.

Capítulo II

MATRICULA DEFINITIVA

Artículo 18°. Requisitos para el registro y expedición de Matricula definitiva de naves y artefactos navales. Los propietarios y/o armadores o sus representantes directamente o por conducto de apoderado presentarán, de manera presencial o electrónica, solicitud de registro de matrícula definitiva a la Capitanía de Puerto o a la Dirección General Marítima.

Siempre que no se haya solicitado inicialmente la matrícula provisional de la que trata el artículo 16, se deberá aportar la siguiente documentación:

- a. Copia del documento de compra de la nave o artefacto naval.
- b. Certificado de cancelación del registro anterior.
- c. Seguro de responsabilidad civil extracontractual que ampare el riesgo de contaminación súbita a favor de terceros afectados, por la suma previamente fijada por la Dirección General Marítima-Ministerio de Defensa Nacional, según la clase, el porte y el servicio al cual se destinará la nave o artefacto naval. El mencionado seguro podrá ser contratado con compañías aseguradoras colombianas o extranjeras o Clubes de Protección e Indemnización P & I que ofrezcan dichas coberturas.
- d. Si se trata de persona jurídica, su certificado de existencia y representación legal expedido por la Cámara de Comercio de su domicilio social, cuya fecha de expedición no sea superior a tres (3) meses.
- e. Certificados de navegabilidad y seguridad expedidos en nombre de la República de Colombia por la Dirección General Marítima o por una Organización

Internacional de clasificación u otra reconocida por ésta, que cuente con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.

f. La documentación técnica que determine la reglamentación de la Dirección General Marítima, según la clasificación del registro establecida en la presente Ley.

En caso de haber solicitado y obtenido la matrícula provisional de la que trata el artículo 16 de esta ley, solo se deberá aportar la documentación exigida en los literales d, e y f.

Dicha documentación deberá ser aportada por lo menos dos meses antes del término de vigencia o duración de la matrícula provisional de que trata el artículo 16.

Parágrafo. El requisito del literal c) no es aplicable a las naves de recreo o deportivas que desarrollen actividades no comerciales.

Artículo 19°. Término para la expedición de la matrícula definitiva. Recibida en forma completa la documentación listada en el artículo anterior, la Dirección General Marítima expedirá, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes, la matrícula definitiva.

En el caso donde la Dirección General Marítima niegue la expedición de la matrícula definitiva, el interesado podrá interponer los recursos de reposición y/o apelación ante las autoridades competentes,

Artículo 20°. Nombramiento de Inspectores para la expedición de la Matricula Provisional o Definitiva de naves y artefactos navales. El trámite para la expedición de la Matricula Provisional o Definitiva no requerirá el nombramiento de un inspector por parte de la Autoridad Marítima, si la nave y/o artefacto naval está debidamente certificado por una organización reconocida con acuerdo vigente de delegación con la Dirección General Marítima.

Capítulo III

CAMBIO DE DOMINIO Y CANCELACIÓN DE REGISTRO

Artículo 21°. Cambio de dominio de naves y artefactos navales. El cambio de dominio de naves y artefactos navales inscritos en el registro único colombiano no requerirá cancelación de matrícula. Para el efecto el nuevo propietario allegará, de manera presencial o electrónica, el documento de compraventa y solicitará el cambio del certificado para que la nave o artefacto naval quede a su nombre, sin modificar el número de inscripción.

Igual procedimiento se aplicará para el cambio de nombre, cambio de puerto de registro, cambio de motores y modificaciones que alteren sus características.

Parágrafo. La Dirección General Marítima organizará el registro único colombiano de naves y artefactos navales, con el fin de dar cumplimiento a lo establecido en el

presente artículo.

Artículo 22°. Cancelación del registro y matrícula de las naves y artefactos navales. El registro y matrícula de una nave o artefacto naval será cancelada por la Dirección General Marítima directamente, previo procedimiento administrativo; o a solicitud del propietario y/o armador, acompañando el certificado del Registro Colombiano que acredite que no existen gravámenes que afecten a la nave o artefacto naval, en los siguientes casos:

- a. Cuando adquiera bandera en otro país, previa cancelación del registro; o por enarbolar bandera de otro estado de registro, en el evento de tener ya matrícula provisional como lo dispone la presente ley.
- b. Cuando así lo solicite el propietario, por causa justificada o lo ordene autoridad competente, por causas legales;
- c. Cuando ocurra su pérdida, debidamente comprobada;
- d. Al efectuarse el desguace voluntario de la nave, aunque se construya con los mismos materiales;
- e. Por sentencia judicial que así lo ordene dictada en el país o en el extranjero, si esta fuere reconocida legalmente en Colombia.
- f. Por acto administrativo que así lo ordene, emitido por autoridad competente como resultado a la infracción de las leyes ambientales y de pesca.

Cumplidos los requisitos exigidos en cada caso, la Dirección General Marítima, dentro de un plazo de setenta y dos (72) horas hábiles siguientes, otorgará la cancelación de registro y matrícula colombiana.

Capítulo IV

OTRAS DISPOSICIONES

Artículo 23°. Operación de naves y artefactos navales. La operación de las naves y artefactos navales con matrícula provisional o definitiva se limitará al servicio que puedan prestar de acuerdo a sus condiciones técnicas y de seguridad, así como a los requerimientos legales o reglamentarios que se exijan para la actividad que pretendan desarrollar.

Artículo 24°. Certificados estatutarios y/o de seguridad. Los certificados estatutarios y/o seguridad hacen parte de los documentos exigidos a las naves y artefactos navales y deben ser presentados cuando la Dirección General Marítima y otra autoridad competente los solicite.

El vencimiento de los certificados implica para la nave o artefacto naval la imposibilidad de navegar y de prestar los servicios a los cuales está destinado. La Capitanía de Puerto no expedirá zarpe sin la presentación de los certificados vigentes.

Parágrafo. Las naves y artefactos navales a los que hace referencia la presente ley serán inspeccionados y certificados por la Dirección General Marítima o por una

organización reconocida debidamente delegada para ello por la Autoridad Marítima Nacional.

Artículo 25°. Condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales. Las naves y artefactos navales deben reunir las condiciones de seguridad previstas en la legislación nacional y en los convenios internacionales ratificados por Colombia, según corresponda al ámbito de su operación.

Artículo 26°. Determinación de condiciones de seguridad de naves y artefactos navales. Las condiciones de seguridad de las naves y artefactos navales a que se refiere este capítulo serán determinadas por la Dirección General Marítima de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y la navegación que efectúen, atendiendo lo establecido en las normas nacionales e internacionales que rigen la materia.

TÍTULO IV

GARANTÍAS MARÍTIMAS E HIPOTECA NAVAL

Artículo 27°. Hipoteca Naval. Podrán hipotecarse todas las naves y artefactos navales de bandera colombiana, las cuales se entenderán para todos los efectos como garantías reales.

Artículo 28°. Garantías Marítimas. Las garantías marítimas de las naves y artefactos navales con arqueo bruto superior a 500 toneladas a los cuales se refiere la presente ley se registrarán por la Decisión 487 del Acuerdo de Cartagena sobre Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques o por las normas que la modifiquen o reemplacen.

Las garantías marítimas de las demás naves y artefactos navales se registrarán por el Código de Comercio. En caso de no existir norma aplicable, las garantías marítimas se registrarán por las normas internacionales que rijan la materia.

Artículo 29°. Registro de Hipotecas y gravámenes sobre naves y artefactos navales. En el registro colombiano se especificará, como mínimo, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca o el gravamen, o el hecho de que haya sido constituida para garantizar obligaciones al portador, el importe máximo garantizado o si ese importe se especificare en el documento de constitución de la hipoteca o del gravamen, y la fecha y otras circunstancias que determinen su rango respecto de otras hipotecas y gravámenes inscritos.

TITULO V

DE LOS TRIBUTOS Y TASAS

Artículo 30°. Adiciónese el parágrafo 8° al artículo 240 del Estatuto Tributario, el cual

quedará así:

"Parágrafo 8°. Las rentas provenientes del servicio de transporte marítimo internacional, que realicen naves o artefactos navales inscritos en el registro colombiano, estarán gravadas a la tarifa del impuesto sobre la renta del 2%".

Artículo 31°. Adiciónese el parágrafo 6° al artículo 114-1 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:

"Parágrafo 6°. Los contribuyentes personas jurídicas del impuesto sobre la renta y complementarios, que liquiden la tarifa prevista en el parágrafo 8 del artículo 240 del Estatuto Tributario no aplicarán lo establecido en el presente artículo. Por lo tanto, dichos contribuyentes estarán obligados a efectuar los respectivos aportes en los términos que dispone la ley."

Artículo 32°. Adiciónese el numeral 12 del artículo 2 de la Ley 1115 de 2006, el cual quedará así:

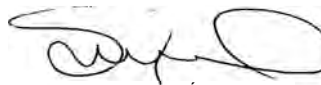
"12. Registro en Colombia de una nave o artefacto naval destinado al tráfico internacional marítimo. Expedición y cancelación de matrícula de naves."

Artículo 33°. Vigencias y derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga la Ley 730 de 2001 y todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,


JOSE LUIS PÉREZ OYUELA
Senador de la República


LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY
Senador de la República
Ponente coordinador


JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS
Ponente
Senador de la República


JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
Ponente
Senador de la República

CONTENIDO

Gaceta número 492 - Martes, 25 de mayo de 2021

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para primer debate en el Senado de la República y pliego de modificaciones del Proyecto de ley número 458 de 2021 Senado, número 019 de 2020 Cámara, por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones..... 1

Informe de ponencia para primer debate en Senado y texto propuesto al Proyecto de ley número 436 de 2021 Senado, 464 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establece el régimen de abanderamiento de naves y artefactos navales en Colombia y se disponen incentivos para actividades relacionadas con el sector marítimo..... 10



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - N° 629

Bogotá, D. C., martes, 4 de agosto de 2020

EDICIÓN DE 25 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 017 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se adoptan normas para mejorar la atención, el diagnóstico y el tratamiento oportuno de los pacientes con ataques cerebrovasculares y se dictan otras disposiciones.

Proyecto de Ley No. _____ de 2020 Cámara

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN NORMAS PARA MEJORAR LA ATENCIÓN, EL DIAGNÓSTICO Y EL TRATAMIENTO OPORTUNO DE LOS PACIENTES CON ATAQUES CEREBROVASCULARES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

El Congreso de Colombia,
DECRETA

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto garantizar el acceso efectivo a servicios de salud, atención adecuada, diagnóstico y tratamiento oportunos a los pacientes con Ataques Cerebrovasculares (ACV) en el Sistema General de Seguridad Social en Salud.

Artículo 2. Atención prioritaria. Declárese el Ataque Cerebrovascular (ACV) como un problema de salud pública de interés nacional por su alta mortalidad y discapacidad asociada. La atención de pacientes con ACV será prioritaria y el Estado y el Sistema General de Seguridad Social en Salud deberán garantizar identificación oportuna y actualización tecnológica en diagnóstico y tratamientos, para hacer efectiva la protección del derecho fundamental a la salud.

Parágrafo 1º. El día 29 de octubre de cada año se institucionaliza en Colombia como el Día Nacional de respuesta ante el Ataque Cerebrovascular (ACV), en coordinación con la comunidad internacional representada, principalmente, por la Organización Mundial de la Salud (OMS). El objetivo de la institucionalización de este Día será informar, concientizar y difundir en la población los factores de riesgo y síntomas de identificación del ACV y señalar las repercusiones sociales del ACV.

Artículo 3. Estrategia en ACV del Sistema General de Seguridad Social en Salud. El Ministerio de Salud y Protección Social, en un término de un (1) año, diseñará una Estrategia en ACV, plenamente adaptada a la incidencia y características del ataque cerebrovascular en Colombia, para contar con un plan de optimización de los servicios de atención y de inicio del tratamiento que aseguren la máxima recuperación del paciente.

La Estrategia en ACV del Sistema General de Seguridad Social en Salud será un conjunto de lineamientos institucionales, clínicos y sociales para organizar los servicios de salud prestados a los pacientes con ACV. El propósito es conseguir una mejor y mayor prevención, atención, diagnóstico, tratamiento y rehabilitación del ACV, basado en la excelencia clínica y en condiciones de igualdad en todo el territorio.

La comunidad científica, la sociedad civil, entidades territoriales, las Entidades Administradoras de Planes de Beneficios (EAPB), las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS), y las Empresas Sociales del Estado (ESE) participarán en el diseño de la Estrategia en ACV.

Artículo 4. Objetivos de la Estrategia en ACV del Sistema General de Seguridad Social en Salud (SGSSS). Son objetivos de la Estrategia en ACV del Sistema General de Seguridad Social en Salud:

- Fomentar la educación en salud para que la población conozca y entienda los factores de riesgo de ACV que no son modificables y los que sí se pueden controlar.
- Implementar un sistema de información nacional en ACV actualizado y confiable para la toma de decisiones clínicas, económicas y de salud pública dentro del SGSSS.
- Aumentar el control de los grupos de riesgo a través de programas de seguimiento.
- Disponer de las herramientas clínicas efectivas para identificar y valorar de forma rápida a los pacientes con ACV.
- Promover un sistema de cuidado y rehabilitación integral.
- Crear un plan de formación continuada específico en ACV dirigido al talento humano en salud para atender adecuadamente las necesidades de los pacientes.
- Priorizar los Departamentos en los que hay alta incidencia de ACV y un acceso limitado a procedimientos e intervenciones de tratamiento oportuno y adecuado.
- Promover la investigación científica y el avance médico en el tratamiento del ACV.
- Reducir la incidencia de ACV.
- Monitorear y hacer seguimiento continuo del ACV en el país.

Parágrafo 1º. El Ministerio de Salud y Protección Social adicionará los objetivos, metas e indicadores en salud que considere pertinentes, con el objeto de lograr una Estrategia en

ACV que cumpla con los estándares de los sistemas de salud de los países pertenecientes a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, OCDE.

Artículo 5. Atención en fase aguda y rehabilitación. Dentro de la Estrategia en ACV se deberán incluir criterios e indicadores para medir tiempos óptimos de diagnóstico, inicio del tratamiento, oportunidad de atención en la fase aguda del paciente ACV, y un sistema de rehabilitación y cuidado que le permita al paciente un proceso terapéutico para desarrollar su máximo potencial físico, psicológico y social.

Parágrafo 1º. La Superintendencia Nacional de Salud, dentro de sus facultades de inspección, vigilancia y control, sancionará a las entidades territoriales, Entidades Administradoras de Planes de Beneficios (EAPB), Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS), y Empresas Sociales del Estado (ESE) que incumplan con las disposiciones que la Estrategia en ACV defina.

Artículo 6. Ciencia y tecnología. La Estrategia en ACV deberá proponer lineamientos en materia de ciencia y tecnología para el desarrollo de un sistema moderno y permanentemente actualizado en actividades de promoción, prevención, tratamiento, rehabilitación y provisión de unos mejores cuidados a los pacientes con ACV.

Artículo 7. Alianzas público - privadas. Con el objeto de mejorar la implementación de los procedimientos, intervenciones y condiciones en los cuales son atendidos los pacientes de ACV en el país, especialmente en zonas de difícil acceso, las entidades territoriales y actores privados podrán formular alianzas público - privadas de conformidad con la Ley 1508 de 2012 y la normatividad vigente. El resultado de las alianzas público - privadas deberá permitir la reducción de morbilidad y discapacidad asociadas al ACV.

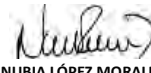
Artículo 8. Línea telefónica ACV. El Ministerio de Salud y Protección Social creará y promoverá una línea telefónica ACV con el objetivo de solicitar asistencia inmediata del paciente, reducir el tiempo de transporte y activar los protocolos médicos de emergencia necesarios para el manejo adecuado de la enfermedad.

Artículo 9. Evaluación y seguimiento de la ley. La presente ley será objeto de revisión, evaluación y seguimiento para conocer sus alcances y resultados. Para tal fin, el Ministerio

de Salud y Protección Social enviará cada año a las Comisiones Séptimas del Congreso de la República, un informe con los resultados de la Estrategia en ACV y el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 10. Vigencia de la Ley. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables congresistas,



NUBIA LÓPEZ MORALES
Representante a la Cámara
Departamento de Santander



ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ
Representante a la Cámara
Archipiélago San Andrés Islas



ALEXANDER BERMÚDEZ LASSO
Representante a la Cámara
Departamento del Guaviare



EDGAR ALFONSO GÓMEZ ROMÁN
Representante a la Cámara
Departamento de Santander



Fabio Fernando Arroyave R.
Representante a la Cámara por el Valle del Cauca



ADRIANA GÓMEZ MILLÁN
Representante a la Cámara
Partido Liberal

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Proyecto de Ley No. _____ de 2020 Cámara

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN NORMAS PARA MEJORAR LA ATENCIÓN, EL DIAGNÓSTICO Y EL TRATAMIENTO OPORTUNO DE LOS PACIENTES CON ATAQUES CEREBROVASCULARES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Contexto general del problema

La presentación de este proyecto de ley obedece a un problema de salud pública global y de especial interés para Colombia. El ataque cerebrovascular (ACV) es la segunda causa de muerte en el mundo y la primera de discapacidad en adultos. Y hay, además, una realidad que se está imponiendo: «la incidencia del ACV está disminuyendo en los países de altos ingresos, incluyendo Estados Unidos; sin embargo, está aumentando en los países de bajos ingresos, y en consecuencia el número de personas en el mundo con discapacidad y dependencia secundaria es alta y creciente» (Contreras, Pérez y Figueroa, 2018, p. 114). «En países con ingreso per cápita alto, el mejoramiento de la prevención primaria se ha asociado a una disminución progresiva en la incidencia del ACV. En contraposición, en países en vía de desarrollo, la proporción de pacientes que padecen enfermedades cardiovasculares continúa en aumento» (Ministerio de Salud de Colombia, 2015, p. 20).

Particularmente, en el caso colombiano, «el ACV fue la tercera causa de muerte en el país para ambos sexos en 2011» (Arenas y Lucumí, 2019, p. 6; Observatorio Nacional de Salud, 2015).

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes cerebrovasculares suelen ser fenómenos agudos que se deben sobre todo a obstrucciones que impiden que la sangre fluya hacia el cerebro. García Alfonso et. al. (2019) afirman que la enfermedad cerebrovascular es un término más amplio que implica «un desequilibrio entre el aporte de oxígeno y los requerimientos de oxígeno, cuya consecuencia es una disfunción focal del tejido cerebral» (p.2). La *Guía de Práctica Clínica para el diagnóstico, tratamiento y rehabilitación del episodio agudo del Ataque Cerebrovascular Isquémico en población mayor de 18 años* del Ministerio de Salud de Colombia de 2015, se refiere al

ataque cerebrovascular como «término clínico y genérico para uso en el cuidado prehospitalario y en los servicios de urgencias, antes de categorizar su naturaleza (hemorrágica o isquémica). Equivale al Stroke» (p. 6). Más aún, el documento de trabajo No. 63 de la Escuela de Gobierno de la Universidad de los Andes titulado *Caracterización del accidente cerebrovascular en Colombia*, señala, con base en el *National Health Service*, que «el ACV puede ocasionar daños cerebrales irreversibles y, posiblemente, la muerte. La causa de la isquemia cerebral es un coágulo sanguíneo que detiene el aporte de sangre. La causa de una hemorragia cerebral es la rotura de un vaso sanguíneo que se dirige al cerebro, lo que provoca daños cerebrales» (p. 5). Finalmente, Contreras, Pérez y Figueroa (2018) sostienen que «las mujeres representan un grupo especial, dado que existen múltiples factores que las predisponen a mayor riesgo de desarrollar un ACV» (p.114).

Contexto específico del problema

Aunque el Ministerio de Salud (2015) ha señalado que «Colombia no registra diferencias importantes en la incidencia del ACV durante los últimos 20 años (p. 20), Arenas y Lucumí (2019) indican que «la mayoría de los pacientes candidatos a recibir intervención no son identificados oportunamente o acceden tardíamente a los servicios de salud, lo que limita el acceso» (p. 6). Además, lo que resulta más preocupante, es la notable asimetría en la capacidad de respuesta de los departamentos y del sistema de salud, para atender oportunamente un evento que tiene una ventana terapéutica muy reducida para preservar la vida y proteger el derecho fundamental a la salud.

«Al realizar el proceso de estandarización de las atenciones se observaron departamentos con altas tasas respecto a las personas que residen en ellos. De esta manera, se lograron identificar que no solo departamentos como Bogotá, Antioquia y Valle del Cauca (con tasas ajustadas entre 30 y 60 atenciones por cada 100.000 habitantes) tienen un número elevado de personas atendidas por esta enfermedad (anexo 2.1). Uno de los departamentos que más llama la atención es Nariño, porque mostró la tendencia creciente más alta en el número de atenciones, con tasas ajustadas de 20,19, 32,58, 29,64, 83,86 y 124,76 atenciones por cada 100.000 habitantes para 2011, 2012, 2013, 2014 y 2015, respectivamente. Así mismo, resalta el caso de Putumayo, con tasas ajustadas de 6,18 por cada 100.000 habitantes para 2011 y un crecimiento muy elevado de 80,58 atenciones para 2015. Otros departamentos con tendencias crecientes a medida que pasaron los años

fueron: Arauca, Atlántico, Casanare, Chocó, Guainía, Magdalena, Norte de Santander, Quindío y Sucre.

Al calcular las tasas ajustadas de la prestación de servicios de tomografía de cráneo y tromboembolotomía de vasos de cabeza y cuello o trombólisis de vasos intracraneales, se encontró que, en los departamentos donde se encontraron el mayor número de atenciones ajustadas por población, se evidencian unas tasas ajustadas muy bajas de prestación de servicios de tomografía y procedimientos de trombólisis o tromboembolotomía. En general, ningún departamento muestra una tasa que supere 3 prestaciones por cada 100.000 habitantes (anexo 2.2 y 2.3). (Arenas y Lucumí, 2019, p. 21).

Continúan los autores:

«Al realizar un ajuste por el número de muertes en un departamento con respecto al número de personas residentes fallecidas, se encontró que Arauca, Atlántico, Córdoba, Guainía, Guaviare, Nariño, Risaralda, entre otros, presentan, en promedio, durante los años analizados, tasas por encima de 19 muertes por cada 100.000 habitantes; es decir, son los departamentos con más número de muertes con respecto a las personas que residen en ellos (anexo 2.3)». (Arenas y Lucumí, 2019, p. 21).

Un problema adicional que encontramos, gracias al trabajo de Arenas y Lucumí (2019), es que los pacientes con ACV del régimen contributivo alcanzaron mayor atención que los pacientes del régimen subsidiado. La mortalidad es mayor en este último régimen, por lo que podemos asegurar que la pobreza siempre imprime más vulnerabilidad.

Objetivo del proyecto de ley

La actual iniciativa se somete a consideración del Congreso de la República como una alternativa para mejorar la implementación de los procedimientos, intervenciones y condiciones en los cuales son atendidos los pacientes de ACV en el país, especialmente en zonas de difícil acceso.

Facultad para legislar

Al Congreso de la República, de conformidad con el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, le corresponde hacer las leyes. Por supuesto, el ámbito del Sistema General

de Seguridad Social en Salud (SGSSS) es susceptible de ser reconfigurado por el Legislativo, según criterios de necesidad, conveniencia y oportunidad.

La Corte Constitucional, mediante la Sentencia C-662 de 2009, se pronunció sobre las objeciones presidenciales al proyecto de ley N° 312/08 Senado - 90/07 Cámara, Ley Sandra Ceballos, por la cual se establecen las acciones para la atención integral del cáncer en Colombia. Por su correspondencia y relación con la presente iniciativa, me permito recuperar un apartado de su línea argumentativa.

«Libertad de configuración legislativa del sistema general de seguridad social en salud

Decisiones anteriores de la Corte han sostenido, a partir de la interpretación de las normas constitucionales expresas, que el legislador tiene un amplio margen de configuración legislativa en lo que respecta a la configuración del Sistema General de Seguridad Social en Salud, en tanto servicio público sometido a la inspección, control y vigilancia del Estado. Así, como lo ha sostenido la jurisprudencia, lo previsto en el artículo 48 constitucional supone que la seguridad social tiene la doble connotación de ser un derecho irrenunciable y a la vez un servicio público prestado bajo la dirección, coordinación y control del Estado, sujeto a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad, “en los términos que establezca la ley”. En concordancia con ello, el artículo 49 de la Carta consagra el derecho a la atención en salud y la obligación del Estado de ordenar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios bajo los mismos principios rectores, “en los términos y condiciones señalados en la ley”.

Sin embargo, esta decisión no significa, en modo alguno, la petrificación de la facultad del legislador para establecer fórmulas diversas de arreglo institucional del SGSSS. Por ende, si el Congreso en ejercicio de sus competencias constitucionales y bajo el sometimiento de los límites formales y materiales antes aludidos, decide modificar dicha configuración legal del sistema de atención en salud, tal previsión, (...) es una expresión constitucionalmente legítima del poder de configuración normativa». (Cursivas y resaltado fuera de texto).

Impacto fiscal

En la misma sentencia C-662 de 2009, la Corte Constitucional ha recordado que:

«La exigencia contemplada en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 busca satisfacer finalidades constitucionalmente valiosas, relacionadas con (i) el otorgamiento de racionalidad al procedimiento legislativo; y (ii) la eficacia material de las leyes, la cual pasa ineludiblemente por la determinación y consecución de los recursos económicos necesarios, en un marco de compatibilidad con la política económica del país, y en el logro de dicha compatibilidad existen competencias concurrentes del Ejecutivo y del Congreso. Así, la Corte ha considerado que los primeros tres incisos del artículo 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, 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. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento

corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo. (Cursivas y resaltado fuera de texto).






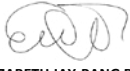
En tal sentido, la información completa y suficiente sobre el impacto fiscal que pudiera tener el presente proyecto de ley deberá ser completada con la intervención del Ministerio de Hacienda durante el trámite legislativo y no debe significar ningún obstáculo para la radicación y/o aprobación.

Conveniencia y justificación del proyecto de ley

La iniciativa legislativa consta de diez (10) artículos incluida la vigencia y podemos justificar su conveniencia de la siguiente manera:

<p>Proyecto de Ley No. _____ de 2020 Cámara</p>	<p>El título y el objeto del proyecto de ley reflejan la intención general de la iniciativa, esto es, mejorar la atención que los pacientes de ACV reciben cuando llegan por primera vez a una unidad de urgencias; acceder a un diagnóstico certero y rápido que permita, posteriormente, un tratamiento oportuno y así maximizar las posibilidades de preservar la vida y proteger el derecho fundamental a la salud.</p>
<p>"POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN NORMAS PARA MEJORAR LA ATENCIÓN, EL DIAGNÓSTICO Y EL TRATAMIENTO OPORTUNO DE LOS PACIENTES CON ATAQUES CEREBROVASCULARES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p>	<p>«Es necesario que existan más entidades que realicen terapias de reperusión específicas para accidente cerebrovascular isquémico, teniendo en cuenta que estos pacientes, al momento de presentar este evento, solo tiene</p>
<p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto garantizar el acceso efectivo a servicios de salud, atención adecuada, diagnóstico y tratamiento oportunos a los pacientes con Ataques Cerebrovasculares (ACV) en el Sistema General de Seguridad Social en Salud.</p>	<p>«Es necesario que existan más entidades que realicen terapias de reperusión específicas para accidente cerebrovascular isquémico, teniendo en cuenta que estos pacientes, al momento de presentar este evento, solo tiene</p>

	<p>una ventana de aproximadamente seis horas para llegar al centro de atención e evitar tener una discapacidad permanente e incluso morir. Dado que 90 % de los pacientes que murieron por ACV recibieron asistencia médica durante el proceso que los llevó a la muerte, es importante mejorar la calidad del servicio que se presta a los pacientes, así como ampliar la oferta de los servicios necesarios para atender este desenlace» (Arenas y Lucumí, 2019).</p>		<p>El ACV es una afectación con presencia en todo el país y no puede ser que Bogotá concentre la mayor y mejor capacidad de respuesta y tratamiento. La atención a los pacientes ACV debe ser prioritaria e igualmente garantizada en todos los departamentos.</p> <p>Así mismo, se debe propender por la protección del derecho fundamental a la salud de todos los colombianos, sin importar lugar de residencia, origen o sitio de atención.</p> <p>El día nacional de respuesta ante el ACV debe funcionar como un método para unir esfuerzos entre entidades públicas y actores privados en aras de la prevención y la atención.</p>
<p>Artículo 2. Atención prioritaria. Declárese el Ataque Cerebrovascular (ACV) como un problema de salud pública de interés nacional por su alta mortalidad y discapacidad asociada. La atención de pacientes con ACV será prioritaria y el Estado y el Sistema General de Seguridad Social en Salud deberán garantizar identificación oportuna y actualización tecnológica en diagnósticos y tratamientos, para hacer efectiva la protección del derecho fundamental a la salud.</p> <p>Parágrafo 1º. El día 29 de octubre de cada año se institucionaliza en Colombia como el Día Nacional de respuesta ante el Ataque Cerebrovascular (ACV), en coordinación con la comunidad internacional representada, principalmente, por la Organización Mundial de la Salud (OMS). El objetivo de la institucionalización de este Día será informar, concientizar y difundir en la población los factores de riesgo y síntomas de identificación del ACV y señalar las repercusiones sociales del ACV.</p>	<p>En el mundo, el ACV es considerado un problema de primer nivel. Producto de esa consideración, algunos países ya empiezan a registrar un descenso en la incidencia y gravedad de la presentación de ACV. Los sistemas nacionales de salud están reorganizando la red de servicios y mejorando ostensiblemente la capacidad de esos sistemas para encarar el problema.</p> <p>«Los datos estadísticos en Colombia son escasos. El estudio Epineuro, publicado en el 2003, determinó la prevalencia de ocho problemas neurológicos frecuentes y encontró que para el ACV la prevalencia fue del 19,9%, más frecuente en mayor de 50 años y mujeres. Adicionalmente, se cuenta con una base de datos que muestra las tromboembolismos y trombólisis llevadas a cabo en Colombia entre 2011 y 2015 e identifica que Bogotá es la ciudad con el mayor número de procedimientos en el país» (García Alfonso, et. al., 2018).</p>	<p>Artículo 3. Estrategia en ACV del Sistema General de Seguridad Social en Salud. El Ministerio de Salud y Protección Social, en un término de un (1) año, diseñará una Estrategia en ACV, plenamente adaptada a la incidencia y características del ataque cerebrovascular en Colombia, para contar con un plan de optimización de los servicios de atención y de inicio del tratamiento que aseguren la máxima recuperación del paciente.</p> <p>La Estrategia en ACV del Sistema General de Seguridad Social en Salud será un conjunto de lineamientos institucionales, clínicos y sociales para organizar los servicios de salud prestados a los pacientes con ACV. El propósito es conseguir una mejor y mayor prevención, atención, diagnóstico, tratamiento y rehabilitación del ACV, basado en la excelencia</p>	<p>«Muchos de los pacientes que sobreviven sufren secuelas importantes que les limitan en sus actividades de la vida diaria. Su morbimortalidad no sólo ocasiona sufrimiento a los pacientes y a sus familiares, sino que además lastra gravemente la economía de la sociedad» (Ministerio de Sanidad y Política Social de España, 2009).</p> <p>Bajo esa perspectiva, España y otros países Europeos se han trazado como meta, la consolidación de una Estrategia Nacional que considere todos los actores relevantes del sistema de salud para encauzar acciones, mecanismos e instrumentos que tomen en serio la incidencia del ACV.</p> <p>Colombia debe implementar una estrategia con urgencia para "estructurar la organización</p>
<p>clínica y en condiciones de igualdad en todo el territorio.</p> <p>La comunidad científica, la sociedad civil, entidades territoriales, las Entidades Administradoras de Planes y Beneficios (EAPB), las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS), y las Empresas Sociales del Estado (ESE) participarán en el diseño de la Estrategia en ACV.</p>	<p>de los servicios de atención para optimizar el manejo de los pacientes con ACV» (Arenas y Lucumí, 2019).</p> <p>En la región latinoamericana, Chile ya ha estado haciendo lo propio. «La existencia de un Plan de Acción de Ataque Cerebrovascular ha explicitado los roles que los diferentes actores de la red asistencial tienen para garantizar una atención oportuna y adecuada a todos los pacientes» (Labbé Atenas et. al., 2018).</p>	<p>f) Crear un plan de formación continuada específico en ACV dirigido al talento humano en salud para atender adecuadamente las necesidades de los pacientes.</p> <p>g) Priorizar los Departamentos en los que hay alta incidencia de ACV y un acceso limitado a procedimientos e intervenciones de tratamiento oportuno y adecuado.</p> <p>h) Promover la investigación científica y el avance médico en el tratamiento del ACV.</p> <p>i) Reducir la incidencia de ACV.</p> <p>j) Monitorear y hacer seguimiento continuo del ACV en el país.</p> <p>Parágrafo 1º. El Ministerio de Salud y Protección Social adicionará los objetivos, metas e indicadores en salud que considere pertinentes, con el objeto de lograr una Estrategia en ACV que cumpla con los estándares de los sistemas de salud de los países pertenecientes a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, OCDE.</p>	
<p>Artículo 4. Objetivos de la Estrategia en ACV del Sistema General de Seguridad Social en Salud (SGSSS). Son objetivos de la Estrategia en ACV del Sistema General de Seguridad Social en Salud:</p> <p>a) Fomentar la educación en salud para que la población conozca y entienda los factores de riesgo de ACV que no son modificables y los que sí se pueden controlar.</p> <p>b) Implementar un sistema de información nacional en ACV actualizado y confiable para la toma de decisiones clínicas, económicas y de salud pública dentro del SGSSS.</p> <p>c) Aumentar el control de los grupos de riesgo a través de programas de seguimiento.</p> <p>d) Disponer de las herramientas clínicas efectivas para identificar y valorar de forma rápida a los pacientes con ACV.</p> <p>e) Promover un sistema de cuidado y rehabilitación integral.</p>	<p>Cada uno de los objetivos planteados deberá corresponder a un capítulo especial de la Estrategia Colombiana en ACV y deben significar líneas de acción concretas para mejorar «la cadena de eventos que favorece buenos resultados funcionales luego de un ACV» (Arenas y Lucumí, 2019).</p> <p>Más importante todavía, el Ministerio de Salud como rector del sistema y encargado de liderar la estrategia con los actores citados en el artículo 3, deberá incorporar todo lo necesario para que dicha estrategia ofrezca resultados comparables con los estándares de los sistemas de salud de los países con los que Colombia comparte lugar en la OCDE.</p> <p>Que, efectivamente, la inclusión del país en esta organización internacional, funcione para incrementar la capacidad institucional del Estado en todos los frentes.</p>	<p>Artículo 5. Atención en fase aguda y rehabilitación. Dentro de la Estrategia en ACV se deberán incluir criterios e indicadores para medir tiempos óptimos de diagnóstico, inicio del tratamiento, oportunidad de atención en la fase aguda del paciente ACV, y un sistema de rehabilitación y cuidado que le permita al paciente un proceso terapéutico para desarrollar su máximo potencial físico, psicológico y social.</p>	<p>«Las personas que sufren de un ACV pueden tener trastornos motores, de lenguaje, cognoscitivos y emocionales, que afectan sus roles social, personal y laboral». (Universidad de la Sabana, 2019). Por eso es tan importante que la estrategia concentre especiales esfuerzos en mejorar la atención de los pacientes en la fase aguda del ACV y consideren la provisión de un sistema de rehabilitación y cuidado completo y suficiente</p>

<p>Parágrafo 1º. La Superintendencia Nacional de Salud, dentro de sus facultades de inspección, vigilancia y control, sancionará a las entidades territoriales, Entidades Administradoras de Planes de Beneficios (EAPB), Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS), y Empresas Sociales del Estado (ESE) que incumplan con las disposiciones que la Estrategia en ACV define.</p>	<p>no solo para el paciente sino también para la familia. La Superintendencia Nacional de Salud deberá estar atenta a la implementación de los protocolos y definición de la Estrategia en ACV para actuar en consecuencia.</p>	<p>Artículo 7. Alianzas público - privadas. Con el objeto de mejorar la implementación de los procedimientos, intervenciones y condiciones en los cuales son atendidos los pacientes de ACV en el país, especialmente en zonas de difícil acceso, las entidades territoriales y actores privados podrán formular alianzas público - privadas de conformidad con la Ley 1508 de 2012 y la normatividad vigente. El resultado de las alianzas público – privados deberá permitir la reducción de morbimortalidad y discapacidad asociadas al ACV.</p>	<p>prevención, tratamiento, rehabilitación y provisión de unos mejores cuidados a los pacientes con ACV. Con este artículo buscamos, principalmente, la puesta en marcha de un mecanismo de concurrencia y cooperación estratégica entre actores públicos y privados para aumentar el nivel de eficiencia en la atención de los pacientes con ACV. Hacemos referencia a la ley 1508 de 2012 como marco normativo más importante, del cual podrían esos actores hacer uso para el logro de los objetivos propuestos.</p>
<p>Artículo 6. Ciencia y tecnología. La Estrategia en ACV deberá proponer lineamientos en materia de ciencia y tecnología para el desarrollo de un sistema moderno y permanentemente actualizado en actividades de promoción, prevención, tratamiento, rehabilitación y provisión de unos mejores cuidados a los pacientes con ACV.</p>	<p>De acuerdo con la bibliografía revisada, «si bien la tomografía axial computarizada (TAC) cerebral simple sigue siendo la imagen recomendada por las guías internacionales para la evaluación inicial y toma de decisiones sobre el manejo del paciente con sospecha de ACV, en los últimos años ha habido extraordinarios avances en el diagnóstico oportuno y temprano del ACV con nuevas herramientas que van desde la estandarización de la angiotomografía cerebral como uno de los estudios principales en el enfoque inicial hasta el uso de técnicas de perfusión por tomografía y resonancia magnética (RM) cerebral, que permiten establecer el núcleo del infarto y el área circundante potencialmente salvable, por lo que es posible ofrecer terapias que brindan al paciente funcionalidad y calidad de vida a mediano y largo plazo» (García Figueroa et. al., 2018).</p> <p>Por consiguiente, es crucial incentivar una agenda científica y de investigación más potente que contribuya a obtener un sistema de salud moderno y permanentemente actualizado en actividades de promoción,</p>	<p>Artículo 8. Línea telefónica ACV. El Ministerio de Salud y Protección Social creará y promoverá una línea telefónica ACV con el objetivo de solicitar asistencia inmediata del paciente, reducir el tiempo de transporte y activar los protocolos médicos de emergencia necesarios para el manejo adecuado de la enfermedad.</p>	<p>Recaltar que los pacientes en zonas de difícil acceso y afiliados al régimen subsidiado son los más vulnerables del sistema y merece una especial atención. Esta herramienta, por sí sola, no significa ningún avance significativo si con la Estrategia en ACV no logramos un nivel de conocimiento más amplio de la población sobre los factores de riesgo y síntomas del ACV. «Según la Asociación Colombiana de Neurología, cada año más de 45.000 personas en Colombia sufre un ataque cerebrovascular (ACV), cabe resaltar que el 75 % de los ataques se producen en países de bajos ingresos. El 38% de los pacientes no reconoce los síntomas de estos» (Portafolio, 2019).</p> <p>La idea, en primer lugar, es promover la educación en salud para que luego este tipo de disposiciones cobren aplicación y eficacia. Por lo pronto, hay que promover su existencia para contar con una plataforma que permita reducir el tiempo de transporte y activar los protocolos</p>
<p>Artículo 9. Evaluación y seguimiento de la ley. La presente ley será objeto de revisión, evaluación y seguimiento para conocer sus alcances y resultados. Para tal fin, el Ministerio de Salud y Protección Social enviará cada año a las Comisiones Séptimas del Congreso de la República, un informe con los resultados de la Estrategia en ACV y el cumplimiento de la presente ley.</p>	<p>médicos de emergencia necesarios para el manejo adecuado de la enfermedad. Es fundamental que la ley cumpla con los objetivos planteados y la principal vía para conocer el nivel de cumplimiento son los informes que emita el Ministerio de Salud y que las Comisiones Séptimas del Congreso puedan estudiar y discutir.</p>	 ALEXANDER BERMÚDEZ LASSO Representante a la Cámara Departamento del Guaviare	 EDGAR ALFONSO GÓMEZ ROMÁN Representante a la Cámara Departamento de Santander
<p>Artículo 10. Vigencia de la Ley. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Vigencia.</p>	 Fabio Fernando Arroyave R. Representante a la Cámara por el Valle del Cauca	 ADRIANA GÓMEZ MILLÁN Representante a la Cámara Partido Liberal
<p>Conflicto de interés</p>		<p>BIBLIOGRAFÍA</p>	
<p>Dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, se considera que la discusión y votación del presente proyecto de ley no genera conflictos de interés, puesto que no generaría beneficios particulares, actuales y directos a los congresistas.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Arenas Duque, Andrea y Lucumí, Diego Iván. <i>Caracterización del accidente cerebrovascular en Colombia</i>. Documentos de Trabajo, Escuela de Gobierno Alberto Lleras Camargo, Universidad de los Andes, No. 63. Marzo de 2019. • Contreras, Johanna; Pérez, Osmar; Figureroa, Natalia. "Enfermedad cerebrovascular en mujeres: estado del arte y visión del cardiólogo", en <i>Revista Colombiana de Cardiología</i>, núm. 25, 2018. • Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-662 de 2009. OBJECIONES PRESIDENCIALES A PROYECTO DE LEY SANDRA CEBALLOS, POR LA CUAL SE ESTABLECEN LAS ACCIONES PARA LA ATENCION INTEGRAL DEL CANCER EN COLOMBIA. Magistrado Ponente: Luis Ernesto Vargas Silva. 	
<p>De los honorables congresistas,</p>			
 NUBIA LÓPEZ MORALES Representante a la Cámara Departamento de Santander	 ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ Representante a la Cámara Archipiélago San Andrés Islas		

<ul style="list-style-type: none"> García Figueroa, Carolina; Martínez Reyes, Andrea; García, Valentina; Ricaurte-Fajardo, Andrés; Torres, Isabel; Coral, Juliana. "Actualización en diagnóstico y tratamiento del ataque cerebrovascular isquémico agudo", en <i>Universitas Médica</i>, Vol. 60, Julio-Septiembre, 2019. Labbé Atenas, Tomás; Busquets Escuer, J; Vanegas Aranedá, Pia; Neira Ojeda, Carolina; Santos Carquín, Irving; Paccot Burnens, Melanie. "Ataque cerebrovascular: Salud Pública cuando el tiempo es cerebro", en <i>Revista médica de Chile</i>, vol. 146 núm. 10, Santiago de Chile, 2018. Ministerio de Salud y Protección Social. <i>Guía de Práctica Clínica para el diagnóstico, tratamiento y rehabilitación del episodio agudo del Ataque Cerebrovascular Isquémico en población mayor de 18 años</i>. 2015. Ministerio de Sanidad y Política Social de España. <i>Estrategia en Ictus del Sistema Nacional</i>. 2009. Portafolio (octubre 24 de 2019). <i>Ataque cerebrovascular afecta a 45 mil personas cada año</i>. Universidad de la Sabana (2019). En línea: Casos exitosos de pacientes con ACV. 	<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY NÚMERO 018 DE 2020 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;"><i>por medio de la cual se declara el Día Nacional del Bienestar y se dictan otras disposiciones.</i></p> <p style="text-align: center;">(Ley de Bienestar)</p> <p style="text-align: center;">Proyecto de Ley No. ____ de 2020 Cámara</p> <p style="text-align: center;">"POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARA EL DÍA NACIONAL DEL BIENESTAR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p style="text-align: center;">(LEY DE BIENESTAR)</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia, DECRETA</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto la declaración del segundo sábado del mes de junio como el Día Nacional del Bienestar y proponer un conjunto de lineamientos de política pública que permitan fomentar y promover buenas prácticas de bienestar para toda la población.</p> <p>Artículo 2. Definiciones. Para los efectos de la presente ley, se entiende por bienestar un estado absoluto de equilibrio mental, físico, emocional y social del ser humano en armonía con su entorno. Se trata de estar libre de enfermedades, es un proceso dinámico de cambio y crecimiento. Implica una buena o satisfactoria condición de la existencia; un estado caracterizado por salud, felicidad y prosperidad.</p> <p>Artículo 3. Día Nacional del Bienestar. Declárese el segundo sábado del mes de junio como el Día Nacional del Bienestar, que se celebrará cada año a partir de la promulgación de la presente ley.</p> <p>Durante este día, todas las organizaciones privadas y entidades públicas del orden nacional, departamental, municipal y distrital deberán desarrollar actividades encaminadas a la prevención de las enfermedades, reducción del estrés, promoción de estilos de vida saludables y del buen vivir.</p> <p>Artículo 4. Bienestar en salud. Durante el Día Nacional del Bienestar, las instituciones privadas y las entidades públicas del orden nacional, departamental, municipal y distrital deberán divulgar su oferta institucional para promover el bienestar en salud. Esta oferta puede incluir actividades como:</p> <ol style="list-style-type: none"> Donaciones de sangre. Chequeos dentales y de optometría. Yoga, meditación y equilibrio emocional.
<ol style="list-style-type: none"> Talleres de bienestar y de reciclaje. Cuidado infantil y protección en el embarazo. Comida sana y nutrición saludable. Ejercicio diario, zumba, cross-fit, pilates. Bienestar mental. <p>Parágrafo. Todas las Entidades Prestadoras de Salud (EPS), en el marco de sus funciones de prevención y promoción de la salud, deberán implementar un examen médico anual para todos sus afiliados, sin excepción alguna, que permita un chequeo integral y una identificación temprana de enfermedades.</p> <p>Artículo 5. Bienestar en el trabajo. Durante el Día Nacional del Bienestar, las instituciones privadas y las entidades públicas del orden nacional, departamental, municipal y distrital deberán divulgar su oferta institucional para promover el bienestar laboral. Esta oferta puede incluir actividades para:</p> <ol style="list-style-type: none"> Creación de un ambiente laboral positivo. Reducir niveles de estrés laboral. Promoción de la salud ocupacional. Fomentar la salud psicológica y física de los trabajadores. Prevención de la intimidación, acoso y violencia en el trabajo. Dirección y trabajo en equipo, liderazgo y gestión de los conflictos laborales. <p>Artículo 6. Bienestar en la educación. Durante el Día Nacional del Bienestar, las instituciones privadas y las entidades públicas del orden nacional, departamental, municipal y distrital deberán divulgar su oferta institucional para promover el bienestar en la educación. Esta oferta puede incluir:</p> <ol style="list-style-type: none"> Talleres de formación e información sobre bienestar. Capacitaciones escolares. Actividades que fomenten las relaciones sanas, libres de bullying y acoso escolar. Talleres de meditación, actividades físicas y nutrición en las instituciones educativas. <p>Artículo 7. Turismo de bienestar. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y a través de sus entidades promotoras nacionales e internacionales como Procolombia y Colombia Productiva, deberá diseñar una estrategia de promoción e implementación del turismo de bienestar en Colombia que incluya actividades de:</p>	<ol style="list-style-type: none"> Termalismo. Taloterapia. Tratamientos de spa. Masajes específicos. Talleres de nutrición. Yoga, meditación, tai chi, qi gong. Tradiciones indígenas. Retiros espirituales. Senderismo. Actividades holísticas. Talleres de superación personal. Talleres de respiración consciente. Talleres de silencio. Programas de desintoxicación. Programas anti-estrés. Programas de control de peso. Cultivos orgánicos. <p>Parágrafo 1°. Los centros termales, de taloterapia y de spa deberán disponer de una reglamentación específica y actualizada que les den una garantía higiénico - sanitaria a los usuarios. El Ministerio de Salud y Protección Social deberá reglamentar los requisitos mínimos para la apertura y funcionamiento de los centros termales, de taloterapia y de spa.</p> <p>Dicha reglamentación deberá tener en cuenta los parámetros generales físico-químicos y microbiológicos de las aguas termales, las aguas utilizadas en spa y de uso lúdico - terapéutico contenida en los estanques o estructuras similares. Estos parámetros deberán servir de referencia para las autoridades sanitarias departamentales, distritales y municipales.</p> <p>Las sustancias, productos químicos y sistemas de higienización permitidos en el tratamiento de las aguas termales, marinas, aguas para spa contenidas en los estanques o estructuras similares, deberán estar definidas en la reglamentación que expida el Ministerio de Salud y Protección Social.</p> <p>El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentará y establecerá los parámetros y los valores límites máximos permisibles en los vertimientos puntuales a cuerpos de aguas superficiales y a los sistemas de alcantarillado público</p>

Las CAR deberán garantizar la sostenibilidad ambiental de las aguas termales.

El Ministerio de Salud y Protección Social realizará la vigilancia y control fijando los parámetros de calidad de agua y productos y sustancias químicas utilizadas en el agua contenida en estanques de piscinas.


Parágrafo 2°. La estrategia de turismo de bienestar que se implemente en Colombia por parte del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a través de Procolombia y Colombia Productiva, deberá responder a las condiciones de envejecimiento de la población mundial; la progresión de enfermedades como el estrés, insomnio, obesidad; el creciente interés por estilos de vida saludables y el interés en actividades holísticas.


Artículo 8. Informes de Seguimiento. Todas las entidades públicas deberán publicar anualmente en su página Web un informe del estado de cumplimiento de la presente Ley y de las actividades que desarrollan para promover el bienestar de los colombianos.

Artículo 9. Vigencia de la Ley. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,


NUBIA LÓPEZ MORALES
 Representante a la Cámara
 Departamento de Santander


ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ
 Representante a la Cámara
 Archipiélago San Andrés Islas


EDGAR ALFONSO GÓMEZ ROMÁN
 Representante a la Cámara
 Departamento de Santander


ALEXANDER BERMÚDEZ LASSO
 Representante a la Cámara
 Departamento del Guaviare


Fabio Fernando Arroyave R.
 Representante a la Cámara por el Valle del Cauca


ADRIANA GÓMEZ MILLÁN
 Representante a la Cámara
 Partido Liberal

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Proyecto de Ley No. ____ de 2020 Cámara

“POR MEDIO DE LA CUAL SE DECLARA EL DÍA NACIONAL DEL BIENESTAR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

(LEY DE BIENESTAR)

I. Sobre la iniciativa internacional “Global Wellness Day”

La iniciativa conocida como Global Wellness Day es un movimiento social sin fines comerciales que tiene como filosofía la idea de que toda persona tiene derecho a vivir bien, y ese vivir bien implica un estado absoluto de equilibrio mental, físico, emocional y social del ser humano en armonía con su entorno. Significa algo más que estar libre de enfermedades, es un proceso dinámico de cambio y crecimiento, un estado caracterizado por salud, felicidad y prosperidad.

Esta iniciativa tiene un origen específico en Turquía, donde, por primera vez en 2012, se celebró el Día Mundial del Bienestar, principalmente dedicado al buen vivir, y ahora ha sido aceptado en casi todo el mundo.

Como reflejo de su éxito, en 2019 el Día Mundial del Bienestar se celebró simultáneamente en más de 150 países en 7000 lugares diferentes con diferentes eventos que van desde un maratón de 45K hasta zumba y desde Tai Chi hasta la atención médica de niños en la frontera de Tailandia y Myanmar y visitas a casas de personas mayores.

Los objetivos principales del Global Wellness Day son:

- Reconocer el valor de nuestras vidas.
- Hacer una pausa y pensar, aunque solo sea por un día del año, sobre el bienestar.
- Estar libre del estrés de la vida cotidiana, de los problemas que encontramos en la ciudad y de los malos hábitos, en salud sobretodo.
- Hacer las paces con nosotros mismos
- Crear conciencia sobre cómo vivir bien y aumentar la motivación, no solo por hoy, sino por los 364 días restantes del año.

En época de pandemia e incertidumbre, esta cadena de acciones tendientes al desarrollo y al bienestar físico y emocional cobran una especial relevancia, siempre que nos acerquen a un estado de tranquilidad y resiliencia para encarar los desafíos actuales.

II. Normas constitucionales o legales que soportan el proyecto de ley

El bienestar se rige por los principios de una calidad de vida óptima que gira alrededor de un equilibrio social, ambiental y personal.

- Todos los colombianos tienen derecho a una vida con bienestar.
- El bienestar debe ser promovido en el territorio colombiano.
- Las comunidades deben vivir en equilibrio con la naturaleza.

En esa medida, el proyecto de ley que ahora se presenta y se pone a consideración del Congreso de la República de Colombia encuentra principalmente su fundamento constitucional en los siguientes artículos de la Carta Política.

ARTICULO 29. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución...

ARTICULO 8º. Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

ARTICULO 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

ARTICULO 44. Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia.

ARTICULO 46. El Estado, la sociedad y la familia concurrirán para la protección y la asistencia de las personas de la tercera edad y promoverán su integración a la vida activa y comunitaria.

El Estado les garantizará los servicios de la seguridad social integral y el subsidio alimentario en caso de indigencia.

ARTICULO 48. La Seguridad Social es un servicio público de carácter obligatorio que se prestará bajo la dirección, coordinación y control del Estado, en sujeción a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad, en los términos que establezca la Ley.

ARTICULO 49. La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud.

ARTICULO 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

ARTICULO 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

Así mismo, se soporta sólidamente en el ya desarrollado derecho fundamental a la salud, esencialmente si entendemos que “La salud no solo involucra el tener un estado de bienestar físico o funcional, pues también debe comprender un bienestar psíquico, emocional y social. Ella, toda vez que todos esos elementos permiten proporcionarle a una persona el desarrollo de su vida en condiciones dignas y de calidad. Es por esto que “tanto el Estado como los particulares que intervienen en la prestación del servicio público de salud desconocen el derecho constitucional a la salud cuando adoptan una medida que no solo afecta el bienestar físico o funcional de las personas, sino que se proyecta de modo negativo en su bienestar psíquico, social y emocional”¹.

Ley Estatutaria 1751 de 2015. El derecho fundamental a la salud es autónomo e irrenunciable en lo individual y en lo colectivo. Comprende el acceso a los servicios de salud de manera oportuna, eficaz y con calidad para la preservación, el mejoramiento y la

¹ Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-003 de 2019. Acción de tutela interpuesta por María Nidia Bustamante contra Cosmitet Ltda. - Corporación de Servicios Médicos Internacionales Them & Cía. Magistrada Ponente: Cristina Pardo Schlesinger.

promoción de la salud. El Estado adoptará políticas para asegurar la igualdad de trato y oportunidades en el acceso a las actividades de promoción, prevención, diagnóstico, tratamiento, rehabilitación y paliación para todas las personas. De conformidad con el artículo 49 de la Constitución Política, su prestación como servicio público esencial obligatorio, se ejecuta bajo la indelegable dirección, supervisión, organización, regulación, coordinación y control del Estado.

En el ámbito internacional, el asunto que nos ocupa en este proyecto de ley, esto es, el bienestar, ha sido resaltado también por la Asamblea General de Naciones Unidas que adoptó y proclamó la Declaración Universal de Derechos Humanos (DUDH, 1948), y en la cual se regula el derecho a la seguridad social (artículo 22). Específicamente, en el artículo 25, se discrimina que **“toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así [mismo] como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios”,** gozando de cuidado y asistencia especial la “maternidad y la infancia”².

De otra parte, encontramos la Proclamación de Teherán (1968), caracterizada por reiterar el carácter “indivisible” de los derechos humanos y las libertades fundamentales. En este instrumento se declara que “la realización de los derechos civiles y políticos sin el goce de los derechos económicos, sociales y culturales resulta imposible”. En esta oportunidad la Conferencia Internacional de Derechos Humanos, “exhortó a todos los pueblos y los gobiernos del mundo a dedicarse a promover los derechos humanos y a “redoblar sus esfuerzos” para **ofrecer a todo ser humano “una vida libre y digna” que le permita alcanzar “un estado de bienestar físico, mental, social y espiritual”**³.

En particular, el artículo 10 del Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, “Protocolo de San Salvador” de 1988, determina también el ‘derecho a la salud’ de toda persona, como **‘el disfrute del más alto nivel de bienestar físico, mental y social’**⁴.

Desde el punto de vista del derecho fundamental al trabajo, el bienestar también encuentra asiento constitucional toda vez que el artículo 23 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos dicta que “toda persona tiene derecho al trabajo, a la libre elección de

² Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-313 de 2014. Revisión constitucional del Proyecto de Ley Estatutaria No. 209 de 2013 Senado y 267 Cámara. Magistrado Ponente: Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

³ Ibid.
⁴ Ibid.

su trabajo, a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y a la protección contra el desempleo (...) Toda persona que trabaja tiene derecho a una remuneración equitativa y satisfactoria, que le asegure, así como a su familia, una existencia conforme a la dignidad humana y que será completada, en caso necesario, por cualesquiera otros medios de protección social”.

En esa medida, el trabajo está en el centro de las aspiraciones de las personas pues constituye el medio para obtener su sustento, el mejoramiento de la calidad de sus vidas y su realización personal. El trabajo es esencial para el bienestar de la gente.

Más aún, el tema del bienestar ha adquirido tal trascendencia legal a nivel internacional, que actualmente se encuentra en el seno de la Asamblea General de las Naciones Unidas, un proyecto de resolución para institucionalizar el Día Mundial de Bienestar con el siguiente texto:

**DRAFT Resolution
Global Wellness Day**

The General Assembly,
Bearing in mind the purposes and principles of the United Nations, as set forth in the Charter of the United Nations, which include the promotion of the economic advancement and social progress of all peoples,
Recalling the World Health Organizations’ Comprehensive Mental Health Action Plan 2013-2020 adopted by the 66th World Health Assembly WHA66.8,
Reaffirming the 2030 Agenda for Sustainable Development,
Noting that the right to the highest attainable standard of physical and mental health is a fundamental human right indispensable for the exercise of other human rights.
Further noting that health describes a state of “complete physical, mental and social well-being and not merely the absence of disease or infirmity”.
Highlighting the importance of individuals and populations making healthier choices and following lifestyle patterns that foster good health,

Underscoring the fact that global health is a long-term development objective that requires closer international cooperation through the exchange of best practices aimed at building better individual lifestyles devoid of excesses of all kinds”

Acknowledging the need to promote and achieve the 2030 Agenda for Sustainable Development,

- 1. Decides to designate the second Saturday of June as Global Wellness Day, to be observed every year beginning in 2019;*
- 2. Invites all to recognize the value of our health and living well;*
- 3. Invites all Member and observer States, the organizations of the United Nations system and other international and regional organizations, as well as civil society, including non-governmental organizations and individuals, to observe Global Wellness Day in an appropriate manner and in accordance with national priorities, in order to raise awareness of the benefits of sound mental health.*
- 4. Stresses that the cost of all activities that may arise from the implementation of the present resolution should be met from voluntary contributions;*
- 5. Invites the Secretary-General to bring the present resolution to the attention of all Member States and United Nations organizations.*

Así las cosas, el actual proyecto de ley no solamente adquiere relevancia constitucional por lo preceptuado en nuestra Carta Política y algunos pronunciamientos de la Corte Constitucional, sino que también está en sintonía con la dinámica global del movimiento relacionado con el bienestar.

III. Conveniencia del proyecto de ley

Como fue señalado anteriormente, la iniciativa Global Wellness Day tiene su origen en 2012 y el Día Mundial del Bienestar se ha venido celebrando en más de un centenar de países.

Colombia hace parte del conjunto de más de 120 países que celebran el Día Mundial del Bienestar, y lo ha hecho desde hace 3 años en diferentes departamentos y municipios.

La siguiente imagen permite evidenciar la presencia internacional de la iniciativa del Día Mundial del Bienestar, como un tributo especial a la importancia de lo físico, mental y bienestar social y vivir bien, y donde, además, es clara la participación de Colombia.



Fuente: Global Wellness Day Report 2017

No obstante, los registros que se han encontrado son valiosos pero aislados y desconectados entre sí, sin existir una institucionalización sólida que redunde en una política pública de bienestar auténtica y robusta.

Es por ese motivo que se presenta el actual proyecto de ley, con el ánimo de establecer y declarar de manera institucional, vía ley de la república, el segundo sábado del mes de junio de cada año como el Día Nacional del Bienestar en Colombia.

Lo que se espera con esta declaratoria es unir los esfuerzos institucionales de todas las entidades públicas del orden nacional, departamental, municipal y distrital para promover, fomentar y divulgar el mayor número de actividades encaminadas hacia el bienestar de los colombianos.

De acuerdo con el reporte del año 2018 de Global Wellness Day, en algunas localidades de Boyacá, Cundinamarca, Bogotá, Valle del Cauca, Cesar, Risaralda, Caldas, Quindío y Antioquia se celebró el pasado 9 de junio el día mundial de bienestar.

Las actividades que se relatan son principalmente seminarios sobre nutrición, meditación, yoga, eventos de terapia espacial, Tai-Chi y aeróbicos con una participación aproximada de 1.300 personas. Procolombia, Wellness Colombia, el Ministerio de Comercio, Industria y


Turismo, la Gobernación de Boyacá, y los Alcaldes municipales de Paipa, Cortupaipa, Duitama, Iza, Santa Rosa de Cabal y otras organizaciones sociales son las instituciones que se han involucrado para el apoyo al Día Mundial del Bienestar.

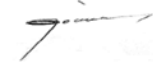
En virtud de lo anterior, se puede deducir que esta no es una práctica totalmente nueva ni desconocida en el país, pero que sí requiere de un nuevo aire que les permita a todos los colombianos y a todas las instituciones públicas y también privadas, participar en la búsqueda de un estado absoluto de equilibrio mental, físico, emocional y social del ser humano en armonía con su entorno.


La discusión y votación del presente proyecto de ley no genera conflictos de interés, de conformidad con la Ley 2003 de 2019.

De los honorables Congresistas,


NUBIA LÓPEZ MORALES
 Representante a la Cámara
 Departamento de Santander


ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ
 Representante a la Cámara
 Archipiélago San Andrés Islas


EDGAR ALFONSO GÓMEZ ROMÁN
 Representante a la Cámara
 Departamento de Santander


ALEXANDER BERMÚDEZ LASSO
 Representante a la Cámara
 Departamento del Guaviare


Fabio Fernando Arroyave R.
 Representante a la Cámara por el Valle del Cauca


ADRIANA GÓMEZ MILLÁN
 Representante a la Cámara
 Partido Liberal

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 019 DE 2020
 CÁMARA**

por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

Proyecto de Ley No. _____ de 2020 Cámara

"Por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)"

El Congreso de Colombia,

DECRETA

Artículo 1. Objeto. El objeto de la presente ley es establecer una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) cuando la póliza no haya sido afectada en el anualidad anterior y el análisis de los factores de frecuencia y severidad de la siniestralidad del parque automotor asegurado así lo permitan.

Artículo 2. Tarifa del SOAT. La Superintendencia Financiera de Colombia, encargada de calcular las tarifas máximas que pueden cobrar las entidades aseguradoras para expedir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), deberá establecer una disminución de hasta el 10% en el cobro de la tarifa para los vehículos que, en cualquier categoría, no hayan afectado la póliza en la anualidad inmediatamente anterior.

La disminución de la que trata el presente artículo se considerará un incentivo para que los conductores contribuyan con la seguridad vial del país a través de prácticas y actitudes responsables.

La suficiencia de los recursos del SOAT no podrá resultar afectada como consecuencia de la aplicación de la presente ley.

Artículo 3. Vigencia de la Ley. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.


De los honorables Congresistas,


NUBIA LÓPEZ MORALES
 Representante a la Cámara
 Departamento de Santander


RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
 Representante a la Cámara
 Departamento de Boyacá


ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ
 Representante a la Cámara
 Archipiélago San Andrés Islas


ALEXANDER BERMÚDEZ LASSO
 Representante a la Cámara
 Departamento del Guaviare


EDGAR ALFONSO GÓMEZ ROMÁN
 Representante a la Cámara
 Departamento de Santander


Fabio Fernando Arroyave R.
 Representante a la Cámara por el Valle del Cauca


ADRIANA GÓMEZ MILLÁN
 Representante a la Cámara
 Partido Liberal

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Proyecto de Ley No. _____ de 2020 Cámara

"Por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)"

Sobre el SOAT

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) está definido en la legislación colombiana, específicamente en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002, como un seguro del que deben disponer los vehículos para poder transitar en el territorio nacional y que ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito. Este seguro y sus coberturas hacen parte del sistema general de seguridad social en salud del país y las tarifas máximas que pueden cobrar las entidades aseguradoras para expedirlo están calculadas por la Superintendencia Financiera de Colombia.

De acuerdo con esta misma Superintendencia, el SOAT fue creado bajo la filosofía de solidaridad, equidad y sostenibilidad. La equidad y solidaridad se fundamentan en la atención a los lesionados en accidentes de tránsito con el fin de garantizar la atención oportuna y procurando preservar la vida del ser humano afectado sin importar su nivel socio-económico. Para garantizar estos pilares, los recursos del SOAT son administrados por diferentes entes territoriales a nivel nacional, de índole público y privado (aseguradoras, agencia nacional de seguridad vial, etc).

Periódicamente la Superintendencia Nacional de Salud y la Superintendencia Financiera de Colombia revisan la sostenibilidad del sistema. Ambas buscan atención oportuna y eficaz de los lesionados y velar por los derechos de los consumidores ante las aseguradoras por la adquisición de este tipo de seguro y las tarifas que las mismas deben cobrar.

La razón de ser de este seguro se debe al cubrimiento, en caso de accidente de tránsito, a todos los lesionados:

- Al conductor.
- A los ocupantes particulares.
- A los pasajeros (vehículos de servicio público).
- A los peatones.

En los casos en que no existe seguro o el vehículo no es identificado, la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES), a través de la subcuenta de Eventos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT), cubre a los lesionados.

Así mismo, se debe también al universo de coberturas que alcanza. Esto es:

- Atención inicial de urgencias y atención de urgencias.
- Hospitalización.
- Suministro de material médico-quirúrgico, osteosíntesis, órtesis y prótesis.
- Suministro de medicamentos.
- Tratamientos y procedimientos quirúrgicos.
- Servicios de diagnóstico.
- Rehabilitación.

Sobre la sostenibilidad de los recursos del SOAT

Como ya se ha dicho, la Superintendencia Financiera de Colombia es la entidad encargada de calcular las tarifas del SOAT con el término de cada año. Adicionalmente, también es la encargada de verificar que los recursos del SOAT deban ser suficientes para garantizar la oportuna y adecuada atención de los lesionados en accidentes de tránsito, para lo cual los ingresos percibidos por los diferentes actores del sistema deben sufragar los costos y gastos que se deriven en dicha atención.

Para verificar la suficiencia de los recursos del SOAT, la Superfinanciera analiza periódicamente los factores de frecuencia y severidad de la siniestralidad del parque automotor asegurado. Para ello es necesario conocer el número de accidentes de tránsito y el valor pagado en las diferentes coberturas, así como el número de pólizas SOAT expedidas para los vehículos que circulan por el territorio nacional. En consecuencia, el incremento en el número de accidentes de tránsito y los costos asociados a la atención de los lesionados frente a las tarifas que actualmente se cobran pueden llegar a afectar la suficiencia de los recursos del SOAT¹. (Resaltado propio).

Tomando en consideración dichos elementos, la Superintendencia Financiera de Colombia calcula las tarifas máximas que pueden cobrar las entidades aseguradoras para expedir el

¹ Superintendencia Financiera de Colombia, 2017. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT para cada una de las 36 categorías de vehículos automotores en Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).

Sobre el resultado de los tres años anteriores

Para la construcción de este proyecto de ley, hemos de tener en cuenta los resultados del ejercicio de análisis y cálculo derivados del número de accidentes de tránsito y los costos asociados a la atención de los lesionados frente a las tarifas, de los últimos tres años.

Así, por ejemplo, se tiene que “los resultados de los análisis realizados por la Superintendencia para los años 2010 a 2016, arrojaron suficiencia de los recursos disponibles en el sistema. Sin embargo, el último estudio realizado evidenció un incremento en los accidentes de tránsito y en el valor pagado por estos, lo que pone en riesgo la suficiencia de los recursos”².

Por lo tanto, la tarifa establecida para el 2018, como producto de los accidentes y la siniestralidad del 2017 tuvo que ser aumentada. En diciembre de 2017, se llegó a la conclusión que la alta accidentalidad y el costo que esto representa llevaron a la Superintendencia Financiera a realizar un alza en las tarifas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat) a partir del primero de enero del 2018. “El último estudio realizado evidenció un incremento en los accidentes de tránsito y en el valor pagado por estos, lo que pone en riesgo la suficiencia de los recursos”³.

El establecimiento de la tarifa máxima definida por la Superintendencia para el año 2018 fue la siguiente:

² Superintendencia Financiera de Colombia, 2017. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

³ Superintendencia Financiera de Colombia, 2017. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Table with 9 sub-tables (Tabla 1-9) detailing SOAT tariffs for various vehicle categories like Motos, Camiones y Camionetas, Vehículos de Carga o Mito, etc., based on capacity and age.

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia, Diciembre de 2017.

Como resultado del mismo ejercicio de análisis registrado en el año 2018, la Superintendencia Financiera concluyó que las tarifas vigentes para el 2019 podrían mantenerse en el mismo nivel, es decir, no iban a sufrir ningún aumento como el del año inmediatamente anterior.

En diciembre de 2018, la entidad publicó en su informe periódico y tras revisar las condiciones técnicas y financieras del SOAT reveló que “la tarifa actual es suficiente para garantizar la sostenibilidad del sistema durante la vigencia 2019, situación que conlleva a mantener la tabla tarifaria que fue modificada mediante la Circular Externa 038 de 2017”⁴

En consecuencia, las tarifas definidas para el 2019 fueron las siguientes:

⁴ Superintendencia Financiera de Colombia, 2018. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Table titled 'TARIFA COMERCIAL SOAT QUE RIGE A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2019' showing various vehicle categories and their corresponding SOAT tariffs.

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia, Diciembre de 2018.

Finalmente, conviene revisar lo sucedido en el año 2019, cuando a finales del mes de diciembre, la Superintendencia Financiera publicó nuevamente la tabla de tarifas, esta vez la correspondiente al 2020. En esta oportunidad la Superintendencia encontró que “como resultado de la revisión anual de las condiciones técnicas y financieras del SOAT se

determinó que el sistema tiene una suficiencia de prima del 4,89% aplicable a partir del primero de enero de 2020⁵.

En la comunicación emitida el 26 de diciembre de 2019, cuando se anunció lo anterior, la entidad destacó:

Esta revisión se hizo con base en la información que las compañías aseguradoras reportan periódicamente a la SFC, la cual fue validada y contrastada con los diferentes sistemas de reporte de acuerdo con lo establecido en el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

Para el análisis correspondiente a 2019 se tuvieron en cuenta 7.817.423 de pólizas expuestas equivalentes a \$1.98 billones en primas devengadas y 696.268 siniestros cuyo valor ascendió a \$1.54 billones, arrojando una suficiencia de 4,89%.

En consecuencia, la tarifa máxima del Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito (SOAT) para 2020 expresada en Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV) se reduce en 4,89% para las 36 categorías del parque automotor.

De acuerdo con los resultados obtenidos por el equipo técnico de la SFC, los propietarios de un vehículo familiar nuevo de entre 1.500 c.c. y 2.500 c.c. tendrán una tarifa del SOAT de 8.85 SMDLV para 2020, 4,89% menos frente a la tarifa vigente para 2019 que era de 9.31 SMDLV.

Es importante mencionar que la reducción en la tarifa del SOAT que regirá a partir del primero de enero de 2020 no modifica las coberturas ni las cuantías definidas por la Ley para este seguro obligatorio, así:

Coberturas	Cuantías
Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios	Hasta 800 SMDLV
Incapacidad Permanente	Hasta 180 SMDLV
Muerte y Gastos Funerarios	750 SMDLV
Gastos de transporte y movilización de los lesionados	10 SMDLV

⁵ Superintendencia Financiera de Colombia, 2019. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Nota: SMDLV = Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes al momento del accidente. Los amparos son para cada lesionado sin importar su número, con excepción de lo previsto para gastos de transporte que se reconocerá en atención a la capacidad del medio de transporte para movilizar en las debidas condiciones a los lesionados.

De todo lo anterior, es viable señalar y concluir que los recursos del SOAT desde el año 2018 se han mantenido con suficiencia. Además, si se tiene en cuenta la situación de pandemia generada por el Covid-19 y que ésta ha frenado la movilidad de vehículos, podría pensarse que la frecuencia y severidad de la siniestralidad no ha debido ser relevante. En consecuencia, la suficiencia de los recursos tampoco ha de estar siendo afectada, sobre todo porque la pandemia no ha servido de justificación para el no cobro de la tarifa del SOAT.

En consecuencia, es viable pensar que el proyecto de ley puede significar un beneficio para quienes deben asumir esta responsabilidad económica, sin que, desde luego, el sistema sufra afectaciones negativas.


Más importante aún, el proyecto de ley podría considerarse como una herramienta que impacte en mejores y responsables prácticas de conducción en el país, contribuyendo a la seguridad vial. De acuerdo con el Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio, en el ámbito de las políticas públicas de transporte, los instrumentos de este tipo se configuran en incentivos para el buen comportamiento en la vía.

La discusión y votación del presente proyecto de ley no genera conflictos de interés, de conformidad con la Ley 2003 de 2019.


De los honorables Congresistas,


NUBIA LÓPEZ MORALES
 Representante a la Cámara
 Departamento de Santander


RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
 Representante a la Cámara
 Departamento de Boyacá


ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ
 Representante a la Cámara
 Archipiélago San Andrés Islas


ALEXANDER BERMÚDEZ LASSO
 Representante a la Cámara
 Departamento del Guaviare


EDGAR ALFONSO GÓMEZ ROMÁN
 Representante a la Cámara
 Departamento de Santander


Fabio Fernando Arroyave R.
 Representante a la Cámara por el Valle del Cauca


ADRIANA GÓMEZ MILLÁN
 Representante a la Cámara
 Partido Liberal

PROYECTO DE LEY NÚMERO 020 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se establecen medidas para promover, difundir y facilitar el uso del lenguaje claro y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY No. _____ DE 2020

“Por medio de la cual se establecen medidas para promover, difundir y facilitar el uso del lenguaje claro y se dictan otras disposiciones”

(Ley de Lenguaje Claro)

El Congreso de Colombia,
DECRETA

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto promover el uso y desarrollo de un lenguaje claro, comprensible y accesible en los textos legales y en la información pública transmitida a la ciudadanía.

Artículo 2. Definiciones. Para efectos de la presente ley se adoptan las siguientes definiciones:

- a) **Lenguaje claro.** El lenguaje claro es un estilo textual y de presentación de los documentos producidos por las entidades, que se caracteriza por contenidos y estructuras concretas, y un diseño orientado al usuario para mejor lectura, comprensión y utilización por parte de las personas.
Un documento estará en lenguaje claro cuando su contenido y diseño le permitan a los destinatarios encontrar fácilmente lo que necesitan, entender la información de manera rápida y usarla para tomar decisiones y satisfacer sus necesidades.
En caso de ser imprescindible el uso de un lenguaje técnico y especializado, la entidad respectiva deberá realizar la contextualización de la información de tal manera que le permita al ciudadano entender de manera clara el alcance de la información.
- b) **Lectura fácil.** Es un método de adaptación de documentos e información compleja, dirigido al conjunto de la ciudadanía, pero con especial incidencia en colectivos en situación o riesgo de exclusión social (personas mayores, personas en situación de discapacidad intelectual, personas con baja cualificación o poco conocimiento del idioma,

etc.). Su objetivo es crear entornos comprensibles y eliminar las barreras para la comprensión, fomentar el aprendizaje y la participación.

Artículo 3. Todas las entidades, públicas y privadas, del orden nacional, departamental, municipal y distrital, que tengan la obligación constitucional y legal de divulgar información pública deberán implementar prácticas y estrategias de lenguaje claro y lectura fácil en aras de reducir costos y cargas para el ciudadano.

Parágrafo 1º. El Gobierno Nacional reglamentará en un término de seis (6) meses un mecanismo para que las entidades de la Rama Ejecutiva introduzcan en sus esquemas de publicación y comunicación, pautas de lenguaje claro y lectura fácil.

Artículo 4. Objetivos del de Lenguaje Claro. Las entidades del Estado deben utilizar un lenguaje claro en la comunicación con los ciudadanos. Son objetivos del lenguaje claro:

- a. Reducir errores y aclaraciones innecesarias.
- b. Reducir costos y cargas para el ciudadano.
- c. Reducir costos administrativos y de operación para las entidades públicas.
- d. Aumentar la eficiencia en la gestión de las solicitudes de los ciudadanos.
- e. Reducir el uso de intermediarios.
- f. Fomentar un ejercicio efectivo de rendición de cuentas por parte del Estado.
- g. Promover la transparencia y el acceso a la información pública.
- h. Facilitar el control ciudadano a la gestión pública y la participación ciudadana.
- i. Fomentar la inclusión social de grupos con discapacidad, para el goce efectivo de derechos en igualdad de condiciones.


Artículo 5. Formación y capacitación. Para cumplir con el propósito de la presente ley, las entidades públicas implementarán directrices de capacitación y formación a los servidores públicos. Las Universidades y organizaciones de la sociedad civil podrán participar en los procesos de formación y capacitación.

Artículo 6. Informes de seguimiento. Los entidades del Estado deberán publicar anualmente en su página web un informe del estado de cumplimiento de la presente Ley.

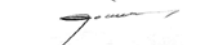
Artículo 7. Vigencia de la Ley. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,


NUBIA LÓPEZ MORALES
 Representante a la Cámara por Santander


JULIÁN PEINADO RAMÍREZ
 Representante a la Cámara por Antioquia


ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ
 Representante a la Cámara
 Archipiélago San Andrés


EDGAR ALFONSO GÓMEZ ROMÁN
 Representante a la Cámara
 Departamento de Santander


ALEXÁNDER BERMÚDEZ LASSO
 Representante a la Cámara
 Departamento del Guaviare


Pablo Fernando Arroyave R.
 Representante a la Cámara por el Valle del Cauca


ADRIANA GÓMEZ MILLÁN
 Representante a la Cámara
 Partido Liberal


JEZMI LIZETH BARRAZA ARRAUT
 Representante a la Cámara
 Departamento del Atlántico

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

PROYECTO DE LEY No. _____ DE 2020

“Por medio de la cual se establecen medidas para promover, difundir y facilitar el uso del lenguaje claro y se dictan otras disposiciones”

(Ley de Lenguaje Claro)

Problema y objetivo del proyecto

El problema principal que buscamos resolver con la presente ley es la desconfianza y la distancia institucional que el lenguaje oscuro y difícil de comprender impone entre el Estado y sus ciudadanos.

En la relación entre personas y organizaciones (sean públicas o privadas) debe primar un diálogo y una comunicación eficaces en el que ambas partes se entiendan y nutran sus perspectivas. El lenguaje claro permite generar la confianza necesaria para construir ese diálogo, elimina las cargas administrativas innecesarias y funciona para solucionar los inconvenientes (vía trámites) que a diario formulan los ciudadanos.

De acuerdo con la bibliografía y la experiencia internacional revisada, el lenguaje claro permite la garantía de un derecho a comprender, necesario para que los individuos adquieran un conjunto de criterios mínimos para tomar decisiones sobre todo aquello que les afecta. Como se ha referido el catedrático de derecho administrativo español, Juli Pocen Solé, en el marco de los principios del buen gobierno y el derecho a una buena administración, las entidades tienen un deber intrínseco de hacerse comprender por los ciudadanos. Ello implica el uso de lenguaje claro.

El objetivo del proyecto es que la información pública sea accesible y oportuna, pero también clara y comprensible y que además contribuya a que el ciudadano pueda encontrar lo que busca, entender lo que encuentra y usarlo de forma fácil y rápida, para el goce efectivo de sus derechos y para la satisfacción plena de sus necesidades.

Antecedentes

En el marco de diversos esfuerzos y arreglos institucionales orientados hacia la renovación y modernización de los procesos estructurales de la Administración Pública, el Estado colombiano se ha preocupado por introducir el enfoque del lenguaje claro para ser más eficiente y reducir las

cargas administrativas. No obstante, lo ha hecho de manera accesoria al interior de programas y políticas de rendición de cuentas, transparencia, información pública y participación ciudadana.

Se han aprobado diferentes documentos por parte del Consejo Nacional de Política Económica y Social (CONPES) desde el año 2010 haciendo referencia a la Política de Rendición de Cuentas de la Rama Ejecutiva a la Ciudadanía y a la Política Nacional de Eficiencia Administrativa al Servicio del Ciudadano. Su contenido resalta la necesidad de que la información entregada a la ciudadanía deba ser comprensible, actualizada, oportuna, disponible y completa.

Como resultado de los intentos por «traducir el lenguaje administrativo a un lenguaje más cotidiano para fomentar la participación ciudadana», se elaboró la Guía de lenguaje ciudadano para la Administración Pública colombiana bajo el liderazgo del Departamento Administrativo de la Función Pública (DAFP) y la Escuela Superior de Administración Pública (ESAP).

Seguidamente, en el año 2014, la expedición de la Ley 1712 “Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones”, contribuyó a la «divulgación de la información pública en diversos idiomas y lenguas y elaboración de formatos alternativos comprensibles» para facilitar el uso de la información de las personas. La Corte Constitucional, cuando declaró su constitucionalidad en la Sentencia C-274 de 2013, señaló que «no basta con informar. Las obligaciones que se le imponen a los sujetos que deben brindar información deben hacer un esfuerzo en centralizar y unificar la información que sea de interés público reduciéndola a un lenguaje sencillo y comprensible para los ciudadanos».

Más recientemente, en julio de 2015, se publicó la “Guía de Lenguaje Claro para Servidores Públicos colombianos”. El objetivo de la guía es que las entidades del Estado utilicen un lenguaje claro y efectivo en sus mensajes a la ciudadanía. La nueva publicación estuvo a cargo del Departamento Nacional de Planeación (DNP), y da pautas sobre el manejo adecuado del lenguaje para comunicar de manera clara y efectiva las tareas que adelantan las distintas entidades públicas.

El Plan Nacional de Desarrollo “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad” recoge, en sus bases, objetivos sobre el uso de un lenguaje claro en la administración pública pues considera que un Estado eficiente y moderno es aquel que se hace comprender plenamente por la ciudadanía.

En virtud de lo anterior, se puede asegurar que Colombia registra unos antecedentes valiosos en la tarea por introducir un lenguaje claro en la administración pública, con el fin de que el ejercicio de derechos por parte de los ciudadanos sea efectivo.

Los contenidos de esta iniciativa legislativa recogen aquellos antecedentes con el ánimo de introducir en Colombia, vía legal, un enfoque de lenguaje claro, y **garantizar el derecho de las personas no solo a acceder a la información pública, sino también a comprenderla.**

De acuerdo con el trabajo y los resultados del “International Plain Language Working Group” (IPLWG)¹, «una comunicación está en lenguaje claro si su redacción, estructura y diseño son tan claros que los lectores previstos pueden encontrar fácilmente lo que necesitan, entender lo que encuentran y utilizar esa información».

Normas constitucionales o legales que soportan el proyecto de ley

El proyecto de ley estatutaria que ahora se presenta y se pone a consideración del Congreso de la República de Colombia encuentra principalmente su fundamento constitucional en los siguientes artículos de la Carta Política.

Artículo 15. *Todas las personas tienen derecho a su intimidad personal y familiar y a su buen nombre, y el Estado debe respetarlos y hacerlos respetar. De igual modo, tienen derecho a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en bancos de datos y en archivos de entidades públicas y privadas.*

En la recolección, tratamiento y circulación de datos se respetarán la libertad y demás garantías consagradas en la Constitución.

La correspondencia y demás formas de comunicación privada son inviolables. Sólo pueden ser interceptadas o registradas mediante orden judicial, en los casos y con las formalidades que establezca la ley.

Para efectos tributarios o judiciales y para los casos de inspección, vigilancia e intervención del Estado podrá exigirse la presentación de libros de contabilidad y demás documentos privados, en los términos que señale la ley.

Artículo 20. *Se garantiza a toda persona la libertad de expresar y difundir su pensamiento y opiniones, la de informar y recibir información veraz e imparcial, y la de fundar medios masivos de comunicación.*

¹ Sus principales miembros son Plain Language Association International, Clarity and the Center for Plain Language.

Estos son libres y tienen responsabilidad social. Se garantiza el derecho a la rectificación en condiciones de equidad.

No habrá censura.

Artículo 23: *Toda persona tiene derecho a presentar peticiones respetuosas a las autoridades por motivos de interés general o particular y a obtener pronta resolución. El legislador podrá reglamentar su ejercicio ante organizaciones privadas para garantizar los derechos fundamentales.*

Artículo 74: *Todas las personas tienen derecho a acceder a los documentos públicos salvo los casos que establezca la ley.*

El secreto profesional es inviolable.

Artículo 78: *La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.*

Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios.

El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.

Así mismo, se soporta en el ya desarrollado derecho fundamental de acceso a la información (Ley 1712 de 2014) protegido a su vez por los artículos 13 de la Convención Americana, 19 de la Declaración Universal de Derechos Humanos y 19 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos.

CONVENCIÓN AMERICANA SOBRE DERECHOS HUMANOS (Pacto de San José)

Artículo 13. Libertad de Pensamiento y de Expresión

1. Toda persona tiene derecho a la libertad de pensamiento y de expresión. Este derecho comprende la libertad de buscar, recibir y difundir informaciones e ideas de toda índole, sin consideración de fronteras, ya sea oralmente, por escrito o en forma impresa o artística, o por cualquier otro procedimiento de su elección.

2. El ejercicio del derecho previsto en el inciso precedente no puede estar sujeto a previa censura sino a responsabilidades ulteriores, las que deben estar expresamente fijadas por la ley y ser necesarias para asegurar:

- a) el respeto a los derechos o a la reputación de los demás, o*
- b) la protección de la seguridad nacional, el orden público o la salud o la moral públicas.*

DECLARACIÓN UNIVERSAL DE DERECHOS HUMANOS

Artículo 19

Todo individuo tiene derecho a la libertad de opinión y de expresión; este derecho incluye el no ser molestado a causa de sus opiniones, el de investigar y recibir informaciones y opiniones, y el de difundirlas, sin limitación de fronteras, por cualquier medio de expresión.

PACTO INTERNACIONAL DE DERECHOS CIVILES Y POLÍTICOS

Artículo 19

Nadie podrá ser molestado a causa de sus opiniones.

- 1. Toda persona tiene derecho a la libertad de expresión; este derecho comprende la libertad de buscar, recibir y difundir informaciones e ideas de toda índole, sin consideración de fronteras, ya sea oralmente, por escrito o en forma impresa o artística, o por cualquier otro procedimiento de su elección.*
- 2. El ejercicio del derecho previsto en el párrafo 2 de este artículo entraña deberes y responsabilidades especiales. Por consiguiente, puede estar sujeto a ciertas restricciones, que deberán, sin embargo, estar expresamente fijadas por la ley y ser necesarias para:*
 - a) Asegurar el respeto a los derechos o a la reputación de los demás;*
 - b) La protección de la seguridad nacional, el orden público o la salud o la moral públicas.*

La mencionada ley 1712 de 2014, revisada por su carácter estatutario a través de la Sentencia C-274/13, fue declarada exequible por haber sido expedida conforme al procedimiento constitucional previsto.

Sobre las funciones que tiene el derecho de acceder a la información pública, la Corte manifiesta en dicha Sentencia que: «en primer lugar, el acceso a la información pública garantiza la participación democrática y el ejercicio de los derechos políticos; en segundo lugar, el acceso a la

información pública cumple una función instrumental para el ejercicio de otros derechos constitucionales, ya que permite conocer las condiciones necesarias para su realización y para alcanzar fines constitucionalmente legítimos; y finalmente, el derecho a acceder a la información pública garantiza la transparencia de la gestión pública, y por lo tanto, se constituye en un mecanismo de control ciudadano de la actividad estatal».

Pero además, aclara nuestro tribunal constitucional que no basta con informar. Las obligaciones que se le imponen a los sujetos que deben brindar información deben hacer un esfuerzo, dice la sentencia, «en **centralizar y unificar la información que sea de interés público reduciéndola a lenguaje sencillo y comprensible para los ciudadanos**». (Cursiva y resaltado nuestro).

Sobre el caso particular del artículo 8 de la ley 1712 (criterio diferencial de accesibilidad para poblaciones específicas), destaca la Corte:

“dado que la publicidad de la información oficial es el principio general que rige en el Estado democrático colombiano, y que uno de los principios de esta ley estatutaria es la divulgación proactiva de la información pública, no resulta acorde con las normas constitucionales y las finalidades de la ley estatutaria, restringir la presentación de la información oficial en diversos idiomas y lenguas pertenecientes a poblaciones específicas de las comunidades étnicas y en formatos alternativos comprensibles para tales grupos, sólo al evento en que se haya presentado solicitud de las autoridades de dichas comunidades, máxime cuando se está frente a sujetos de especial protección constitucional.

En este sentido, y puesto que la garantía más importante del adecuado funcionamiento del régimen constitucional está en la plena publicidad y transparencia de la gestión pública, y que la diversidad de idiomas y lenguas constituye una barrera para el acceso a la información pública y el consecuente ejercicio del derecho a la participación y demás derechos fundamentales que del mismo derivan, la Sala encuentra que los sujetos obligados tienen el deber constitucional de traducir la información pública en todos aquellos casos en que se presente la posible afectación de una o varias comunidades étnicas que no tienen la posibilidad de comunicarse en castellano, lengua oficial de Colombia de acuerdo con el artículo 10 constitucional, aún en el evento en que no medie solicitud de la autoridad o autoridades correspondientes. Este deber se reafirma al consagrar la misma ley el principio de publicidad proactiva. (Subrayado fuera de texto).

De lo anterior se desprende la obligación particular y general de todos los sujetos obligados en la norma de imprimir en sus procesos de divulgación y publicidad de la información, un enfoque de lenguaje claro asociado con lo que recordaría la Secretaría de Transparencia de la Presidencia de la República en su intervención: «lograr que las personas puedan disponer de la información sin

<p><i>la necesidad de que medie una petición, con información de calidad y un lenguaje accesible y de fácil comunicación».</i></p> <p>Conveniencia del proyecto de ley.</p> <p><i>“La escritura clara es un derecho civil”. Al Gore, 1998.</i></p> <p>¿Qué es el lenguaje claro?</p> <p>Se trata de comunicar de una forma clara y simple para que el mayor número posible de personas que tengan acceso a lo que se escribe, pueda encontrar lo que necesita; entender lo que encuentra y usar lo que encuentra para satisfacer sus necesidades. No por lo anterior, el lenguaje claro es simplista, básico o inculto, por el contrario este tipo de escritura tiene que ver con la forma en que se comunica y la eficiencia y claridad de la misma.</p> <p>El éxito del lenguaje claro se determina en que sea fácil de leer, entender y usar e involucra mucho más que simplemente palabras sencillas y oraciones cortas.</p> <p>El lenguaje claro puede ser utilizado en textos de diversas categorías: leyes y documentos gubernamentales, en áreas legales y del derecho, en el sector financiero, en los negocios y entidades que prestan atención a la ciudadanía así como también en textos de carácter científico. En Sudáfrica, por ejemplo, el Estatuto de Protección al Consumidor en su artículo 22 establece el “Derecho a la información en lenguaje claro y comprensible”. Por lo que se convirtió en obligación para las entidades del sector financiero entregar documentos al consumidor en lenguaje claro.</p> <p>En 2010, Estados Unidos se convirtió en el primer país en legislar sobre la materia. El Congreso aprobó el “Plain Writing Act” para mejorar la efectividad y responsabilidad de las Agencias Federales hacia el público mediante la promoción de la comunicación clara desde el Gobierno para el uso y entendimiento del público.</p> <p>Se hace evidente como el lenguaje claro no está limitado al sector privado o al sector legal, hablar en lenguaje claro es competencia y responsabilidad de todos.</p> <p>¿Cuáles son los beneficios del lenguaje claro?</p> <p>Son múltiples los beneficios reconocidos al uso del lenguaje claro. A nivel estatal reduce el uso de intermediarios, aumenta la eficiencia y eficacia en la gestión de las solicitudes de los ciudadanos, promueve la transparencia y el acceso a la información, facilita el control y la participación ciudadana y fomenta la inclusión social para grupos con discapacidad.</p>	<p>Escribir con lenguaje claro genera certeza sobre lo que se está leyendo, la información que no se escribe de forma clara exige que se tenga que reescribir o aclarar, generando así más tiempo y recursos para explicar lo que desde un principio se quería transmitir.</p> <p>Comunicar con lenguaje claro nos ayuda a ahorrar costos administrativos y costos de los trámites de peticiones, quejas y reclamos. Transformar leyes y algunos textos de consulta general a lenguaje claro es un proceso que ya han realizado varios países y que genera algunos costos en el corto plazo, pero que genera beneficios y ahorro en el largo plazo.</p> <p>Se ha evidenciado que la comunicación tradicional del ámbito jurídico y la que proviene de las entidades estatales no comunica correctamente; y que el lenguaje claro sí mejora el entendimiento de los lectores. De igual forma se ha señalado que los documentos jurídicos, incluso los más complejos, se pueden escribir en lenguaje claro sin perder la exactitud y precisión.</p> <p>A nivel empresarial, han sido incuestionables los beneficios de usar lenguaje claro. Al comunicarse con los clientes de una forma clara y precisa se ahorra tiempo y dinero ya que se reducen, por ejemplo, las llamadas solicitando ayuda o con ciertos procedimientos, y de esta forma se reducen los recursos que se deben disponer para atender este tipo de solicitudes haciendo más competitiva la compañía.</p> <p>El lenguaje claro en el legislativo</p> <p>Las normas son parte fundamental del Estado. A través de estas se establecen reglas y lineamientos para la sociedad. Sirven también como mecanismo de control y limitación a conductas dentro de la sociedad. Por vía de estas se amparan los derechos de todos, por lo que el Estado debe velar por que las leyes sean claras y de fácil comprensión.</p> <p>Quienes redactan las leyes deben pensar para quiénes las escriben y sobre todo que quienes deben comprender el texto que se está redactando son los ciudadanos y no únicamente los grupos especializados de algún sector, el Gobierno o incluso los mismos congresistas.</p> <p>El propósito de la legislación es ser comunicada de manera exitosa, la claridad requiere simplicidad y precisión. Cuando los ciudadanos se encuentran ante una ley, tienen la expectativa de poder entenderla plenamente y encontrar una solución a sus necesidades.</p> <p>El rol del lenguaje claro en la relación entre ciudadanía e instituciones públicas</p> <p>Es necesario transformar la relación entre las instituciones públicas y los ciudadanos. Hay que acercar el Estado al ciudadano y una de las formas más efectivas de hacerlo es fomentando la transparencia. Uno de los propósitos esenciales del Estado es garantizar el goce efectivo de</p>
<p>derechos y el cumplimiento de deberes de los ciudadanos, por lo que tiene el deber de transmitir de forma clara la información sobre sus trámites y servicios.</p> <p>El lenguaje claro en Colombia</p> <p>En Colombia, el Gobierno ha encontrado que las entidades públicas deben utilizar lenguaje claro porque:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Es una necesidad que el ciudadano comprenda la información pública y la utilice para ejercer sus derechos, con base en acuerdos sobre lo que entendemos por determinado asunto de interés común. • Es una obligación hacerse entender por el ciudadano: el servidor público trabaja para la gente, para el ciudadano, a quien presta un servicio, informa y le rinde cuentas sobre lo que es de todos. • Es una ventaja: enriquece la gestión, el punto de vista del ciudadano, habla del resultado que se debe presentar como servidor público, lo evalúa, le sugiere ajustes, le confirma el camino. <p>De acuerdo con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), en los resultados de la encuesta de 2012, tan sólo el 44% de los encuestados se declaró satisfecho con el lenguaje y la forma de expresarse de los funcionarios que atendieron sus solicitudes o requerimientos. Adicionalmente, el 37% se declaró satisfecho con la “claridad en el proceso de trámites o servicios a realizar”.</p> <p>En el año 2018 el DNP lanzó un Curso de Lenguaje Claro para servidores públicos, pues encontró que el 90% de los colombianos considera que la Administración Pública no se comunica de manera clara y comprensible².</p> <p>La percepción de los ciudadanos respecto a la gestión de trámites y servicios provistos por las entidades del Estado manifiesta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Información incompleta y poco precisa. • Uso de palabras técnicas, siglas y extranjerismos. • La información proporcionada por las entidades no corresponde con la realidad de los trámites y servicios. <p>² Entrevista Luis Fernando Mejía (ex Director DNP). Funcionarios públicos volverán a clases para mejorar su comunicación. En línea: https://www.rcnradio.com/educacion/funcionarios-publicos-volveran-clases-para-mejorar-su-comunicacion</p>	<p>Con el objeto de hacer más claro el lenguaje al interior de las entidades públicas, entre otros, el Gobierno Colombiano se comprometió a través del Open Government Partnership (2012), con alcanzar la meta del “lenguaje claro al ciudadano y la calidad de la información” el cual busca que la información publicada por las entidades cumplan con estándares de: funcionalidad, confiabilidad, utilidad, relevancia, credibilidad, accesibilidad, oportunidad, coherencia, aplicabilidad, no redundancia, pertinencia, disponibilidad, interpretabilidad y comparabilidad. Así mismo se deberán generar directrices y apoyo en capacitación a los servidores públicos para que el lenguaje con que se brinde la información sea claro y de fácil recordación para el ciudadano (estrategia plain language). Este proyecto de ley está encaminado para contribuir con el alcance de esa meta.</p> <p>Es claro entonces que pese a los esfuerzos realizados para mejorar la comunicación entre el Estado y la ciudadanía y los lineamientos y compromisos sobre lenguaje claro, en Colombia se siguen evidenciando dificultades en el cómo se comunica. Se hace necesario entonces reforzar legalmente la materia para alcanzar los compromisos adquiridos en este campo y conseguir así que los ciudadanos comprendan efectivamente lo que leen y se les comunica garantizando de esta forma el goce efectivo de sus derechos.</p> <p>Experiencia comparada</p> <ul style="list-style-type: none"> - En Canadá, el Departamento de Educación recopiló experiencias de los departamentos gubernamentales en cuanto a las estrategias para adoptar lenguaje claro y editó una guía para promover su uso en todos los niveles de gobierno. - En España, el Ministerio de Administraciones Públicas promovió el uso del lenguaje llano entre las agencias gubernamentales para construir una identidad plural, superando barreras que generan las diferentes lenguas que se hablan en ese país. - En Estados Unidos, a partir del mandato presidencial de Bill Clinton, se han constituido redes de acción en varias instituciones del Gobierno Federal y en los gobiernos estatales con la intención de mejorar la comunicación y las normas que los ciudadanos deben acatar. - En el Reino Unido, se han llevado a cabo proyectos para simplificar normas y trámites relacionados con el pago de impuestos y recientemente se ha impulsado el uso de lenguaje claro en la información contenida en las páginas gubernamentales.

- En Suecia, el Gobierno central a través del Ministerio de Justicia ha promovido la comunicación efectiva entre la administración pública y la sociedad por más de 30 años³.
- En América Latina se están fomentando Redes de Lenguaje Claro para promover el uso del lenguaje claro en todos los poderes públicos. Chile, Argentina y Colombia cuentan con experiencias en este sentido.

España

Santiago Muñoz Machado, catedrático de Derecho Administrativo en España y Secretario de la Real Academia Española (RAE), ha sostenido que en el mundo del derecho, tanto el teórico como el aplicado en leyes y sentencias, se ha asumido la claridad como un deber y también como un derecho que tienen los ciudadanos⁴. En su país, España, incluso desde la Corona, demandan cada vez, con más insistencia, un lenguaje claro y riguroso en el periodismo y en el ámbito público.

Basados en la convicción de que «sin lenguaje claro no existen sociedades democráticas» y que «es, sencillamente, una exigencia de justicia, porque resulta imprescindible para que los afectados en cada campo puedan ejercer su autonomía, que supone comprensión y posibilidad de participación activa»⁵, en España, y básicamente en la Unión Europea, existen muy diversos mecanismos que tienen como objeto principal, eliminar barreras de accesibilidad cognitiva y erradicar el lenguaje judicial hermético, oscuro y poco claro.

Darío Villanueva, ex director de la RAE, asegura que «existen leyes escritas de tal modo que los que tenemos que cumplirlas no somos capaces de comprenderlas, por la oscuridad que a veces parece incluso deliberada por parte de los legisladores, que empaña su formulación verbal»⁶. Por esa razón, la RAE junto al Tribunal Supremo y el Consejo General del Poder Judicial, elaboraron un Diccionario de español jurídico. Esta herramienta aspira a ser de toda la utilidad para los ciudadanos españoles en el ejercicio pleno de comprender la justicia y los asuntos públicos.

³ De Sousa Rodrigues, Giovanna. 2015. El lingüista en el Parlamento. EN: Gordejuela Senosiain, A., Izquierdo Alegria, D., Jiménez Berrio, F., De Lucas Vicente, A. y M. Casado Velarde (eds.) (2015): *Lenguas, lenguaje y lingüística*. Contribuciones desde la Lingüística General. Pamplona: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Navarra. ISBN: 978-84-8081-478-2.

⁴ El País. España. 20 de enero de 2017. La claridad de los textos es un deber de los juristas. Consultado el 30 de junio de 2017. http://politica.elpais.com/politica/2017/01/24/actualidad/1485287452_141787.html

⁵ El Mundo. España. 3 de mayo de 2017. La reina pide un lenguaje claro y riguroso en el periodismo y ámbito público. Consultado el 30 de junio de 2017. <http://www.elmundo.es/cultura/2017/05/03/5909c430e2704ef2338b464f.html>

⁶ Ibid.

La reivindicación de la claridad en las resoluciones judiciales es algo que, según se desprende de diferentes encuestas, pide el 82% de la población. Así lo sostiene la profesora de Derecho, Cristina Carretero González, Directora del Grupo de Investigación Derecho y Lenguaje de la Universidad Pontificia Comillas.

Las sentencias –y otras resoluciones– cuyos razonamientos son normalmente completos y de calidad, también suelen contener terminología técnica poco o nada explicada a su destinatario natural. Se observan términos oscuros, arcaicos, con giros retóricos y expresiones desfasadas, latinismos, subordinaciones... Todo ello con una redacción en párrafos extensos con oraciones realmente complejas, lo cual deriva en una sensación de oscuridad innecesaria⁷.

La Comisión Europea debe redactar muchos tipos distintos de documentos. Cualquiera que sea su género (legislación, un informe técnico, actas de reuniones, un comunicado de prensa o un discurso) un documento claro siempre será más eficaz y se entenderá más fácil y rápidamente⁸. Con el fin de dar pautas en todo el ámbito europeo, existe el manual “Cómo escribir con claridad”.

A propósito, la profesora Carretero recuerda que la claridad es un elemento sustancial de la seguridad jurídica y de la tutela judicial efectiva y que además supone ahorro de tiempo y de costes, y que derivada de la necesidad lógica de quienes han de conocer su futuro jurídico personal o patrimonial, o ambos, hoy prevalecen ciertas exigencias normativas.

La Carta de Derechos de los Ciudadanos ante la Justicia reconoce al ciudadano “el derecho a que las sentencias y demás resoluciones judiciales se redacten de tal forma que sean comprensibles por sus destinatarios”. Las recomendaciones de la Comisión de Modernización del Lenguaje Jurídico solicitaron de los implicados en la comunicación jurídica mayor esfuerzo para lograr el citado fin.

A los letrados se les van exigiendo paulatinamente formalidades relacionadas con la precisión y la brevedad para lograr escritos más definidos. La propia Sala de Gobierno del Tribunal Supremo (TS) aprobó la Guía breve del prontuario de estilo para el propio TS. Incluso las instituciones europeas redactaron recomendaciones sobre cómo escribir con claridad. Pues bien, iniciada ya la exigencia de formalidades y claridad para los abogados, y para el TS, es esperable que todos nuestros juzgadores se esfuercen, en la misma medida, por comunicar más claramente

En Suecia, hace ya algunos años, se decidió elaborar un test de autoevaluación de redacción para jueces basándose en 11 categorías: adaptación a los destinatarios; registro y tono (más coloquial); claridad argumentativa del fallo y de los razonamientos del tribunal; ayuda al lector (índices,

⁷ Carretero González, Cristina. 21 de marzo de 2017. ¿Qué quiere decir usted, Señoría? Consultado el 30 de junio de 2016. https://cincodias.elpais.com/cincodias/2017/03/21/economia/1490115296_787162.html

⁸ Manual “Cómo escribir con claridad” de la Comisión Europea. Consultado el 30 de junio de 2017. <http://lenguajeadministrativo.com/wp-content/uploads/2015/10/C%3Bmo-escribir-con-claridad-2013-CE.pdf>

resúmenes, explicaciones de términos especializados); encabezamientos y correspondencia con su contenido; cohesión (conectores, subdivisión en párrafos); extensión de las frases; léxico y expresiones (lenguaje corriente); ortografía y corrección lingüística, y diseño gráfico. En España también es posible.⁹

La extensa cita de la profesora Carretero, quien además es la Representante de la organización *Clarity International* en España, cobra especial relevancia siempre que pone de manifiesto la experiencia española y se asoma a la de países nórdicos.

Uno de los pioneros, dice el periodista Javier Badía, en lo que bien podemos calificar de movimiento por el lenguaje claro en el mundo es Suecia. Tiene por objetivo, señala un experto sueco, “modernizar y simplificar el lenguaje que se utiliza en la legislación para que ésta sea más fácil de leer a través de índices, de encabezados informativos, de una estructura lógica y de artículos breves”. Empezó desde el Ministerio de Justicia en 1976¹⁰.

Reino Unido

En el año 1997, el Comité de Administración Pública del Renio Unido (Public Administration Select Committee, PASC) ordenaba que de ahora en adelante las leyes que se aprobaran en el Parlamento británico debían estar escritas en un inglés sencillo y proponía la reescritura de algunos documentos gubernamentales¹¹. El objetivo: prescindir de un lenguaje arcaico que no entienden la mayoría de los ciudadanos.

Con este punto de partida se han instaurado grupos como el “International Plain Language Working Group” (IPLWG), un proyecto global que está compuesto por diferentes asociaciones en el mundo y cuyo trabajo se ha venido concentrando desde 2009 en varias iniciativas: i) la definición de lenguaje claro; ii) el establecimiento de normas sobre lenguaje claro; iii) el diseño de una institución internacional de lenguaje claro; iv) la formación y certificación para profesionales; v) la investigación y publicaciones relacionadas con el lenguaje claro y; vi) la promoción del lenguaje claro.

Clarity International, uno de los miembros del IPLWG, tiene el propósito de practicar el lenguaje claro en los textos legales y formales para facilitar el acceso a una información cada vez más comprensible. Desde el año 1983, cuando nació en Londres, Clarity se ha propuesto evitar

⁹ Op. Cit. Carretero.

¹⁰ Badía, Javier. 2017. Sobre lenguaje claro. Consultado el 30 de junio de 2017. <http://lenguajeadministrativo.com/sobre-el-lenguaje-claro/>

¹¹ Departamento Nacional de Planeación de Colombia, DNP. 2015. Guía de lenguaje claro para servidores públicos en Colombia. Bogotá.

limitaciones arcaicas, oscuras y extremadamente elaboradas en el lenguaje jurídico, así como ayudar en la redacción de documentos legales con altos grados de certeza y comprensión.

La filosofía que dirige sus acciones radica en el convencimiento de que utilizar un lenguaje claro en el ámbito del derecho y más aún, en el amplio margen de las administraciones públicas, contribuye inexorablemente al goce efectivo y ejercicio pleno de derechos.

Sin convertirse en un lenguaje vulgar o infantil, el lenguaje claro pretende ser totalmente sencillo y preciso pero al mismo tiempo accesible. Se trata de un lenguaje que usa expresiones inteligibles, aciertan en decir la profesora Cristina Carretero y Jorge Pérez García, Presidente del Instituto Lectura Fácil de España.

De manera pues que las razones para fomentar el uso del lenguaje claro son tan diversas y probadas, señaladas por Carretero y Pérez, en la Guía breve sobre Lenguaje Claro que prepararon en compañía de otros colaboradores:

El lenguaje claro proporciona:

- 1. Efectividad e impacto del mensaje.** Si se utiliza un lenguaje claro, el mensaje llegará a su destinatario y éste lo comprenderá. Por ello, el impacto del mensaje será mayor si utiliza un lenguaje comprensible porque resultará accesible y es preferido por su lector o escuchante.
- 2. Seguridad frente a ambigüedad.** Hay seguridad en la comprensión cuando no hay varias posibles interpretaciones, en especial, malas interpretaciones que induzcan a error.
- 3. Localización de la información.** En un enunciado claro debe poder identificarse con claridad el mensaje, y dentro de él, la idea principal de la secundaria.
- 4. Reducción de tiempo y costes evitando conflictos.** Si el mensaje es claro, no necesita dedicar otros recursos a volver a explicar lo que no se entiende. Se evitan conflictos que pueden acabar en los tribunales para buscar responsabilidades por la falta de claridad, en contratos, normas, etc.
- 5. Reducción de la discrecionalidad,** impulso de la transparencia y refuerzo de la democracia.
- 6. Generación de confianza.** Lo que no entendemos nos produce desconfianza. Lo que entendemos, genera esa confianza. Así, el cumplimiento de las obligaciones ciudadanas

será consecuencia directa de la generación de confianza en las instituciones, lo que pasa por la exposición clara de normas justas.

México

De acuerdo con la Guía de Lenguaje Claro para Servidores Públicos de Colombia emanada del Departamento Nacional de Planeación, en cuyo contenido aparecen algunos antecedentes internacionales, México se convirtió en el primer país de habla hispana en adoptar como política pública la utilización de un lenguaje claro en las comunicaciones entre el Gobierno y los ciudadanos.¹²

El Plan Nacional de Desarrollo 2007-2012 del gobierno de Vicente Fox establece que la información que transmiten las dependencias y entidades gubernamentales debe ser “comprensible [...], confiable, clara y veraz” (Guzmán, 2012, pág. 13)¹³.

Para dar desarrollo a lo anterior, la Secretaría de la Función Pública, SFP, (lo que para los colombianos sería el Departamento Administrativo de la Función Pública, DAFP) elaboró el Manual de Lenguaje Claro de México, cuya tesis central es que “el Gobierno tiene la obligación de proporcionar a los ciudadanos, información clara y entendible que fomente la transparencia, la rendición de cuentas y la mejora de la gestión”. El uso de un Lenguaje Claro y accesible orientado a las necesidades de información de todos los mexicanos, fortalece el entendimiento, la transparencia y la certeza jurídica, sostiene la SFP.

Chile y Argentina

Chile y Argentina se configuran como los grandes referentes actuales en materia de lenguaje claro. “Los esfuerzos para promover el uso de lenguaje claro en Chile los dirige la Biblioteca del Congreso Nacional (BCN), que desde 1940 ha venido desarrollando diferentes servicios y productos destinados a facilitar el acceso y la comprensión de las leyes”¹⁴.

En 2003, la Biblioteca del Congreso Nacional presentó el programa “LEY FÁCIL”, una iniciativa que busca que los ciudadanos puedan comprender con mayor facilidad las normas aprobadas por el Congreso. Así, los ciudadanos acceden a las leyes en un lenguaje simple, claro y directo. El programa, diseñado en distintos formatos y medios, toma en cuenta las características de sus audiencias, como los invidentes, las lenguas originarias y los estilos de comprensión de los textos (Ferreiro, 2012)¹⁵.

¹² Departamento Nacional de Planeación de Colombia, DNP. 2015. Guía de lenguaje claro para servidores públicos en Colombia. Bogotá.

¹³ Ibid.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Ibid.

suscribieron seis de las más importantes instituciones públicas de Chile (Corte Suprema, Contraloría General de la República, Cámara de Diputados, Biblioteca del Congreso Nacional, Consejo para la Transparencia, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso), el que entre sus intenciones señala:

- “Consolidar una Red de Lenguaje Claro (Red-LC) al interior de sus instituciones y promoverla en otros órganos públicos;
- Utilizar lenguaje claro en los documentos y/o iniciativas, escritas o audiovisuales, que emanen de las partes firmantes;
- Promover y difundir el uso del lenguaje comprensible al interior de las entidades firmantes, como en otras instituciones públicas con las cuales se relacionen;
- Elaborar estándares de lenguaje claro y comprensible que sean considerados por los distintos organismos del Estado en la redacción de normas y de documentos públicos”.

A dos meses de la firma del acuerdo, se nos suma el Poder Ejecutivo a través de sus oficinas de transparencia, lo que constituye un segundo hito¹⁷.

Finalmente la Red Argentina de Lenguaje Claro representa un esfuerzo institucional entre varias entidades que de manera individual y colectiva, promueven el lenguaje claro como un mecanismo más de acceso a la justicia, para aumentar el conocimiento ciudadanos de sus propios derechos y obligaciones y para incentivar la participación.

Red de Lenguaje Claro Colombia

En octubre de 2018 se firmó un Acuerdo de Intención (sin fines de lucro) para crear en Colombia la Red de Lenguaje Claro (Red LC – Colombia). El objetivo de ese acuerdo es generar iniciativas, proyectos y medidas que promuevan, difundan y faciliten el uso del lenguaje claro al interior de las entidades públicas de la rama ejecutiva, legislativa y judicial, como también en los organismos autónomos e independientes del Estado¹⁸.

El Departamento Nacional de Planeación, la Cámara de Representantes, el Instituto Caro y Cuervo, la Universidad Eafit y la Universidad de los Andes iniciaron este proyecto y hasta el momento, se han adherido a la Red la Universidad Icesi, la Universidad del Norte, la Veeduría Distrital de Bogotá y la firma de abogados Peña & Asociados.

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Acuerdo de Intención firmado entre el Departamento Nacional de Planeación, la Cámara de Representantes, el Instituto Caro y Cuervo, la Universidad Eafit y la Universidad de los Andes.

Pero, eso sí, las iniciativas trascienden el ámbito legislativo. Desde el año 2016, la Comisión de Lenguaje Claro, creada en el seno del Poder Judicial de la República de Chile, convoca al Concurso Nacional de Sentencias en Lenguaje Claro, cuyo objeto es el de distinguir y reconocer al juez que haya redactado una sentencia en lenguaje claro que garantice su fácil comprensión por parte de los usuarios.

En la convocatoria de ese concurso, el primero, se puede leer:

El Poder Judicial de Chile, a través de su Comisión de Lenguaje Claro, en cumplimiento del mandato constitucional y las convenciones suscritas por el Estado de Chile y consciente del rol que le cabe en la comunicación con la ciudadanía y con el propósito de reconocer la labor de aquellos que redactan sus sentencias en lenguaje claro y sencillo (también llamado “lenguaje claro o ciudadano”), convoca a todos y todas los interesados: usuarios (as), abogados (as), académicos (as), estudiantes, funcionarios (as), magistradas (as) del país para participar en el Primer Concurso Nacional de Sentencias Redactadas en Lenguaje Claro.

La experiencia de Chile también es rescatada junto a la de otros países por Giovana de Sousa Rodrigues en su trabajo “El Lingüista en el Parlamento”, destacando que allí, la Presidencia del Senado comenzó a impulsar el uso de Lenguaje Ciudadano para contribuir a la transparencia y eficacia de las leyes; elemento clave en la consolidación democrática.

Claudia Poblete Olmedo, Profesora y Jefa de Departamento de Comunicación y Habilidades profesionales de la Escuela de Derecho de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, y además, Representante de Clarity International en Chile, entiende “que la transparencia no pasa solo por poner en la web los datos de gastos o ingresos o subir más y más documentos de libre acceso, sino que esa información [sea] comprensible para los ciudadanos”¹⁶.

Sobre el caso de su país, la profesora Poblete sostiene que el Poder Judicial chileno tomó la delantera y partió con una propuesta interna de proyecto de “Simplificación de resoluciones judiciales” que se concretó en una Comisión de Lenguaje permanente en la Corte Suprema.

Así las cosas, se produce un “giro” en las instituciones públicas chilenas. De esta forma, comenzamos a reunirnos un grupo de servidores públicos cuyo interés era y es cómo lograr que los contenidos y documentos de acceso público fueran comprensibles para los ciudadanos. Realizamos cursos, dimos charlas, todo de forma voluntaria. El sueño era crear una red de instituciones públicas que demostraran y trabajaran en pro del derecho a comprender.

Luego de dos años de reunirnos y vencer a nuestras instituciones que el lenguaje claro se necesita para profundizar la democracia, para aumentar la confianza de las personas en sus instituciones, entre otras cosas, llegamos a la firma de un acuerdo en marzo de 2017 que

¹⁶ Poblete Olmedo, Claudia. 2017. Lenguaje claro en Chile: de intenciones particulares a un acuerdo y política pública. Consultado el 30 de junio de 2017. <http://www.lenguajejuridico.com/lenguaje-claro-chile/>

El conjunto de estas entidades tiene como responsabilidad, lograr la apropiación social e institucional del lenguaje claro. Para lograrlo, cada una de las entidades que pertenecen a la Red designan un grupo de personas que se reúnen periódicamente para:

1. Utilizar lenguaje claro en los documentos y/o iniciativas, escritas o audiovisuales, que emanen de las partes constituyentes y adherentes;
2. Promover y difundir el uso del lenguaje comprensible tanto al interior de las partes constituyentes y adherentes, como en otras instituciones públicas o privadas con las cuales se relacionen;
3. Intercambiar información necesaria para la mejor realización de los compromisos anteriores;
4. Generar espacios de promoción a nivel nacional e internacional de la estrategia de Lenguaje Claro (encuentros académicos, mesas de trabajo interinstitucionales, campañas de comunicación a través de redes sociales o páginas web, etc.), lo que no compromete recursos financieros de las entidades participantes.
5. Desarrollar iniciativas de innovación, difusión, medición, cualificación, evaluación y gestión del conocimiento en lenguaje claro.

La Red LC – Colombia ha servido como plataforma para compartir conocimientos, habilidades y experiencias del lenguaje claro y también para incentivar el interés de otras entidades públicas en la promoción y uso del lenguaje claro.

Conflicto de interés


Dando cumplimiento a lo establecido en la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, se considera que la discusión y votación del presente proyecto de ley no genera conflictos de interés, puesto que no generaría beneficios particulares, actuales y directos a los congresistas.

De los honorables Congresistas,


NUBIA LÓPEZ MORALES
 Representante a la Cámara por Santander


JULIÁN PEINADO RAMÍREZ
 Representante a la Cámara por Antioquia


ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ
 Representante a la Cámara
 Archipiélago San Andrés


EDGAR ALFONSO GÓMEZ ROMÁN
 Representante a la Cámara
 Departamento de Santander


ALEXANDER BERMÚDEZ LASSO
 Representante a la Cámara
 Departamento del Guaviare


Fabio Fernando Arroyave R.
 Representante a la Cámara por el Valle del Cauca


ADRIANA GÓMEZ MILLÁN
 Representante a la Cámara
 Partido Liberal


JEZMI LIZETH BARRAZA ARRAU
 Representante a la Cámara
 Departamento del Atlántico

PROYECTO DE LEY NÚMERO 021 DE 2020 CÁMARA DE REPRESENTANTES

por medio de la cual se establecen los lineamientos de política pública para el desarrollo, uso e implementación de Inteligencia Artificial y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY _____ 2020 CÁMARA DE REPRESENTANTES

"Por medio de la cual se establecen los lineamientos de política pública para el desarrollo, uso e implementación de Inteligencia Artificial y se dictan otras disposiciones".

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES PRELIMINARES

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos de política pública para el desarrollo, uso e implementación de la Inteligencia Artificial.

ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de interpretación de la presente ley se establecen las siguientes definiciones:

DATO: información dispuesta para análisis y desarrollo de algoritmos.

INTELIGENCIA ARTIFICIAL: disciplina científica que se ocupa de crear programas informáticos que ejecutan operaciones comparables a las que realiza la mente humana, como el aprendizaje o el razonamiento lógico.

ARTÍCULO 3. PRINCIPIOS. Para efectos de interpretación y aplicación de la presente ley se establecen los siguientes principios:

AUTORIDAD HUMANA: toda decisión o dato de Inteligencia Artificial es auditable, revisable y controvertible por la decisión humana.

BIEN COMÚN: el uso, desarrollo e implementación de la Inteligencia Artificial no podrá tener como objetivo diferente el del bien común.

COOPERACIÓN: las investigaciones en Inteligencia Artificial propenderán por la cooperación en materia de prevención del riesgo.

DISEÑO SEGURO: en todas las etapas de diseño y desarrollo de Inteligencia Artificial se deberán prever los efectos dañinos debiéndose abstener la implementación por evidencia de riesgo e inseguridad.

PREVALENCIA DE LA INTELIGENCIA HUMANA: prevalecerá la decisión humana sobre los resultados que se establezca por medio de la Inteligencia Artificial.

INVESTIGACIÓN PREVENTIVA: las investigaciones en inteligencia artificial en todo momento deberán contar con desarrollos paralelos de prevención de riesgos.

ARTÍCULO 4. COMISIÓN DE TRATAMIENTO DE DATOS Y DESARROLLOS CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL. Créase una Comisión de Tratamiento de Datos y Desarrollos con Inteligencia Artificial, sin personería jurídica, que se conformará por:

1. El ministro de Ciencia, Tecnología e Innovación
2. El ministro de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.
3. El Procurador General de la Nación
4. El director del Departamento Administrativo de Planeación Nacional.
5. Un representante de las universidades, el cual deberá contar con acreditación en alta calidad y acreditación institucional internacional.

ARTÍCULO 5. FUNCIONES DE LA COMISIÓN DE TRATAMIENTO DE DATOS Y DESARROLLOS CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL. La Comisión de Tratamiento de Datos y Desarrollos con Inteligencia Artificial tendrá las siguientes funciones:

1. Avalar las solicitudes institucionales sobre desarrollos e implementación de Inteligencia Artificial.
2. Proyectar y divulgar los reglamentos técnicos para el uso, desarrollo e implementación de la Inteligencia Artificial.
3. Asesorar al Congreso de la República en las iniciativas relacionadas con Inteligencia Artificial.
4. Proponer iniciativas tecnológicas de Inteligencia Artificial en la gestión pública.
5. Proponer iniciativas tecnológicas de Inteligencia Artificial para el desarrollo económico, social y ambiental.
6. Darse su propio reglamento.

TÍTULO II

DE LA POLÍTICA SOBRE CRECIMIENTO INCLUSIVO, DESARROLLO SOSTENIBLE Y BIENESTAR

ARTÍCULO 6. INTELIGENCIA ARTIFICIAL PARA EL CRECIMIENTO INCLUSIVO. Las entidades del orden nacional y local que desarrollen políticas de crecimiento y productividad y que implementen la incorporación de Inteligencia Artificial deberán incluir frente a las metas de desarrollo económico, metas de desarrollo social.

ARTÍCULO 7. INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO: El Gobierno Nacional por medio del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible deberá reglamentar los requerimientos técnicos necesarios para implementar la inteligencia artificial en aras de la eficiencia energética, control de deforestación, movilidad amigable con el ambiente e incluirlo como instrumento planificación y gestión conforme los terminos de que trata la ley 1931 de 2018.

ARTÍCULO 8. INTELIGENCIA ARTIFICIAL EN EL SISTEMA NACIONAL DE CAMBIO CLIMÁTICO: El Gobierno Nacional, por medio del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible incorporará en el Sistema Nacional de Cambio Climático la Inteligencia Artificial como instrumento para gestionar la mitigación de gases efecto invernadero y la adaptación al cambio climático.

TÍTULO III

DE LA POLÍTICA SOBRE LOS VALORES CENTRADOS EN EL SER HUMANO Y EQUIDAD

ARTÍCULO 9. PREVALENCIA DE LA INTELIGENCIA HUMANA SOBRE LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL. Las políticas del orden nacional o local para el uso, desarrollo e implementación de la inteligencia artificial deberán tener como propósito el bien común y la satisfacción de las necesidades propias del ser humano preservando en todo aspecto la prevalencia de la inteligencia humana sobre la inteligencia artificial.

ARTÍCULO 10. PRESERVACIÓN DEL SER HUMANO Y SU ENTORNO AMBIENTAL. Las políticas del orden nacional o local para el uso, desarrollo e implementación de la inteligencia artificial deberán tener como propósito al preservación del ser humano y su entorno ambiental para la detección temprana de epidemias, diagnósticos de salubridad y desarrollo de medicamentos.

Los desarrollos de Inteligencia Artificial podrán ser declarados de utilidad pública e interés social.

ARTÍCULO 11. IGUALDAD EN EL DATO: Las políticas del orden nacional o local para el uso de los datos por parte de la Inteligencia Artificial no pueden permitir que se generen resultados que resulten como actos discriminatorios, por lo cual se deberá garantizar la igualdad de trato e igualdad de oportunidades.

Parágrafo: la búsqueda de información por vía de Inteligencia Artificial que incida en restricciones de la libre competencia será sancionada por la Superintendencia de Industria y Comercio.

TÍTULO IV

DE LA POLÍTICA EN TRANSPARENCIA Y EXPLICABILIDAD

ARTÍCULO 12. CONOCIMIENTO DEL USO DE DATOS. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que los responsables en el uso, implementación y desarrollo de la Inteligencia Artificial tienen la obligación de informar expresamente a los titulares de los datos usados en el tratamiento que se les está otorgando a los mismos y los resultados obtenidos.

PARÁGRAFO: Los responsables en el uso, desarrollo e implementación de la Inteligencia Artificial deberán comunicar a los titulares de los datos que los mismos están interactuando con un sistema de IA y la manera en que lo está haciendo.

Los titulares de los datos y sus herederos adquieren el derecho irrenunciable a eliminar el dato en cualquier momento. Para tal fin, los responsables que implementen y desarrollen Inteligencia Artificial deberán eliminar el dato dentro de los cinco (05) días hábiles siguientes a la solicitud de su titular.

ARTÍCULO 13. COMPRESIÓN DEL USO DE DATOS. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que los responsables en el uso, implementación y desarrollo de la Inteligencia Artificial tienen la obligación de informar expresamente a los titulares el manejo que se les está dando a sus datos y los resultados obtenidos utilizando herramientas de comprensión especiales y atendiendo un nivel de inclusión conforme las características particulares de la persona y sus condiciones especiales.

ARTÍCULO 14. EXPLICABILIDAD. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que los responsables en el uso, implementación y desarrollo de la Inteligencia Artificial tienen la obligación de garantizar que se conocen las causas que dan lugar a las decisiones, resultados o predicciones de los algoritmos obtenidos por la inteligencia humana.

TÍTULO V

DE LA POLÍTICA PARA LA ROBUSTEZ, SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

ARTÍCULO 15. DIRECCIÓN Y CONTROL. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que los sistemas de Inteligencia Artificial contarán con dirección, supervisión, auditoría y control de inteligencia humana capacitada y responsable.

ARTÍCULO 16. CIBERSEGURIDAD. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que los asuntos de ciberseguridad que impliquen el uso, implementación y desarrollo de inteligencia artificial deberán ser avalados por la Comisión de Tratamiento de Datos y Desarrollos con Inteligencia Artificial.

ARTÍCULO 17. INSTRUMENTO DE SEGURIDAD NACIONAL. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que los asuntos que impliquen el uso, implementación y desarrollo de inteligencia artificial no podrán utilizarse como instrumento armamentista a menos que sea para asuntos de seguridad nacional.

ARTÍCULO 18. DISEÑO SEGURO. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que el uso, implementación y desarrollo de Inteligencia Artificial deberá realizarse bajo el principio de diseño seguro, en el cual se deberán tener en cuenta efectos sociales, patrimoniales, laborales, económicos, ambientales, comerciales, políticos, y todos aquellos que tengan incidencia o generen riesgo en los seres humanos.

ARTÍCULO 19. PRUEBA PREVIA. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que los responsables en el manejo de la Inteligencia Artificial deberán garantizar, previa implementación de la Inteligencia Artificial, pruebas previas que garanticen la no generación de daños y la previsión de riesgos.

ARTÍCULO 20. SEGURIDAD DE LA INFORMACIÓN: Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que los responsables en el uso, desarrollo e implementación de la Inteligencia Artificial deberán garantizar la seguridad de la información respetando en todo momento que no se vulnere el derecho a la intimidad y privacidad de las personas.

ARTÍCULO 21. VERACIDAD DEL DATO Y DE LOS RESULTADOS. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que los responsables en el uso, desarrollo e implementación de la Inteligencia Artificial están obligados a realizar controles sobre la veracidad de los datos analizados y de los resultados que genere el sistema.

TÍTULO VI

DE LA POLÍTICA DE RESPONSABILIDAD

**CAPÍTULO I
PROTECCIÓN DE DATOS**

ARTÍCULO 22. PROTECCIÓN DE DATOS GENERALES. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que los datos que sirvan para alimentar cualquier desarrollo de Inteligencia Artificial deberán contar con la autorización expresa de su titular y de los terceros que pudieran verse afectados.

Parágrafo: la monetización de los datos usados por medio de inteligencia artificial cuyo beneficio se obtenga por el uso y análisis de la información suministrada por el titular de la información le permitirá a este exigir y reclamar, a manera de contraprestación, los réditos obtenidos sin su consentimiento más la indemnización de perjuicios.

ARTÍCULO 23. PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALÍSIMOS. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que los datos personalísimos como la voz, rasgos faciales, huellas digitales, ADN y otros que pertenezcan al cuerpo de un ser humano y que sirvan para alimentar cualquier desarrollo de Inteligencia Artificial deberá contar con la autorización expresa de su titular. Esta autorización deberá ser notificada al titular informando regularmente el uso de la información.

PARÁGRAFO. Le corresponde al responsable de la Inteligencia Artificial para la protección de datos personalísimos renovar la autorización de que trata el presente artículo de manera trimestral.

ARTÍCULO 24. RESERVA LEGAL. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que los datos generales y personalísimos usados en Inteligencia Artificial tienen reserva legal, por lo cual solamente podrán ser usados con autorización expresa de su titular.

ARTÍCULO 25. USO DE DATOS PERSONALÍSIMOS. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que los datos personalísimos usados en Inteligencia Artificial no podrán ser usados con ánimo de lucro sin el consentimiento del titular de la información.

ARTÍCULO 26. EXCLUSIÓN DE DATOS. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que las personas titulares de datos que sean usados para efectos de desarrollos de Inteligencia Artificial podrán exigir la eliminación de sus datos en cualquier momento. Por lo anterior, el responsable del uso y manejo de la Inteligencia Artificial tendrá cinco (05) días para efectos de eliminar el dato y notificar a su titular su cumplimiento.

ARTÍCULO 27. ANONIMIZACIÓN DE DATOS. Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que los responsables en el uso de datos utilizados para la Inteligencia Artificial deberán garantizar la anonimización de la información de carácter particular.

**CAPÍTULO II
RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD**

ARTÍCULO 28. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL: Las políticas del orden nacional deberán establecer que los responsables en el uso, manejo e implementación de Inteligencia Artificial están sometidos al régimen de responsabilidad objetiva y deberán garantizar por medio de garantías la reparación de perjuicios materiales e inmateriales.

ARTÍCULO 29. RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD CONTRACTUAL: Las políticas del orden nacional o local deberán establecer que las partes de un contrato estatal, en donde se haga uso de Inteligencia Artificial deberán pactar los riesgos que impliquen el uso frente a los eventuales daños o perjuicios que se generen como consecuencia de su implementación.

ARTÍCULO 30. REGISTROS NACIONAL DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL: Los desarrollos de Inteligencia Artificial deberán ser registrados ante el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación previo cumplimiento de los requisitos técnicos y jurídicos que para el efecto determine la Comisión de Tratamiento de Datos y Desarrollos con Inteligencia Artificial.

ARTÍCULO 31. CÓDIGO DE ÉTICA. Los responsables del uso, desarrollo e implementación de Inteligencia Artificial deberán radicar ante la Comisión de Tratamiento de Datos y Desarrollos con Inteligencia Artificial un Código de Ética en el que se establezcan los responsables por los daños que se generen, garantizando el cumplimiento de la presente ley.

TÍTULO VII
DISPOSICIONES FINALES

VIGENCIA Y DEROGATORIA

ARTÍCULO 32. VIGENCIA Y DEROGATORIA: La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



JUAN DIEGO ECHAVARRÍA
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



JULIÁN BEDOYA PULGARÍN
SENADOR DE LA REPÚBLICA



JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA
REPRESENTANTE A LA CÁMARA
CENTRO DEMOCRÁTICO



JHON ARLEY MURILLO BENÍTEZ
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



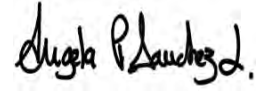
FABER ALBERTO MUÑOZ CERÓN
REPRESENTANTE A LA CÁMARA




HENRY FERNANDO CORREAL
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



CARLOS EDUARDO ACOSTA L.
REPRESENTANTE A LA CÁMARA
POR BOGOTÁ



ÁNGELA PATRICIA SÁNCHEZ
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



JAIRO CRISTANCHO TARACHE
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



JORGE ENRIQUE BENEDETTI
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



JAIRO H. CRISTO CORREA
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



LUCIANO GRISALES LONDOÑO
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

MARÍA CRISTINA SOTO DE GÓMEZ
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. CONSIDERACIONES GENERALES

Las iniciativas legislativas por medio de las cuales se establecen políticas públicas han sido desarrolladas en el ordenamiento jurídico colombiano. Ejemplo de éstas se encuentran la ley 1988 de 2019, por medio de la cual se establece la política pública para vendedores informales; la ley 1804 de 2016, por medio de la cual se establece la política de Estado para el Desarrollo Integral de la Primera Infancia de Cero a Siempre; la ley 1953 de 2019, por medio del cual se establece la política pública de prevención de la infertilidad; la ley 1641 de 2013, por medio de la cual se establece la política pública social para habitantes de la calle, entre otras.

El derecho no es ajeno a las nuevas tecnologías. La implementación de TIC en ámbitos relacionados con la administración pública, comercio electrónico, servicios, *open gov*, inclusión, y otros más, conforme se aprecia al estudiar a JAIRO BECERRA¹, revisten una serie de escenarios en donde la IA se encuentra abriendo espacios en los cuales se desconoce el rumbo, y, por ende, de sus efectos positivos y negativos

Así las cosas, y teniendo en cuenta que se considera necesario iniciar un proceso de regulación sobre la inteligencia artificial, un primer paso correspondería a la adopción de las políticas públicas frente a este tema.

Alemania, conforme lo señala RAFAEL TORRES MUÑOZ², se encuentra estableciendo políticas públicas para efectos de desarrollos en robótica e Inteligencia Artificial. Para dicho efecto ha iniciado avances en el uso de vehículos autónomos, la implementación de normas éticas en la IA. Adicionalmente, señala este autor que “no debe extrañar que, los países más avanzados en el desarrollo de tecnología robótica –Alemania en particular, creadora del concepto “Industria 4.0”, en el hemisferio occidental y Japón en el Oriental- sean pioneros en el desarrollo de políticas públicas basadas en investigación de vanguardia, que salvaguarden el derecho al trabajo, al bienestar y la seguridad de los seres humanos. En tanto que la Unión

¹ BECERRA, JAIRO. [ET AL]. El derecho y las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) /. Bogotá: Universidad Católica de Colombia, 2015. Disponible en: <https://publicaciones.ucatolica.edu.co/pdf/el-derecho-y-las-tecnologias-de-la-informacion-y-la-comunicacion.pdf>

² TORRES, RAFAEL. Políticas Públicas para la Robótica y la Inteligencia Artificial. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Disponible en: https://obtienearchivo.bcn.cl/obtienearchivo?id=repositorio/10221/26982/1/Políticas_Públicas_para_la_Robótica_y_la_Inteligencia_Artificial.pdf

Europea y Estados Unidos de Norteamérica (EE.UU.) dada su conformación multiestatal, se encuentran aún en una fase de organización, definición de responsabilidades y coberturas.”.

Las políticas públicas adquieren vigencia en la implementación de la Inteligencia Artificial, puesto que se constituye en una herramienta que establece las reglas de aplicación y prevención, dados los efectos que se le ha atribuido a esta tecnología.

2. INTELIGENCIA ARTIFICIAL

La REAL ACADEMIA ESPAÑOLA³ ha definido a la inteligencia artificial como una “disciplina científica que se ocupa de crear programas informáticos que ejecutan operaciones comparables a las que realiza la mente humana, como el aprendizaje o el razonamiento lógico.”. Esta definición se adopta para los efectos del presente proyecto.

Uno de los primeros planteamientos es establecer la oportunidad de reglamentar la Inteligencia Artificial desde un marco jurídico. Algunos teóricos consideran que no es oportuno establecerla hasta que se cuente con un desarrollo generalizado de la misma; mientras que otros, como lo hace ELON MUSK, conforme los recuerda OREN ETZIONI⁴, señalan que debe hacerse antes de que sea demasiado tarde.

En el Foro Económico de Davos se abrió el espacio para determinar la necesidad de reglamentación de la Inteligencia Artificial. Allí se explicó que organismos internacionales trabajan en la materia por cuanto justifican que la necesidad de regular este tema se genera para obtener modelos confiables, conforme fue explicado por el periódico PORTAFOLIO⁵. Allí mismo, se hace evidente la posición que tienen importantes actores en el sector, como IBM Colombia, quien con la explicación que diera Catalina Rengifo, y quien es la responsable de Asuntos Gubernamentales para IBM, señalara que: “Una eventual regulación tendría muchas aplicaciones en el país, considerando que actualmente existe una alta implementación de la Inteligencia Artificial (IA) tanto en Colombia, como en el resto del mundo. Estamos frente a

³ REAL ACADEMIA ESPAÑOLA. Disponible en: <https://dle.rae.es/inteligencia%2Dxmhc%2D>

⁴ ETZIONI, OREN. ¿Cómo regular la inteligencia artificial? Septiembre 6 de 2017. The New York Times. Disponible en: <https://www.nytimes.com/es/2017/09/06/espanol/opinion/inteligencia-artificial-reglas-regulacion.html>

⁵ PORTAFOLIO. El país se alista ante la tarea de regular la inteligencia artificial. 31 de enero de 2020. Disponible en: <https://www.portafolio.co/tendencias/el-pais-se-alista-ante-la-tarea-de-regular-la-inteligencia-artificial-537664>

un tema vital. Los sistemas de Inteligencia Artificial deben ser transparentes y explicables, y debe haber un equilibrio entre la regulación y la autorregulación⁶.

Frente al tema de la regulación y autorregulación, son varias las posiciones y más en una materia que se encuentra en constante desarrollo. Por ello se ha considera la improcedencia de establecer reglas fuertes que no coincidan a la par con los desarrollos tecnológicos e informáticos. Un ejemplo de ello son las propuestas que se han derivado en otros escenarios como el de las redes sociales a las cuales se les ha señalado ser parte de una responsabilidad social digital bajo un esquema de *soft law*⁷. Lo anterior, es importante resaltarlos para efectos de entender que este proyecto al soportarse en un enfoque de políticas públicas generales permitirá que los desarrollos de la IA tenga un objetivo político sin limitar sus procesos evolutivos.

Otro aspecto que sería objeto de análisis para verificar la regulación de la Inteligencia Artificial correspondería a los eventuales riesgos que la misma podría generar. Al respecto, MAX TEGMARK⁸, profesor de física e investigador de Inteligencia Artificial avisa una serie de peligros en la Inteligencia artificial, como el control por parte de unos sobre la misma y que su uso pueda ser impulsado en todo el planeta, a manera de ejemplo, un dictador, en donde las máquinas le obedecen.

Una reflexión importante sobre la inteligencia artificial es la que hace el profesor MAX TEGMARK⁹ cuando señala: “No debemos pensar en qué pasará, sino que debemos empezar preguntando qué es lo que queremos que pase.” Por ello se plantean, a manera de ejemplo, escenarios de análisis preventivos, como el que correspondería al desaparecimiento del empleos y profesiones.

⁶ PORTAFOLIO, El país se alista ante la tarea de regular la inteligencia artificial. 31 de enero de 2020. Disponible en: <https://www.portafolio.co/tendencias/el-pais-se-alista-ante-la-tarea-de-regular-la-inteligencia-artificial-537664>.
⁷ ORTEGA, L. (2020). Facebook: derechos afectados y aspectos jurídicos de la red social. *Revista Jurídicas*, 17 (1), 165-186. DOI: 10.17151/jurid.2020.17.1.9. Disponible en: [http://juridicas.ualdas.edu.co/downloads/Juridicas17\(1\)_9.pdf](http://juridicas.ualdas.edu.co/downloads/Juridicas17(1)_9.pdf)
⁸ REVISTA SEMANA, Inteligencia Artificial, ¿Oportunidad o amenaza? 24 de febrero de 2020. Disponible en: <https://www.semana.com/educacion/articulo/inteligencia-artificial-oportunidad-o-amenaza/653360>.
⁹ PORTAFOLIO, Los peligros que traería la inteligencia artificial para la humanidad. 11 de febrero de 2020. Disponible en: <https://www.portafolio.co/tendencias/los-peligros-de-la-inteligencia-artificial-537954>.

Para MARÍA J. SANTOS G.¹⁰ debe existir una nueva regulación que preserve la autenticidad, seguridad y protección de la raza humana que involucren cuestiones éticas entendiendo que “[n]o se trata de regular la tecnología sino de regular la sociedad para que siga siendo para los humanos como ellos decidan.”.

El PLAN NACIONAL DE DESARROLLO¹¹ estableció en el art. 147 la transformación Digital Pública estableciendo en el numeral 6 la priorización de tecnologías emergentes de la cuarta revolución industrial teniendo como modelo la inteligencia artificial (AI). Sobre este mandato debe recordarse que Colombia además se adhirió a los acuerdos sobre Inteligencia Artificial por ser parte de los países de la Oede. Por este motivo, el gobierno nacional suscribió la recomendación del Consejo de la OCDE conforme lo manifestó el Ministerio de las TIC.¹²

La OCDE¹³ estableció recomendaciones para la implementación de la Inteligencia Artificial. Para ello ha establecido los siguientes principios:

PRINCIPIO
Crecimiento inclusivo, desarrollo sostenible y bienestar.
Valores centrados en el ser humano y equidad
Transparencia y explicabilidad
Robustez, seguridad y protección.
Responsabilidad

¹⁰ GONZÁLEZ, MARÍA JOSÉ SANTOS. "Regulación legal de la robótica y la inteligencia artificial: retos de futuro= Legal regulation of robotics and artificial intelligence: future challenges." *Revista Jurídica de la Universidad de León* 4 (2017): Pág. 28, 25-50. Disponible en: <http://revpubli.unileon.es/index.php/juridica/article/view/5285>.
¹¹ REPÚBLICA DE COLOMBIA, ley 1955 de 2019. DIARIO OFICIAL. AÑO CLV N. 50964, 25 MAYO DE 2019, PÁG. 1. Disponible en: <http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Leyes/30036488>.
¹² REPÚBLICA DE COLOMBIA, MINISTERIO DE LAS TIC, Colombia se adhiere a acuerdo sobre Inteligencias Artificial ante los países de la OCDE. Mayo 22 de 2019. Disponible en: <https://www.mintic.gov.co/portal/inicio/Sala-de-Prensa/Noticias/100683-Colombia-se-adhiere-a-acuerdo-sobre-Inteligencia-Artificial-ante-los-paises-de-la-OCDE>.
¹³ ORGANIZACIÓN DE COOPERACIÓN Y DESARROLLO ECONÓMICOS, OCDE, Recomendación del Consejo de Inteligencia Artificial. Adoptado el: 21/05/2019, Disponible en: <https://legalinstruments.oecd.org/en/instruments/OECD-LEGAL-0449>.

Los principios expuestos fueron tenidos en cuenta en el articulado con el fin de implementarlos en el ordenamiento jurídico colombiano por medio de políticas públicas. A su vez, se tuvieron en cuenta las recomendaciones de la OCDE¹⁴. A saber:

- “Facilitar la inversión pública y privada en investigación y desarrollo para estimular la innovación en una IA confiable.
- Fomentar los ecosistemas de IA accesibles con infraestructura y tecnologías digitales y mecanismos para compartir datos y conocimientos.
- Asegurar un entorno de políticas que abra el camino para el despliegue de sistemas IA confiables.
- Capacitar a las personas con las habilidades para la IA y apoyar a los trabajadores para una transición justa.
- Cooperar a través de las fronteras y los sectores para avanzar en la administración responsable de IA confiable.”.

La dogmática de la inteligencia artificial ha usado en algunos escenarios el concepto de la persona electrónica, la cual fue estudiada en la presente investigación. Dicho escenario fue desvirtuado del presente proyecto por cuanto se consideró que generaba riesgos en cuanto a la imposibilidad de asignar responsabilidades por efectos de reparación de daños. Este asunto abrió la puerta para determinar si este concepto adquiriría una naturaleza jurídica diferente a las asignadas a la persona jurídica, o, por el contrario, debía tener una regulación especial dadas las semejanzas y diferencias que le atribuyen con ocasión de una inteligencia no humana. Por ello, reconocerle vida jurídica a la persona electrónica implica una nueva categoría de sujeto de derechos que genera riesgos al desconocerse los efectos que pudieran generarse de las decisiones de IA. Asimilar la existencia jurídica de una persona electrónica implica a su vez, diseñar un esquema en donde igualmente se desarrollen escenarios jurídicos que diseñen los efectos por la muerte o desaparición de esta ficción. Así, por ejemplo, si la persona humana, al considerarse cadáver, aún es reconocida para efectos jurídicos como sujeto de responsabilidad jurídica por vía derechos y deberes, conforme lo recuerda LUIS

¹⁴ República de Colombia, Ministerio de las TIC, Colombia se adhiere a acuerdo sobre Inteligencias Artificial ante los países de la OCDE. Mayo 22 de 2019. Disponible en: <https://www.mintic.gov.co/portal/inicio/Sala-de-Prensa/Noticias/100683-Colombia-se-adhiere-a-acuerdo-sobre-Inteligencia-Artificial-ante-los-paises-de-la-OCDE>.


GERMÁN ORTEGA RUIZ¹⁵ al señalar que “al cadáver humano [cuando] se le reconoce el principio de la dignidad, implica una protección al fuero moral y físico, desde el derecho al respeto, honra, buen nombre, un derecho al descanso eterno y esto se ha consolidado, por ejemplo, en los delitos del irrespeto a cadáveres, o la prohibición de despojo, el hurto de cadáveres y en conjunto con temas que ha revisado la Corte Constitucional; frente a las exhumaciones, es decir, el rito de sepultura, la última morada del cadáver etc.”. Este aspecto es relevante para determinar si las persona electrónica podría considerarse como sujeto de derechos, y, a su vez, de obligaciones. Sobre este asunto, el proyecto de ley decidió no desarrollar esta figura bajo el ámbito de ser considerada como sujeto de derechos y deberes, trasladando la responsabilidad jurídica a los responsables en el uso, desarrollo e implementación de la inteligencia artificial, abarcando de esta manera, actores directos e indirectos bajo la categoría de persona jurídica o natural que tengan la capacidad jurídica de responder como sujeto de derecho y obligaciones.

La Inteligencia Artificial se encuentra en el orden del día de para su desarrollo constitucional en aras de establecer un marco teleológico que aspire a su uso para los fines esenciales del bien común. De allí que sea necesario recordar a JUAN FRANCISCO SÁNCHEZ BARRILAO¹⁶ cuando explica que el derecho constitucional no puede negar la Inteligencia Artificial. Por tal razón expone posiciones como la de Esteve Pardo, Sanchez Barrilao, Muñoz Machado en las que enseña la posibilidad de adoptar conceptos jurídicos mutables con la tecnología. Ese escenario se plantea en este proyecto al adoptarse bajo los postulados de políticas públicas. Por otro lado, se señala como eje un enfoque apriorístico, el cual busca plantear anticipadamente escenarios generales que permiten a futura determinar los efectos por el uso e implementación de la IA en aras de evitar que ésta pueda ir en contravía de principios y derechos de protección constitucional.

Con lo anteriormente expuesto, se presenta el presente proyecto de ley con el fin de abrir el debate democrático y adoptar las decisiones legislativas y políticas que pretendan desarrollar la Inteligencia Artificial en Colombia.

¹⁵ ORTEGA-RUIZ, LUIS GERMÁN Y DUCIARA MOLINA, S. A. (2019). El cadáver humano y su incidencia jurídica. *Revista Verba Iuris*, 14 (42), pp. 73-98. Disponible en: <https://revistas.unilibe.edu.co/index.php/verbiuris/article/download/5660/5272> <https://orcid.org/0000-0003-2957-5839>

¹⁶ BARRILAO, JUAN FRANCISCO SÁNCHEZ. "El Derecho constitucional ante la era de Ultrón: la informática y la inteligencia artificial como objeto constitucional." *Estudios de Deusto: revista de la Universidad de Deusto* 64.2 (2016): 225-258. Disponible en: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5878499>



JUAN DIEGO ECHAVARRÍA
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



JULIÁN BEDOYA PULGARÍN
SENADOR DE LA REPÚBLICA



JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA
REPRESENTANTE A LA CÁMARA
CENTRO DEMOCRÁTICO



JHON ARLEY MURILLO BENÍTEZ
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



FABER ALBERTO MUÑOZ CERÓN
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



HENRY FERNANDO CORREAL
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



CARLOS EDUARDO ACOSTA L.
REPRESENTANTE A LA CÁMARA
POR BOGOTÁ



ÁNGELA PATRICIA SÁNCHEZ
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



JAIRO CRISTANCHO TARACHE
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



JORGE ENRIQUE BENEDETTI
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



JAIRO H. CRISTO CORREA
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



LUCIANO GRISALES LONDOÑO
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

MARÍA CRISTINA SOTO DE GÓMEZ
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 022 DE 2020
CÁMARA DE REPRESENTANTES**

por medio de la cual se reglamenta la participación política de los servidores públicos, en cumplimiento del artículo 127 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY _____ 2020 CÁMARA DE REPRESENTANTES

“Por medio de la cual se reglamenta la participación política de los servidores públicos, en cumplimiento del artículo 127 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.”

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. OBJETO. La presente ley tiene por objeto reglamentar la participación en política de los servidores públicos, de conformidad con lo establecido en el artículo 127 de la Constitución Política.

ARTÍCULO 2°. ÁMBITO DE APLICACIÓN. La presente ley aplica a los empleados del Estado que se desempeñen en cualquier rama del poder público, cualquier órgano autónomo e independiente y particulares que desempeñen funciones públicas.

ARTÍCULO 3°. DEFINICIONES. Para efectos de la interpretación de la presente ley se desarrollan las siguientes definiciones:

3.1. ACTIVIDADES DE PARTIDOS Y MOVIMIENTOS: escenarios de expresión política de carácter público que desarrollan la plataforma ideológica de los partidos o movimientos políticos.

3.2. CONTROVERSIAS POLÍTICAS: actividad dirigida a intervenir activa o pasivamente en las diferentes disputas con incidencia electoral directa, apoyando o rechazando una causa, una organización política o un candidato en una campaña electoral.

PARÁGRAFO. La intervención de los empleados del Estado en discusiones o controversias públicas de interés general que se desarrollen en ejercicio de la libertad de expresión y al margen de un debate electoral o disputa partidista no se entienden como actividades de partidos o movimientos políticos ni como controversias políticas.

ARTÍCULO 4°. PROHIBICIÓN EN PARTICIPACIÓN POLÍTICA. En cumplimiento del artículo 127 de la Constitución Política se prohíbe la participación en política de los siguientes servidores:


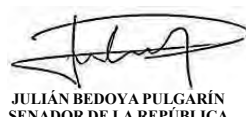




- 4.1. Funcionarios y empleados que se desempeñen en la rama judicial.
- 4.2. Empleados que se desempeñen en órganos de control.
- 4.3. Empleados que se desempeñen en órganos de seguridad.

PARÁGRAFO 1°. La anterior prohibición aplica sin perjuicio del derecho al sufragio con excepción de la restricción constitucional de que trata el artículo 219 de la Constitución Política.

PARÁGRAFO 2°. En cumplimiento del artículo 219 de la Constitución Política la Fuerza Pública no es deliberante; no podrá reunirse sino por orden de autoridad legítima, ni dirigir peticiones, excepto sobre asuntos que se relacionen con el servicio y la moralidad del respectivo cuerpo y con arreglo a la ley.

Los miembros de la Fuerza Pública no podrán ejercer la función del sufragio mientras permanezcan en servicio activo, ni intervenir en actividades o debates de partidos o movimientos políticos.

ARTÍCULO 5°. AUTORIZACIÓN EN PARTICIPACIÓN POLÍTICA. En cumplimiento del artículo 127 de la Constitución Política se autoriza la participación en política por medio

<p>de actividades de los partidos y movimientos y en las controversias políticas de los siguientes servidores:</p> <ol style="list-style-type: none"> 5.1. Los pertenecientes a la rama legislativa. 5.2. Los pertenecientes a la rama ejecutiva. 5.3. Los pertenecientes a los órganos autónomos e independientes. 5.4. Los particulares que desempeñen funciones públicas en ramas del poder u órganos diferentes a los señalados en el artículo 4° de la presente ley. <p>ARTÍCULO 6°. FACULTADES DE LOS SERVIDORES CON AUTORIZACIÓN EN PARTICIPACIÓN POLÍTICA. Los servidores públicos que cuenten con autorización legal para participación en política podrán:</p> <ol style="list-style-type: none"> 6.1. Inscribir militancia o registrarse a partido o movimiento político. 6.2. Participar en la elaboración de documentos institucionales o de campaña política de los partidos o movimientos políticos. 6.3. Asistir y participar en convenciones, reuniones, foros, debates o simposios de actividades de partidos y movimientos o controversias políticas. 6.4. Usar prendas, distintivos o publicidad de partidos o movimientos políticos, sin perjuicio que dicha acción se pueda realizar para un candidato, actividad o controversia específica. 6.5. Socializar propaganda, publicidad de partidos o movimientos políticos, sin perjuicio a que dicha acción se pueda realizar para un candidato, actividad o controversia específica. 6.6. Socializar propaganda, publicidad de partidos o movimientos políticos, sin perjuicio a que dicha acción se pueda realizar para un candidato, actividad o controversia específica por medio de redes sociales. 	<p>ARTÍCULO 7°. PROHIBICIONES DE LOS SERVIDORES CON AUTORIZACIÓN EN PARTICIPACIÓN POLÍTICA: Los servidores públicos con autorización para participación en política tienen prohibido:</p> <ol style="list-style-type: none"> 7.1. Integrar, con voz o voto, órganos de dirección o administración de los partidos o movimientos políticos. 7.2. Aceptar vocerías del partido o movimiento político. 7.3. Coaccionar o influenciar a servidores públicos o particulares con el ejercicio del voto u otras causas o intereses políticos. 7.4. Usar bienes fiscales en actividades o controversias políticas. 7.5. Recibir contraprestación por la actividad política. 7.6. Usar bienes del Estado en actividades o controversias políticas. 7.7. Usar información reservada en actividades o controversias políticas. 7.8. Apoyar o rebatir actividades o controversias políticas en las instalaciones de las oficinas públicas o en desarrollo de las funciones de su cargo. 7.9. Utilizar el cargo para participar en las actividades de los partidos y movimientos políticos y en las controversias políticas, sin perjuicio de los derechos previstos en la Constitución y la ley. 7.10. Utilizar el empleo para presionar a particulares o subalternos a respaldar una causa o campaña política o influir en procesos electorales de carácter político partidista. 7.11. Acosar, presionar, o determinar, en cualquier forma, a subalternos para que respalden alguna causa, campaña o controversia política. 7.12. Difundir propaganda electoral a favor o en contra de cualquier partido, agrupación o movimiento político, a través de publicaciones oficiales, estaciones oficiales de televisión o de radio o imprenta pública. 7.13. Favorecer con promociones, bonificaciones, o ascensos indebidos, a quienes dentro de la entidad a su cargo participan en su misma causa o campaña política, sin
<p>perjuicio de los concursos que en condiciones públicas de igualdad e imparcialidad ofrezcan tales posibilidades a los servidores públicos.</p> <ol style="list-style-type: none"> 7.14. Ofrecer algún tipo de beneficio directo, particular, inmediato e indebido para los ciudadanos o para las comunidades, mediante obras o actuaciones de la administración pública, con el objeto de influir en la intención de voto. 7.15. Aducir razones de "buen servicio" para despedir funcionarios de carrera. 7.16. Aceptar la designación o formar parte de directorios y comités de partidos políticos aun cuando no se ejerzan las funciones correspondientes. 7.17. Tener en cuenta la filiación política de los ciudadanos para darles un tratamiento de favor o para ejercer discriminaciones en contra. 7.18. Hacer descuentos o retenciones de sueldos o salarios con destino a los fondos de los partidos políticos o para cualquier finalidad de carácter partidistas. Esta restricción aplica también para homenajes u obsequios a partidos o movimientos políticos o candidatos. 7.19. Realizar colecta de fondos, rifas o cualquier juego de suerte y azar para finalidades políticas, homenajes u obsequios a candidatos, partidos o movimientos políticos. <p>ARTÍCULO 8°. ACTIVIDAD POLÍTICA DE LOS MIEMBROS DE LAS CORPORACIONES PÚBLICAS. Los miembros de las corporaciones públicas de elección popular no cuentan con limitaciones para realizar actividades de los partidos y movimientos políticos ni en las controversias políticas.</p> <p>Parágrafo. Los funcionarios de las corporaciones públicas podrán inscribirse como candidatos ante las mismas corporaciones en las que ejercen sus funciones.</p>	<p>ARTÍCULO 9°. PEDAGOGÍA EN LOS PROCESOS PREELECTORALES: Las entidades públicas con régimen de derecho público y privado del orden nacional y local deberán realizar dentro de los cuatro meses anteriores a la fecha de elecciones de cualquier proceso electoral mínimo dos (2) inducciones sobre la participación política de que trata la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 10°. VIGENCIA Y DEROGATORIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga cualquier norma que le sea contraria.</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center; margin: 10px;">  <p>JUAN DIEGO ECHAVARRÍA REPRESENTANTE A LA CÁMARA</p> </div> <div style="text-align: center; margin: 10px;">  <p>JULIÁN BEDOYA PULGARÍN SENADOR DE LA REPÚBLICA</p> </div> <div style="text-align: center; margin: 10px;">  <p>FABER ALBERTO MUÑOZ CERÓN REPRESENTANTE A LA CÁMARA</p> </div> <div style="text-align: center; margin: 10px;">  <p>JHON ARLEY MURILLO BENÍTEZ REPRESENTANTE A LA CÁMARA</p> </div> <div style="text-align: center; margin: 10px;">  <p>JUAN CARLOS REINALES AGUDELO REPRESENTANTE A LA CÁMARA</p> </div> <div style="text-align: center; margin: 10px;">  <p>HENRY FERNANDO CORREAL REPRESENTANTE A LA CÁMARA</p> </div> </div>



JAIRO H. CRISTO CORREA
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



NORMA HURTADO SÁNCHEZ
REPRESENTANTE A LA CÁMARA
POR VALLE DEL CAUCA



LUCIANO GRISALES LONDOÑO
REPRESENTANTE A LA CÁMARA



JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA
REPRESENTANTE A LA CÁMARA
CENTRO DEMOCRÁTICO

MARÍA CRISTINA SOTO DE GÓMEZ
REPRESENTANTE A LA CÁMARA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Debe recordarse que la regulación de la participación política en Colombia ha sido desarrollada en varios escenarios, uno de estos fue en 1957 en donde por vía de PLEBISCITO¹ se prohíbe la participación en política de servidores públicos de carrera administrativa. En 1991 con la CONSTITUCIÓN POLÍTICA² se permite de manera relativa la participación política de servidores públicos excluyendo a los funcionarios judiciales, electorales, de control, al igual que las autoridades civiles o políticas, así como cargos de dirección. Los demás servidores públicos quedaron facultados para participar en política bajo las condiciones que estableciera la ley. Para 2004 se reforma la Constitución con el ACTO LEGISLATIVO 02 DE 2004³ señalando que la prohibición cobija a los miembros de la rama judicial, de los órganos electorales, de los organismos de control y de seguridad. En 2004 se expide la Ley 996 la cual reguló la participación en política de los servidores públicos señalando prohibiciones y permisos.

Los mencionados cambios constitucionales han permitido varios intentos por reglamentar esta materia, pero por trámite legislativo no se ha logrado la expedición de

¹ DECRETO 247 DEL 4 DE OCTUBRE DE 1957. Sobre plebiscito para una reforma constitucional, *Diario Oficial*. Año XCIV. N. 29 517. 21, octubre, 1957. PÁG. 10. Ver artículo 6°. "A los empleados y funcionarios públicos de la carrera administrativa les está prohibido tomar parte en las actividades de los partidos y en las controversias políticas, sin perjuicio de ejercer libremente el derecho de sufragio. El quebrantamiento de esta prohibición constituye causal de mala conducta." Disponible en: <http://www.sun-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1055550>.

² "Artículo 127. (...) A los empleados del Estado y de sus entidades descentralizadas que ejerzan jurisdicción, autoridad civil o política, cargos de dirección administrativa, o se desempeñen en los órganos judicial, electoral, de control, les está prohibido tomar parte en las actividades de los partidos y movimientos y en las controversias políticas, sin perjuicio de ejercer libremente el derecho al sufragio. Los empleados no contemplados en esta prohibición podrán participar en dichas actividades y controversias en las condiciones que señale la ley. La utilización del empleo para presionar a los ciudadanos a respaldar una causa o campaña política constituye causal de mala conducta." REPÚBLICA DE COLOMBIA. CONSTITUCIÓN POLÍTICA. Disponible en: <http://pdba.georgetown.edu/Constitutions/Colombia/colombia91.pdf>.

³ República de Colombia, Acto Legislativo 2 del 27 de diciembre de 2004, *Diario Oficial* No. 45.775 de 28 de diciembre de 2004. Disponible en: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/acto_legislativo_02_2004.html.

la ley. Para lo anterior, deben tenerse en cuenta los proyectos de ley 31 de 1999 Cámara, 25 de 2012 Senado, 35 de 2014 Senado, 13 de 2015 Senado, 68 de 2016 Senado y 178 de 2018 Senado.

ANTECEDENTES JURÍDICOS DEL ORDEN INTERNACIONAL

La participación en política se constituye en un derecho fundamental. Dicho reconocimiento tiene como base el artículo 23 de la CONVENCIÓN AMERICANA DE DERECHOS HUMANOS⁴ la cual establece:

- "1. Todos los ciudadanos deben gozar de los siguientes derechos y oportunidades:
- a) De participar en la dirección de los asuntos públicos, directamente o por medio de representantes libremente elegidos;
 - b) De votar y ser elegidos en elecciones periódicas auténticas, realizadas por sufragio universal e igual y por voto secreto que garantice la libre expresión de la voluntad de los electores, y
 - c) De tener acceso, en condiciones generales de igualdad, a las funciones públicas de su país.
2. La ley puede reglamentar el ejercicio de los derechos y oportunidades a que se refiere el inciso anterior, exclusivamente por razones de edad, nacionalidad, residencia, idioma, instrucción, capacidad civil o mental, o condena, por juez competente, en proceso penal."

Entre la restricción y la permisividad en la participación política frente a la libertad de sufragio, especialmente por quienes tienen la calidad de autoridad, se han desarrollado diferentes posiciones sancionatorias. De allí que sea relevante considerar el análisis realizado por FRANCISCO FERNÁNDEZ⁵, el cual verifica esta situación en diferentes países. En ARGENTINA⁶, por ejemplo, se sanciona con pena de prisión a quien con engaños

indujere al voto. En FRANCIA⁷ se penaliza al que intente influenciar violentamente el voto o su abstención. En ESPAÑA⁸, se establece pena de arresto para quienes usen recompensas, dadas, promesas para solicitar directa o indirectamente el voto. Condiciones similares se aplican en MÉXICO⁹.

ANTECEDENTES JURÍDICOS DEL ORDEN INTERNO

Por parte de la Constitución Política se hace evidente que el artículo 2° garantiza la participación de todos en las decisiones políticas, el artículo 3° determina que la soberanía reside exclusivamente en el pueblo, el cual puede ejercerla de manera directa, el artículo 40 determina que todo ciudadano tiene derecho a participar en la conformación, ejercicio y control del poder político, el artículo 95 determina que es un deber de la persona y del ciudadano participar en la vida política y el artículo 103 señala los mecanismos de participación para el ejercicio de su soberanía. Como puede apreciarse, es la misma Constitución Política la que desarrolla como aspecto esencial en la democracia un régimen de participación política con el fin de materializar las decisiones del poder constituyente. Y es que esto es así porque la existencia de una democracia implica activismo, decisión, participación y expresión del pueblo por encima de escenarios de abstencionismo pasivo.

Si bien es cierto existen regulaciones legales de mecanismos constitucionales, conforme lo recuerda ORTEGA-RUIZ¹⁰, para ejercer la conformación, ejercicio y control del poder político, no es menos cierto que existe un grupo poblacional que por su calidad

⁴ ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS. Convención Americana sobre derechos humanos. "Pacto de San José de Costa Rica". San José, Costa Rica, 7 al 22 de noviembre de 1969. Disponible en: https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_americana_sobre_derechos_humanos.htm

⁵ FERNÁNDEZ FRANCISCO, Delitos Electorales, reseas curriculares. Pág. 256 y ss. Disponible en: <http://www.corteidh.or.cr/tablas/14910.pdf>.

⁶ Código Electoral Nacional Argentino.

⁷ Código Electoral de Francia, art. 107.

⁸ Ley Orgánica del Régimen Electoral General apartados a/ y b/ del art. 146.1.

⁹ Código Penal Federal de México, cuyo artículo 405.

¹⁰ ORTEGA RUIZ, LUIS GERMÁN. *El acto administrativo en los procesos y procedimientos* / Luis Germán Ortega Ruiz.— Bogotá : Universidad Católica de Colombia, 2018. Disponible en: <https://publicaciones.uccatolica.edu.co/pdf/el-acto-administrativo-en-los-procesos-y-procedimientos.pdf> y <https://repository.uccatolica.edu.co/handle/10983/23515>. Pág. 119.

de empleados del Estado no cuentan con la posibilidad de aplicar su participación política por carecer de una ley integral que desarrolle el artículo 127 de la Constitución Política.

El ordenamiento interno colombiano desarrolla el derecho de participación política de los empleados del Estado en el artículo 127 de la CONSTITUCIÓN POLÍTICA¹¹ por medio de un régimen diferenciado al establecer una regla prohibitiva absoluta y una regla condicionada relativa. La regla prohibitiva absoluta se impone a los empleados del Estado que se desempeñen en la rama judicial, en los órganos electorales, de control y de seguridad al prohibírseles tomar parte en las actividades de los partidos y movimientos y en las controversias políticas. La regla condicionada relativa está destinada para los empleados no contemplados anteriormente, los cuales pueden participar en actividades y controversias políticas conforme lo determine una ley estatutaria. Dicho mandato constitucional está redactado en los siguientes términos:

"Artículo 127. Los servidores públicos no podrán celebrar, por sí o por interpuesta persona, o en representación de otro, contrato alguno con entidades públicas o con personas privadas que manejen o administren recursos públicos, salvo las excepciones legales.

A los empleados del Estado que se desempeñen en la Rama Judicial, en los órganos electorales, de control y de seguridad les está prohibido tomar parte en las actividades de los partidos y movimientos y en las controversias políticas, sin perjuicio de ejercer libremente el derecho al sufragio. A los miembros de la Fuerza Pública en servicio activo se les aplican las limitaciones contempladas en el artículo 219 de la Constitución.

Los empleados no contemplados en esta prohibición solo podrán participar en dichas actividades y controversias en las condiciones que señale la Ley Estatutaria.

La utilización del empleo para presionar a los ciudadanos a respaldar una causa o campaña política constituye causal de mala conducta".

Las restricciones y prohibiciones para el activismo político por parte de empleados del Estado tienen un soporte constitucional, como es el de la imparcialidad de la función

¹¹ REPÚBLICA DE COLOMBIA. CONSTITUCIÓN POLÍTICA. Disponible en: http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_pr004.html#127

pública y amparar la libertad política, pero, ante todo, defender principios constitucionales como el de la moralidad pública. Lo anterior, se hace evidente al observar las consideraciones dadas por la CORTE CONSTITUCIONAL¹² cuando señala que:

"La prohibición de participar en política dirigida a los empleados del Estado se apoya en importantes razones constitucionales que se desprenden de una lectura sistemática de la Carta. En efecto, dicha restricción tiene por objeto (i) preservar el principio de imparcialidad de la función pública, de la apropiación del Estado por uno o varios partidos; (ii) asegurar la prevalencia del interés general sobre el interés particular, ya grupista, sectorial o partidista; (iii) garantizar la igualdad de los ciudadanos y organizaciones políticas, del trato privilegiado e injustificado que autoridades o funcionarios puedan dispensar a personas, movimientos o partidos de su preferencia; (iv) proteger la libertad política del elector y del ciudadano del clientelismo o la coacción por parte de servidores del Estado, mediante el uso abusivo de la investidura oficial y la utilización de los recursos del público; y (v) defender la moralidad pública de la utilización o destinación abusiva de bienes y dineros públicos. En suma, tales principios, valores y derechos constitucionales explican y justifican la limitación de derechos de participación política de que son objeto los servidores del Estado."

De conformidad con lo considerado por la CORTE CONSTITUCIONAL¹³ "la prohibición de participar en el debate político, es, para quien detenta la calidad de funcionario público, como para quien ejerce una función pública que atribuya autoridad, una condición necesaria de la neutralidad en el desempeño de sus funciones.". Es por dicha condición que en la presente iniciativa van enmarcados dichos sujetos, conforme se aprecia en el articulado del proyecto.

La CORTE CONSTITUCIONAL¹⁴ "considera que la participación de los empleados del Estado en las actividades de los partidos y movimientos o en las controversias políticas, se subordina a la expedición de un régimen estatutario que la decreta y establezca las

¹² CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-794 del 29 de octubre de 2014, M. P.: Mauricio González Cuervo. Disponible en: <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/C-794-14.htm>.

¹³ CORTE CONSTITUCIONAL, Sent. C-1508 del 8 de noviembre de 2000. M.P. Dr. Jairo Charry Rivas. Disponible en: <http://corteconstitucional.gov.co/relatoria/2000/C-1508-00.htm>.

¹⁴ CORTE CONSTITUCIONAL, sent. C-794 del 29 de octubre de 2014, M.P. Mauricio González Cuervo. Disponible en: <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/C-794-14.htm>.

condiciones para ello.". Es por lo anterior, y conforme el señalado criterio, que este proyecto de ley adquiere importancia para los empleados del Estado, especialmente, para aquellos que estarían autorizados constitucionalmente para participar en política, pero legalmente impedidos por falta del desarrollo legal.

El mandato constitucional que permite la participación política ha sido interpretado por la CORTE CONSTITUCIONAL¹⁵, al señalar que "la prohibición que enuncia el inciso segundo del artículo 127 de la Carta comprende la conducta dirigida a intervenir activa o pasivamente en las diferentes disputas con incidencia electoral directa, apoyando o rechazando, una causa, una organización política o un candidato. No hace parte del significado constitucional de las expresiones "actividades de los partidos y movimientos" y "controversias políticas", comportamientos que al margen de un debate electoral o de una disputa partidista, tienen como resultado o pueden ser interpretados como la emisión de una opinión o la presentación de una postura respecto de un asunto de interés general".

La CORTE CONSTITUCIONAL¹⁶ tuvo la posibilidad de conocer una demanda de inconstitucionalidad en donde se analizaban normas jurídicas expedidas en vigencia del anterior régimen constitucional, es decir, el de la Constitución de 1886. En dichas normas se tenía como regla absoluta la imposibilidad de participar en política por parte de los empleados del Estado, por lo cual, y ante las nuevas disposiciones constitucionales de 1991 sobre participación política de éstos, determinó declarar parcialmente inexecutable el artículo 10 del decreto 2400 de 1968, el numeral 20 del artículo 15 de la Ley 13 de 1984, el artículo 158 del Código Penal (Decreto ley 100 de 1980). 16 y 17 del artículo 6° del Decreto 1647 de 1991; el artículo 10 del Decreto-ley 2400 de 1968, el artículo 15

¹⁵ CORTE CONSTITUCIONAL, sent. C-794 del 29 de octubre de 2014, M.P. Mauricio González Cuervo. Disponible en: <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/C-794-14.htm>.

¹⁶ CORTE CONSTITUCIONAL, sent. C-454 del 13 de octubre de 1993. M.P. José Gregorio Hernández Galindo. Disponible en: <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1993/c-454-93.htm>.

(numeral 20) de la Ley 13 de 1984 y el artículo 158 del Código Penal aplicando la regla de participación política relativa de los empleados del Estado.

El presente proyecto de ley tuvo en cuenta las consideraciones dadas por la Corte Constitucional para entender sistemáticamente el concepto de *controversias políticas*, con el fin de no aplicar una interpretación que vulnerara la libertad de expresión y libertades políticas de los servidores del Estado. Por ello se tuvo en consideración el siguiente aparte, el cual sirvió de sustento para uno de los artículos del proyecto, en el cual se establecen las definiciones que servirán de interpretación de la iniciativa. Dicha consideración de la CORTE CONSTITUCIONAL¹⁷ señala:





"Ello exige una ciudadanía deliberante y la tutela de las libertades que son funcionales a la discusión. Aceptar que el segundo inciso del artículo 127 impone una limitación a la posibilidad de deliberar, amplía excesivamente una prohibición que tiene como destinatarios exclusivos a los miembros de la fuerza pública. Se trataría, en contra de su carácter especial, de una prohibición para todos, incompatible con un régimen democrático".

Finalmente, y atendiendo a los mencionados pronunciamientos jurisprudenciales, los mandatos constitucionales y los principios democráticos que exigen la materialización de la expresión soberana, en conjunto con la necesidad de desarrollar el artículo 127 de la Constitución Política, se presenta este proyecto de ley para que el Congreso de la República inicie el debate e implemente la participación política de los empleados del Estado ordenada desde el orden constitucional.


JUAN DIEGO ECHAVARRÍA
 REPRESENTANTE A LA CÁMARA


JULIÁN BEDOYA PULGARÍN
 SENADOR DE LA REPÚBLICA

¹⁷ CORTE CONSTITUCIONAL, sent. C-794 del 29 de octubre de 2014, M.P. Mauricio González Cuervo. Disponible en: <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/C-794-14.htm>.

 FABER ALBERTO MUÑOZ CERÓN REPRESENTANTE A LA CÁMARA	 JHON ARLEY MURILLO BENÍTEZ REPRESENTANTE A LA CÁMARA	<p>REFERENCIAS</p> <p>ACTO LEGISLATIVO 2 del 27 de diciembre de 2004, <i>Diario Oficial</i> No. 45.775 de 28 de diciembre de 2004. Disponible en: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/acto_legislativo_02_2004.html.</p> <p>CÓDIGO ELECTORAL NACIONAL.</p> <p>CÓDIGO ELECTORAL DE FRANCIA.</p> <p>CÓDIGO PENAL FEDERAL DE MÉXICO, art. 405.</p> <p>CONSTITUCIÓN POLÍTICA. Disponible en: http://pdha.georgetown.edu/Constitutions/Colombia/colombia91.pdf.</p> <p>CONSTITUCIÓN POLÍTICA. Disponible en: http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991_pr004.html#127</p> <p>DECRETO 247 DEL 4 DE OCTUBRE DE 1957, Sobre plebiscito para una reforma constitucional, <i>Diario Oficial</i>. Año XCIV. N.º 29.517. 21, octubre, 1957. PAG. 10. Ver artículo 6º. Disponible en: http://www.suin-juriscol.gov.co/viewDocument.asp?ruta=Decretos/1055550.</p> <p>FERNÁNDEZ FRANCISCO, Delitos Electorales, reseas curriculares. Pág. 256 y ss. Disponible en: http://www.corteidh.or.cr/tablas/14910.pdf.</p> <p>LEY ORGÁNICA DEL RÉGIMEN ELECTORAL GENERAL apartados a/ y b/ del art. 146.1.</p> <p>ORGANIZACIÓN DE ESTADOS AMERICANOS. Convención Americana sobre derechos humanos. "Pacto de San José de Costa Rica", San José, Costa Rica, 7 al 22 de noviembre de 1969. Disponible en: https://www.oas.org/dil/esp/tratados_b-32_convencion_americana_sobre_derechos_humanos.htm</p> <p>ORTEGA RUIZ, LUIS GERMAN. <i>El acto administrativo en los procesos y procedimientos</i> / Luis Germán Ortega Ruiz— Bogotá : Universidad Católica de Colombia, 2018. Disponible en: https://publicaciones.ucatolica.edu.co/pdf/el-acto-administrativo-en-los-procesos-y-procedimiento.pdf. y https://repository.ucatolica.edu.co/handle/10983/23515. Pág. 119.</p>
 JUAN CARLOS REINALES AGUDELO REPRESENTANTE A LA CÁMARA	 HENRY FERNANDO CORREAL REPRESENTANTE A LA CÁMARA	
 JAIRO H. CRISTO CORREA REPRESENTANTE A LA CÁMARA	 NORMA HURTADO SÁNCHEZ REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR VALLE DEL CAUCA	
 LUCIANO GRISALES LONDOÑO REPRESENTANTE A LA CÁMARA	 JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA REPRESENTANTE A LA CÁMARA CENTRO DEMOCRÁTICO	
<p>MARÍA CRISTINA SOTO DE GÓMEZ REPRESENTANTE A LA CÁMARA</p>		<p>SENTENCIAS.</p> <p>CORTE CONSTITUCIONAL, sent. C-454 del 13 de octubre de 1993. M.P. José Gregorio Hernández Galindo. Disponible en: http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/1993/c-454-93.htm.</p> <p>CORTE CONSTITUCIONAL, Sent. C-1508 del 8 de noviembre de 2000. M.P. Dr. Jairo Charry Rivas. Disponible en: http://corteconstitucional.gov.co/relatoria/2000/C-1508-00.htm.</p> <p>CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-794 del 29 de octubre de 2014. M. P.: Mauricio González Cuervo. Disponible en: http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/C-794-14.htm.</p>

CONTENIDO

Gaceta número 629 - Martes, 4 de agosto de 2020
 CÁMARA DE REPRESENTANTES
 PROYECTOS DE LEY

	Págs.
Proyecto de ley número 017 de 2020 Cámara, por medio de la cual se adoptan normas para mejorar la atención, el diagnóstico y el tratamiento oportuno de los pacientes con ataques cerebrovasculares y se dictan otras disposiciones	1
Proyecto de ley número 018 de 2020 Cámara, por medio de la cual se declara el Día Nacional del Bienestar y se dictan otras disposiciones.(Ley de Bienestar).....	6
Proyecto de ley número 019 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).	9
Proyecto de ley número 020 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establecen medidas para promover, difundir y facilitar el uso del lenguaje claro y se dictan otras disposiciones.	11
Proyecto de ley número 021 de 2020 Cámara de Representantes, por medio de la cual se establecen los lineamientos de política pública para el desarrollo, uso e implementación de Inteligencia Artificial y se dictan otras disposiciones.....	17
Proyecto de ley número 022 de 2020 Cámara de Representantes, por medio de la cual se reglamenta la participación política de los servidores públicos, en cumplimiento del artículo 127 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones.	21



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 1366

Bogotá, D. C., viernes, 1° de octubre de 2021

EDICIÓN DE 6 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 129 DE 2021 SENADO

por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 715 de 2001 y se dictan otras disposiciones.



INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NO. 129 del 2021 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE LA LEY 715 DE 2001 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

I. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley 380 del 2020 "Por medio de la cual se modifica parcialmente la ley 715 de 2001 y otras disposiciones", fue radicado el 24 de agosto de 2020, por los HH.RR. Carlos Eduardo Acosta Lozano, Juan Diego Echavarría Sánchez, Norma Hurtado Sánchez, Jairo Giovany Cristancho Tarache, cuyo objetivo era regular la financiación pública del Tribunal Nacional Bioético y Deontológico de Bacteriología y Los Tribunales Seccionales Bioéticos y Deontológicos de Bacteriología, creados por la ley 1193 de 2008, debido a que no se dio primer debate en la comisión séptima de la Cámara de Representante a dicha iniciativa se procedió al archivo de la misma de conformidad al Artículo 190 de la Ley 5ª de 1992 y en concordancia con lo preceptuado en el Artículo 375 de la Constitución Política.

El pasado 6 de agosto de 2021, fue radicado el presente proyecto de ley en el Senado de la República. El 20 de agosto se le dio traslado a la Comisión Tercera del Senado de la República, cuya mesa directiva procedió a asignarnos como ponentes. En esta comisión, se solicitó prórroga para presentar informe de ponencia debido a una solicitud de concepto realizada al Ministerio de Hacienda sobre el impacto fiscal de esta iniciativa. Sin embargo, pese al tiempo transcurrido no se ha recibido respuesta.

II. OBJETIVO DEL PROYECTO

El objetivo del presente proyecto de ley es regular la financiación pública, para garantizar la puesta en marcha y el funcionamiento de los Tribunales seccionales Bioéticos y Deontológicos de Bacteriología creados por la ley 1193 de 2008.

III. MARCO JURÍDICO

La Constitución Política en su artículo 26 consagra la libre escogencia de profesión u oficio y reconoce la libre asociación en colegios u organizaciones profesionales.

Ley 1164 de 2007 Por la cual se dictan disposiciones en materia del Talento Humano en Salud.

Ley 1193 de 2008 creación de los tribunales nacional y seccionales ético profesionales

AQUÍVIVE LA DEMOCRACIA



para el ejercicio de la Bacteriología.

La Ley 1446 de 2011 adicionó la Ley 715 de 2001, incorporando la obligación a los entes territoriales de financiar los tribunales departamentales de Enfermería, junto a los de Medicina y Odontología.

A nivel de ley estatutaria, la ley 1751 de 2015 consagró la salud como un derecho fundamental autónomo.

IV. ASPECTOS GENERALES DEL PROYECTO DE LEY

Los autores del Proyecto de Ley manifiestan que, a efectos de posibilitar el ejercicio de autorregulación y autocontrol de las profesiones, es menester procurar el financiamiento de los respectivos tribunales deontológicos, tanto los de nivel nacional, como departamental; lo cual sólo es viable en la medida en que se imprima un tratamiento equitativo al de otras profesiones del área de la salud, que cuentan con tribunales éticos o deontológicos en funcionamiento, financiados con recursos públicos¹.

Dicha financiación permitirá:

- Un marco legal conformado por las respectivas leyes de ejercicio de las profesiones que prevén la creación de los tribunales nacionales, con cargo a recursos del presupuesto del Ministerio de Salud y de la Protección Social, y, de otra parte, los departamentales o seccionales, que junto con la ley orgánica 715 de 2001², que contiene disposiciones relacionadas con la competencia de las entidades territoriales, ordena la disposición en los presupuestos de las entidades territoriales de los recursos necesarios destinados al funcionamiento de los tribunales departamentales o seccionales³.
- Propiciar un tratamiento equitativo para la profesión de Bacteriología de una importancia y notoriedad indiscutible en la efectividad en la garantía de calidad

¹ Hoy día, sólo las profesiones de Medicina, Odontología y Enfermería cuentan con recursos girados por el Ministerio de Salud y de la Protección Social y algunos tribunales departamentales, con recursos de la respectiva entidad territorial.

² Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros. Publicada en Diario Oficial No 44 654 de 21 de diciembre de 2001.

³ Cronológicamente, para la profesión de Medicina: su tribunal nacional se creó y ordenó financiar mediante la Ley 23 de 1981, mientras la Ley 715 de 2001 previó la financiación territorial. Para la profesión de Odontología su tribunal nacional se creó y ordenó financiar mediante la Ley 35 de 1989, mientras la Ley 715 de 2001 previó la financiación territorial. Para la profesión de Enfermería su tribunal nacional se creó y ordenó financiar mediante la Ley 286 de 1996, mientras la Ley 715 de 2001 (modificada parcialmente por la Ley 1446 de 2011, con ese exclusivo propósito), previó la financiación territorial.

AQUÍVIVE LA DEMOCRACIA



en la prestación de servicios de salud en el país y en el goce efectivo del derecho fundamental a la salud.

- No se trata del financiamiento de una función pública delegada, con recursos públicos, pero, en reconocimiento de la autonomía profesional, aunque no presupuestal.

De acuerdo con lo citado por los autores la profesión de Bacteriología es, junto con Medicina, Enfermería y Odontología de las obligadas a prestar el servicio social obligatorio o año rural para optar al título profesional y que se incluye en el sorteo de plazas supervisado por el Ministerio de Salud y de la Protección Social. Hoy cuenta con un número significativo de egresados, que para el período 2001 a 2018, asciende a 15.068 en ejercicio profesional, según el Observatorio Laboral para la Educación⁴, se destacan dos puntos en este mismo sentido:

- El Ministerio de Salud y de la Protección Social estimó que para 2016 había 22.198 bacteriólogos en ejercicio⁵. Para febrero de 2021, los egresados en ejercicio ascienden a 25.846⁶. A nivel de política pública, haremos acento en el Plan Nacional de Desarrollo⁷ vigente a la fecha, que prevé dentro de su línea: salud para todos con calidad y eficiencia, sostenible por todos, del Pacto por la equidad: política social moderna centrada en la familia, eficiente, de calidad y conectada a mercados, en el objetivo 5: Formular acuerdos para el reconocimiento, formación y empleo de calidad para los trabajadores de la salud, a través de la estrategia de creación y desarrollo de lineamientos para el cierre de brechas de cantidad, calidad y pertinencia del talento humano en salud a nivel territorial, que sin duda, para efectos de este proyecto, incluye, entre otros mecanismos la promoción de la autonomía, autorregulación y autocontrol profesional.
- El Plan Decenal de Salud Pública prevé una dimensión transversal consistente en el "Fortalecimiento de la autoridad sanitaria para la: "regulación, conducción, gestión financiera, fiscalización del sistema general de seguridad social en salud, vigilancia epidemiológica y sanitaria, movilización social, ejecución de las acciones colectivas y garantía del aseguramiento y la

⁴ <http://bi.mineducacion.gov.co/8380/portal/web/men-observatorio-laboral/programas-academicos>
⁵ Política de Talento Humano en Salud (THS), Julio de 2018.
 En: <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RI/DE/VS/TH/politica-nacional-talento-humano-salud.pdf> recuperado 14/07/2020
⁶ Fuente Registro Nacional del Talento Humano en Salud (RETHUS). Después de Medicina, Enfermería, Odontología y Terapia Física, es la más numerosa en egresados en ejercicio. Fuente: Observatorio de Talento Humano en Salud (OTHHS).
⁷ Ley 1955 de 2019. "Pacto por Colombia-Pacto por la equidad"
<https://dspre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/LEY%201955%20DEL%2025%20DE%20MAYO%20202019.pdf>



provisión adecuada de servicios de salud.⁸

Los autores consideran necesario dar cuenta de la situación actual de la destinación de recursos hacia los tribunales éticos nacionales de aquellas profesiones que, si cuentan con financiación de las entidades territoriales, a saber:

En entidades territoriales, a manera de ejemplo: Gobernación de Antioquia:

	2015	2016	2017
Medicina	\$722.000.000	\$83.185.350	\$718.650.000
Odontología	\$122.560.000	\$162.385.650	\$132.000.000
Enfermería	\$103.500.000	\$108.158.000	\$108.000.000
	2018	2019	2020
Medicina	\$1.130.943.000	\$1.025.000.000	\$1.039.438.000
Odontología	\$200.000.000	\$208.912.500	\$250.000.000
Enfermería	\$115.200.000	\$119.600.000	\$126.000.000

Gobernación de Atlántico:

	2015	2016	2017
Medicina	\$272.160,000	\$ 281,000,000	\$296,000,000
Odontología	\$19,304,775	\$ 20,000,000	\$21,000,000
Enfermería	\$19,304,775	\$ 20,000,000	\$21,000,000
	2018	2019	2020
Medicina	\$313,760,000	\$ 330,000,000	\$353,100,000
Odontología	\$22,260,000	\$ 23,400,000	\$25,038,000
Enfermería	\$22,260,000	\$23,400,000	\$25,038,000

Como lo manifiestan los autores en la exposición de motivos del Proyecto de Ley, hoy hay trece (13) programas curriculares de pregrado, que se encuentran clasificados en el área de la salud y que sólo tres de ellos, cuentan con reconocimiento y respaldo para financiamiento público de sus tribunales de ética creados por Ley, por razones que van desde el número de egresados en ejercicio, hasta el rol determinado en la cadena de atención en salud⁹.

⁸ <https://www.minsalud.gov.co/plandecenal/Paginas/home2013.aspx>
⁹ artículo 1° Ley 1164 de 2007. Del objeto: (...) Por Talento Humano en Salud se entiende todo el personal que interviene en la promoción, educación, información de la salud, prevención, diagnóstico, tratamiento, rehabilitación y paliación de la enfermedad de todos los habitantes del territorio nacional dentro de la estructura organizacional de la prestación de los servicios de salud.



V. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

Sin duda todas las profesiones afines a la salud, hoy tienen cada una, su ley que reglamenta el ejercicio de las profesiones y que también prevén la creación de los tribunales nacionales. Sin embargo, las discusiones acerca de la naturaleza de dichos tribunales de ética persistieron y cobraron mayor fuerza a partir de la expedición de la Ley 489 de 1998, por la cual se dictaron normas de organización estatal, "con lo cual también se pasó de tenerlas como entidades por delegación a algo más complejo y lejos de lo tradicional: entidades sui generis".¹⁰

En este orden, el artículo 42 de la aludida norma, señala que el Sector Administrativo está integrado, entre otros, por las entidades que la ley de creación de la entidad defina como adscritas o vinculadas y, en relación con ello, el artículo 50 establece que las entidades estarán vinculadas al sector central conforme lo disponen en su acto de creación, lo que para el tema concreto significa que, como la leyes correspondientes no dispusieron la adscripción o vinculación alguna con el sector central, no podría entenderse que los Tribunales son entidades por delegación tradicionales, sino que deben ser percibidas como entidades con un carácter singular y excepcional, sería el caso para bacteriología y Enfermería.¹¹

La particularidad de los tribunales de ética profesional es que, como abanderados de la acción disciplinaria cuyos destinatarios son los profesionales en esa materia, tienen la misión de comprobar el correcto y adecuado ejercicio de la profesión, con el fin de que se lleve a cabo bajo ciertos referentes éticos, de eficiencia, eficacia y responsabilidad acordes con el interés general que demanda la prevención del riesgo social. Estos Tribunales encuentran su fundamento a partir del artículo 26 de la Constitución, en cuanto se establece que el ejercicio de estas profesiones estará sujeto a la inspección y vigilancia de las autoridades competentes; por cuanto las ocupaciones, artes u oficios que envuelvan un riesgo social no son de libre ejercicio.

De acuerdo con las reuniones técnicas adelantadas con el Colegio Nacional de Bacteriología, las tres causales en las que se concentran las denuncias son:

- Falsificación de Títulos
- Falsificación de Firmas
- Falsificación de Resultados

Lo anterior, nos indica sin duda alguna, que la relevancia de la asignación de recursos que pretende el presente proyecto de ley mediante la modificación parcial de

¹⁰ Morales, L (2020) Tribunales de Ética Médica: naturaleza y garantía del debido proceso
¹¹ Ibídem



la ley 715 de 2001, radica en los beneficios que se generan a los usuarios y bacteriólogos en ejercicio de su profesión, teniendo en cuenta que el Tribunal Bioético y Deontológico de Bacteriología está encargado de vigilar y hacer cumplir el "Código de Bioética para el ejercicio de la profesión de Bacteriología", de que trata la Ley 841 de 2003 y la ley 1193 2008, su reglamento interno y de conformidad a las disposiciones expedidas para el efecto¹².

VI. IMPACTO FISCAL

Los tribunales de Ética médica y de odontología, por no tener patrimonio propio, los costos de su funcionamiento están a cargo del Ministerio de Salud, por lo cual, la regulación del uso de sus recursos está dada según lo dispuesto en los artículos 356 y 357 de la Constitución y en la Ley 715 de 2001 (Sistema General de Participaciones), de conformidad con los artículos 42 numeral 18 y 43 numeral 1.8 de la Ley 715 de 2001, que indica que la Nación debe ocuparse de direccionar el sector salud y, en esa medida, reglamentar los recursos destinados a financiar los tribunales seccionales de ética médica y odontológica. Morales, L (2020)

En este contexto los tribunales que se adicionan para efectos de garantizarles recursos, estarían en el mismo plano de igualdad para los propósitos del presente proyecto de ley, por lo cual, en principio no habría objeción desde argumentos de conveniencia, no así desde el plano del impacto fiscal que sobrevendría frente a los recursos del SGP, en el entendido de que al adicionarle otros tribunales para efectos de su financiación, necesariamente se debe adicionar recursos nuevos de transferencias al sector salud, de manera que puedan ser solventados esas nuevas responsabilidades presupuestales a las luz de la proyecciones contenidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

El criterio de redistribución de las partidas con las que cuentan los tribunales de Medicina y odontología, no podría ser de recibido en el entendido que los gastos de salud, tienen connotación de gasto social, lo cual demanda que no podrán ser inferiores entre una vigencia fiscal y la siguiente.

En materia de gasto público, la Carta Política efectuó un reparto de competencias entre el Congreso y el Gobierno Nacional, de tal manera que ambos tienen iniciativa del gasto de conformidad con los preceptos constitucionales, y deben actuar coordinadamente dentro de sus competencias. Así, el Gobierno requiere de la aprobación de sus proyectos por parte del Congreso y el Congreso requiere de la anuencia del Gobierno, quien determinará la incorporación de los gastos decretados por el Congreso, siempre y cuando sean consecuentes con el MFMP y el PGN.¹³

¹² http://www.secretariatenado.gov.co/senadobasedoc/ley_1193_2008.html
¹³ Ibídem





De manera que se advierte que para continuar con el trámite legislativo se deberá obtener el concepto favorable del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, dado el posible aumento en las partidas establecidas en los artículos 42 numeral 42.18 y artículo 43 numeral 43.1.8 de la Ley 715 de 2001.

VII. CONFLICTO DE INTERESES

Teniendo en cuenta el artículo 3° de la Ley 2003 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992 y se dictan otras disposiciones, que modifica el artículo 291 de la misma Ley, que establece la obligación al autor del proyecto presentar la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, siendo estos, criterios guías para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento.

Frente al presente proyecto, se considera que no genera conflictos de interés, puesto que los beneficios particulares, actuales y directos, a la generalidad de los miembros del congreso conforme a lo dispuesto en la aludida ley.

Sin perjuicio de lo anterior, se debe tener en cuenta que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, no exime del deber del Congresista de identificar causales adicionales.

VIII. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, solicito a los H. Senadores de la Comisión Tercera del Senado, debatir y aprobar en primer debate, el **PROYECTO DE LEY N.º 129 "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE LA LEY 715 DE 2001 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"** con base en el texto propuesto.

De los Honorables Senadores,


MAURICIO GÓMEZ AMÍN


GERMÁN HOYOS GIRALDO

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



IX. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

"por medio de la cual se modifica parcialmente la ley 715 de 2001 y se dictan otras disposiciones"

El Congreso de Colombia
DECRETA

ARTÍCULO PRIMERO: La presente ley tiene por objeto regular la financiación pública de los Tribunales Seccionales Bioéticos y Deontológicos de Bacteriología, creados por la ley 1193 de 2008.

ARTÍCULO SEGUNDO: Para la planeación y ejecución de los recursos destinados a la financiación de los tribunales seccionales de que trata esta ley, se observarán los principios de racionalidad en el gasto, moralidad y eficacia.

ARTÍCULO TERCERO: El artículo 42 numeral 42.18 de la Ley 715 de 2001 quedará así:

"Artículo 42 numeral 42.18: Reglamentar el uso de los recursos destinados por las entidades territoriales para financiar los Tribunales Seccionales de Ética Médica y Odontológica, los Tribunales Departamentales y Distritales Éticos de Enfermería y los Tribunales Seccionales Bioéticos y Deontológicos de Bacteriología."

ARTÍCULO CUARTO: El artículo 43 numeral 43.1.8 de la Ley 715 de 2001 quedará así:

"Artículo 43 numeral 43.1.8: Financiar los Tribunales Seccionales de Ética Médica y Odontológica, los Tribunales Departamentales y Distritales Éticos de Enfermería y los Tribunales Seccionales Bioéticos y Deontológicos de Bacteriología y vigilar la correcta utilización de los recursos."

ARTÍCULO QUINTO: La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Senadores,


MAURICIO GÓMEZ AMÍN


GERMÁN HOYOS GIRALDO

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Bogotá D.C., 01 de octubre de 2021

En la fecha se recibió Ponencia y texto propuesto para primer Debate del Proyecto de Ley N.º.129/2021 Senado. "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE LA LEY 715 DE 2001 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES". Presentada por los Senadores. German Darío Hoyos Giraldo y Mauricio Gómez Amín.

Cordialmente,

RAFAEL OYOLA ORDOSGOITIA
Secretario General
Comisión III - Senado.

TEXTOS DE PLENARIA

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA MIXTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL DÍA 29 DE SEPTIEMBRE DE 2021 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 458 DE 2021 SENADO – 019 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 155 DE 2020 CÁMARA Y 221 DE 2020 CÁMARA

por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación, ampliación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.



SECCIÓN DE LEYES

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA MIXTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL DÍA 29 DE SEPTIEMBRE DE 2021 AL PROYECTO DE LEY No. 458 DE 2021 SENADO – 019 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY No. 155 DE 2020 CÁMARA Y 221 DE 2020 CÁMARA "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN, AMPLIACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT), SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT); mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, como mecanismo contra las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza; se prevé el uso de herramientas tecnológicas que garanticen la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información sobre el siniestro.

A su vez, con el fin de garantizar la sostenibilidad y optimizar la destinación y eficiencia de los recursos del sistema; deberá implementarse la modernización de la nomenclatura, clasificación y tarifas de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios para la atención de los siniestros del SOAT. Como también, deberá efectuarse el fortalecimiento técnico de la Administradora de los Recursos del SGSSS –ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados.

Artículo 2. Adiciónense los párrafos 1º, 2º y 3 al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

Parágrafo 1º. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial por no reportar siniestros que afecten la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y haber renovado su póliza de manera oportuna, definida como la renovación de la póliza antes de su vencimiento, tendrán derecho a la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:

Si en los dos años inmediatamente anteriores al vencimiento de la póliza, registra un buen comportamiento vial; tendrán derecho a un descuento, por única vez, del diez por ciento (10%) sobre el valor de la prima emitida del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Capitolio Nacional - Primer Piso Teléfonos 3825381 3825186



SECCIÓN DE LEYES

(SOAT). Esta medida será aplicable para aquellos propietarios de vehículos que hayan tenido un buen comportamiento durante los años 2020 y 2021, con lo cual se aplicará el descuento a la prima que aplique durante 2022, y de ninguna manera afectará el valor de la contribución a la ADRES, que se calculará sobre el valor de la prima fijado por la Superintendencia Financiera de Colombia.

El descuento por única vez a que se refiere el presente párrafo se otorgará a la combinación entre el vehículo y el tomador del seguro. En ningún caso, el tomador del seguro podrá hacerse acreedor del beneficio más de una vez por el mismo vehículo.

Parágrafo 2º. El Gobierno Nacional, en un plazo de tres meses contados a partir de la vigencia de la presente Ley, definirá el procedimiento para la verificación de las condiciones exigidas para acceder al descuento. En caso de cambio de propietario de vehículo deberá proceder el cambio de tomador, de manera tal que los beneficios no sean conmutables entre el antiguo y el nuevo propietario.

Parágrafo 3º. A partir del 2022, las compañías aseguradoras reconocerán un máximo del 5% de las primas mensuales emitidas por cargos de intermediación por venta del SOAT.

Artículo 3º. Modifíquese el literal b) del artículo 223 de la Ley 100 de 1993, el cual quedará así:

"b) Una contribución equivalente al 52% del valor de la prima anual establecida para el seguro obligatorio de accidente de tránsito, que se cobrará en adición a ella;"

Parágrafo: a partir del año 2023, de la contribución dispuesta en el literal b) del presente artículo, la ADRES deberá destinar 2 puntos porcentuales para priorizar el pago directo de la cartera adeudada a las IPS por reclamaciones derivadas de accidentes de tránsito por vehículos no identificados y/o no asegurados. En caso de no tener pasivos por ese concepto, se podrán destinar estos recursos para financiar el aseguramiento en salud del régimen subsidiado.

El Gobierno Nacional reglamentará la materia en un plazo de 6 meses.

ARTÍCULO 4º. Adiciónense el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 42a. Aseguramiento complementario y voluntario al seguro obligatorio. La compañía aseguradora que ofrezca el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 deberá además ofrecer una póliza complementaria cuya suscripción será voluntaria por parte del tomador, **siempre y cuando la compañía aseguradora contemple dicho servicio dentro de su portafolio.**

Este aseguramiento voluntario adicional tendrá por objeto la cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Capitolio Nacional - Primer Piso Teléfonos 3825381 3825186



SECCIÓN DE LEYES

asegurables, en caso de presentarse un choque simple. Las compañías aseguradoras determinarán con libertad de oferta los montos asegurables, cumpliendo las disposiciones técnicas del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

ARTÍCULO 5º. **Uso de herramientas de tecnologías de la información y comunicaciones.** Las entidades aseguradoras que expidan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y su cobertura complementaria y voluntaria deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Estos documentos no serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan las víctimas por cuenta del SOAT. Este tipo de herramientas será exigible en aquellos entes territoriales que cuenten con la debida conectividad para uso de dichos dispositivos.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará la materia.

ARTÍCULO 6º. En un plazo máximo de un año, contado a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud deberá adoptar vía reglamento; la modernización de la nomenclatura, clasificación y tarificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.

ARTÍCULO 7º. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia Financiera de Colombia, la Superintendencia Nacional de Salud y la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional, en el marco de sus competencias; revisarán periódicamente el estado y avances del país en materia de seguridad vial, evasión y fraude en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, así como los planes de acción que contribuyan a un mejor comportamiento vial de los actores en la vía, promuevan la adecuada atención a las víctimas de accidentes de tránsito y las buenas prácticas en los cobros por estas atenciones.

Los resultados de dichas revisiones deberán ser remitidos dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República.

Parágrafo: La Superintendencia Financiera de Colombia y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro del marco de sus competencias; publicarán las cifras sobre la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, siniestros -identificando si se trata de siniestros que involucren o no víctimas, letales o fatales, siniestralidad, frecuencia y severidad de los siniestros (choques simples o pérdidas totales) de acuerdo a los datos suministrados por las aseguradoras.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Capitolio Nacional - Primer Piso Teléfonos 3825381 3825186



SECCIÓN DE LEYES

ARTÍCULO 8º. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS -ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, efectuará el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad.

ARTÍCULO 9º (NUEVO). Las compañías de seguros que tienen autorizado el ramo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, tienen la obligación de expedir en todo el país, la póliza para el vehículo que lo requiera, de no hacerlo la Superintendencia Financiera de Colombia, investigará y sancionará a las compañías de seguros autorizadas que no expidan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.

ARTÍCULO 10º (NUEVO). **Medidas Antievasión.** Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su prioridad circulen:

- a. Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,
b. Habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley,
c. Por lugares y en horarios que estén permitidos,
d. Sin exceder los límites de velocidad permitidos,
e. Respetando la luz roja del semáforo.

La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el Artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.

ARTÍCULO 11º (NUEVO). **Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción.** Suspéndase por el término de dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Capitolio Nacional - Primer Piso Teléfonos 3825381 3825186



SECCIÓN DE LEYES

Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.

ARTÍCULO 12º (NUEVO). Adiciónese el artículo 143-A de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 143 A. DAÑOS MATERIALES EN VEHÍCULOS ASEGURADOS. En caso de daños materiales en los que solo resulten afectados vehículos asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, se hará el retiro inmediato de los vehículos colisionados y todo el elemento que pueda interrumpir el tránsito. Los conductores y demás implicados podrán conciliar sus intereses y acudir a las compañías aseguradoras, utilizando para tal fin a través de herramientas técnicas y tecnológicas sin que para este fin se requiera la suscripción de documento alguno por parte de la autoridad de tránsito.

Los vehículos solo podrán permanecer sobre la vía afectando el tráfico, por el tiempo necesario para la toma de estas pruebas por parte de los conductores o interesados. Corresponderá a las compañías aseguradoras adoptar las modificaciones al contrato de seguro y los procedimientos que permitan la celebración de estos acuerdos y el pago de las primas de seguro, sin que a este finalidad pueda oponerse la ausencia del documento de la autoridad de tránsito.”

ARTÍCULO 13º (NUEVO). Adiciónese el artículo 144-A de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 144 A. RETIRO DE VEHÍCULOS POR LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO. En los casos de daños materiales en los que solo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales y alguno de los involucrados se niegue al retiro de los vehículos el agente de tránsito procederá al retiro y traslado del mismo de acuerdo a lo establecido en el artículo 125 del presente código y a la imposición del comparendo respectivo por bloqueo de calzada o intersección (C3).

En los casos en que sea materialmente imposible el retiro de los vehículos en razón de las condiciones técnico- mecánicas del mismo, se procederá a su retiro y traslado del vehículo, sin que por estos hechos haya lugar a la imposición del comparendo por bloqueo de calzada o intersección (C3).

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Capitolio Nacional - Primer Piso Teléfonos 3825381 3825186



SECCIÓN DE LEYES

Lo previsto en el presente artículo no será aplicable en los casos en donde presuntamente se involucren personas en estado de embriaguez. Situación en la cual cualquiera de las partes podrá negarse al retiro de los vehículos hasta tanto se hagan las pruebas establecidas en este código.”

ARTÍCULO 14º. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

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 Mixta del Senado de la República del día 29 septiembre de 2021, AL PROYECTO DE LEY No. 458 DE 2021 SENADO – 019 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY No. 155 DE 2020 CÁMARA y 221 DE 2020 CÁMARA “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN, AMPLIACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT), SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

Cordialmente,

ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora Ponente

El presente Texto Definitivo, fue aprobado con modificaciones en Sesión Plenaria Mixta del Senado de la República del día 29 de septiembre de 2021, de conformidad con el texto propuesto para segundo debate.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

Elaboró – Sarly Giovanna Novoa
Revisó – Ruth Luengas Peña
Revisó – Dr. Gregorio Eljach Pacheco
Revisó – H.S. Ponentes.


AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Capitolio Nacional - Primer Piso Teléfonos 3825381 3825186

OFICIOS

OFICIO DE RETIRO DE FIRMA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 130 DE 2021 SENADO

por medio del cual se reforma la Ley 115 de 1994 en lo referente con educación inicial y se dictan otras disposiciones.



JORGE ELIECER GUEVARA


Bogotá D.C. 30 septiembre 2021

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General Senado de la Republica
E. S. D.

Asunto: Solicitud respecto al Proyecto de Ley 130/21

De manera respetuosa me permito solicitar corregir la actuación dentro del Proyecto de ley 130/21 "Por medio del cual se reforma la Ley 115 de 1994 en lo referente con educación inicial y se dictan otras disposiciones" toda vez que mi intención era ser designado como ponente del proyecto y en virtud que ya existe ponencia radicada manifiesto que no acompañe el mismo por ende, solicito el retiro de mi nombre como *AUTOR*.

Atentamente,



JORGE ELIECER GUEVARA
Senador de la República
Email: jorge.guevara@senado.gov.co

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 # 8-68 Oficina 704B
Tel: 3825000 - Ext: 3348, 3349

CONTENIDO

Gaceta número 1366 - Viernes, 1° de octubre de 2021
CÁMARA DE REPRESENTANTES

	Págs.
PONENCIAS	
Informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley número 129 de 2021 senado por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 715 de 2001 y se dictan otras disposiciones.....	1
TEXTOS DE PLENARIA	
Texto definitivo aprobado en sesión plenaria mixta del senado de la república del día 29 de septiembre de 2021 al proyecto de ley número 458 de 2021 senado – 019 de 2020 cámara acumulado con el proyecto de ley número 155 de 2020 cámara y 221 de 2020 cámara por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación, ampliación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.....	4
OFICIOS	
Oficio de retiro de firma del proyecto de ley número 130 de 2021 senado por medio del cual se reforma la ley 115 de 1994 en lo referente con educación inicial y se dictan otras disposiciones.....	6



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 1428

Bogotá, D. C., viernes, 8 de octubre de 2021

EDICIÓN DE 21 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

ACTAS DE COMISIÓN

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

ACTA NÚMERO 026 DE 2020

(diciembre 14)

Cuatricenio Constitucional 2018-2022

Lugar: Salón Virtual Plataforma G-Suite

Legislatura del 20 de julio de 2020
al 20 de junio de 2021

Artículo 78 Ley 5ª de 1992

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Siendo las ocho y treinta y ocho (8:38 a. m.), del día lunes 14 de diciembre de 2020, con fundamento en la “Resolución número 077 del 6 de abril del 2020, expedida por la Mesa Directiva de la Corporación, “por medio de la cual se adoptan decisiones y medidas necesarias y procedentes para lograr en la Cámara de Representantes una eficiente labor legislativa, mientras subsista la declaración de una emergencia sanitaria que signifique grave riesgo para la salud o la vida y, por tanto, impiden la participación física de los Congresistas, funcionarios y trabajadores”; adicionada por la Resolución número 1125 del 17 de julio de 2020, se reúne la Comisión Sexta Constitucional Permanente para desarrollar el siguiente Orden del Día:

Proceda señora Secretaria, a abrir el registro, para que los Honorables Representantes se registren de manera virtual y los que no lo puedan hacer de manera manual.

Oswaldo Arcos presente.

Subsecretaria – Ruth Claudia Sáenz Forero:

Presidente y Honorables Representantes buenos días, ya está abierto el registro.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Milton Angulo presente, Secretaria. Gracias.

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Emeterio Montes presente, señora Secretaria. Muchas gracias.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Ciro Rodríguez presente, Secretaria.

Honorable Representante León Frey Muñoz Lopera:

Secretaria, León Fredy Muñoz Presente, no me está dando la plataforma.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Doctora Claudia, Esteban Quintero presente.

Subsecretaria – Ruth Claudia Sáenz Forero:

Doctor Esteban, sí señor, buenos días.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Buenos días, presente. Gracias.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Buenos días.

Subsecretaria – Ruth Claudia Sáenz Forero:

Doctora Martha, buenos días.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Buenos días, ¿en qué andan?

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Pendiente del Festival de la Tambora, en Tamalameque, Ape.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Te voy a invitar, te voy a poner a bailar con unas morenas que hay allá, alimentadas a bocachico.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Doctora Claudia, ya registré mi asistencia por la plataforma. Muchas gracias.

Subsecretaria – Ruth Claudia Sáenz Forero:

Perfecto doctor, ya lo dejo solo en plataforma.

Subsecretaria – Ruth Claudia Sáenz Forero:

Doctor Ape, no se ha registrado, ¿le registro manualmente su asistencia?

Honorable Representante León Frey Muñoz Lopera:

Claudita, yo también ya me registré por plataforma, es tan amable me borra de ahí de la manual.

Subsecretaria – Ruth Claudia Sáenz Forero:

Perfecto

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Estoy en eso Claudita, registrándome, si quiere me lo hace manualmente mientras termino acá.

Subsecretaria – Ruth Claudia Sáenz Forero:

Bueno doctor.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

¿En Tamalameque no es donde sale una llorona loca, Ape?

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

La llorona loca sale, y la morena que le voy a presentar a Emeterio.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Cuidado va a ser la llorona, Emeterio es soltero, empedernido y feliz, deja ese muchacho así.

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Sí señora, de pronto llorona, pero loca no.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Bueno y que me vas a dar de aguinaldo Martica, ya te mando la dirección por el interno. Risas, las anchetas, el Congreso está cerrado, ¿dónde van a llegar las anchetas?, voy a publicar la dirección en los chats de la plenaria.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Por favor, por favor, no muy difícil, este año ha sido muy complejo ¿no?

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Uff Dios mío. Y ayer eliminaron a Junior, menos mal yo soy del América.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Pa fregarte, tú eres juniorista número uno, pero ese VAR tenemos que revisarlo, eso no fue fuera de lugar, yo sé muy poco de fútbol pero aja, sólo sé del Junior y la Selección Colombia.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

¡Ay! y ahora con estos partidos que no se los puede ver nadie, porque a horas de más; no hemos podido aprobar el proyecto, para que las finales las vea el pueblo.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Mi gran amigo Ape, Martica, métanme ahí al poderoso América por Dios

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Hicieron trampa, hicieron trampa, los árbitros de dudosa reputación.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Ja, ja, ja. Cómo así.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Fíjese no era fuera de lugar.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Era la cámara, viejo Milton, mire la cámara.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Oiga, lo veo bien oyó, ahí lo veo bien.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Ape pastelero, yo sé que tú eres del Junior. Vamos a tener que madrugar para sacar la agenda de los proyectos de los Congresistas, los días que nos restan ¿cierto? Ciro estabas difícil Ciro. Buenos días, yo sé que usted es un maestro en eso, en todo el tema de las tecnologías, de la radio...

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Pero no sabe manejar el iphone 12, risas.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Martica, va a estar mañana en la Ley de Amnistía ¿de la Emisora?

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

No voy a poder, porque tengo viaje...

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Señora Secretaria, por favor, ¿infórmenos si tenemos quórum?

Subsecretaria – Ruth Claudia Sáenz Forero:

Angulo Viveros Milton Hugo

Arcos Benavides Oswaldo

Cuello Baute Alfredo Ape

Gómez Betancurt Luis Fernando

Gómez Millán Adriana

Leal Pérez Wílmer

Medina Arteaga Aquileo

Montes de Castro Emeterio José

Muñoz Lopera León Fredy

Patiño Amariles Diego

Pizarro Rodríguez María José

Quintero Cardona Esteban

Raigoza Morales Mónica María

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Rojano Palacio Karina Estefanía

Rojas Lara Rodrigo Arturo

Valencia Montaña Mónica Liliana

Villalba Hodwalker Martha Patricia

Presidente, sí señor, tenemos trece Representantes (13) en plataforma y tres (3) de forma verbal que se registraron, tenemos quince (15) Representantes. En consecuencia, tenemos quórum decisorio, la doctora Adriana acabada de llegar.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Tan amable registra mi asistencia, Adriana Gómez, buenos días para todos.

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Doctora Adriana, bienvenida, la estábamos esperando. Señora Secretaria, por favor sírvase leer el Orden del Día.

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Sí, señor Presidente.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Presidente, quería pedirle un favorcito un minutico si usted me lo concede, antes de que empiece el Orden del Día.

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Bien pueda doctor Ciro, tiene el uso de la palabra.

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, Presidente. Presidente, mire, es que yo quiero compartirles a la Comisión el día de hoy una invitación muy especial que se nos hace a todos. Hoy Ocaña 14 de diciembre cumple 450 años de su fundación, usted que la ha venido a visitar, igualmente el doctor Ape conocen todos los aportes históricos que ha hecho este importante municipio a

nuestro país, y en el día de hoy quisiera compartirles un video sobre nuestra ciudad y de la misma forma invitarlos a esta conmemoración de los 450 años.

“Proyección video”

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Doctora Diana, tengo muy mal la señal en este momento, si ya terminó el doctor Ciro, por favor sírvase leer el Orden del Día.

Secretaria – Diana Marcela Morales Rojas:

El Representante está proyectando un video, Presidente.

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Bueno okey listo, no estoy viendo el video, no lo estoy viendo.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muchas gracias, señor Presidente, nuevamente invitarlos a todos a esta importante conmemoración.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Yo pensé que nos ibas a invitar, para irnos para allá.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Están totalmente invitados, doctora Martha.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Muy bien la invitación.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Nos invitó pero a verlo, Ciro.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Una vez superemos esta emergencia, está toda la Comisión cordialmente invitada.

Honorable Representante Mónica Liliana Valencia Montaña:

Gracias, doctor Ciro.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Pero mándanos unos souvenirs mientras tanto.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Allá se los hacemos llegar Ape.

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Doctor Ciro, ¿ya terminó su intervención?

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Sí señor, muchas gracias.

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Bueno, muchas gracias a usted doctor Ciro. Doctora Diana, por favor sírvase leer el Orden del Día.

Secretaria:

Señor Presidente.

Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Señora Secretaria, para por favor dejen constancia de mi asistencia ya en la plataforma.

Secretaria:

Representante, ya quedó registrada su asistencia, Representante Rodrigo Rojas y la Representante Mónica Valencia. Presidente, procedo entonces a leer el Orden del Día.

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, señora Secretaria.

Secretaria:

Sí Presidente, con gusto.

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

CUATRIENIO CONSTITUCIONAL 2018 - 2022

Lugar: Salón Virtual Plataforma G-Suite

Legislatura del 20 de julio de 2020
al 20 de junio de 2021

(Primer Período de Sesiones del 20 de julio
al 16 de diciembre de 2020)

Artículos 78 y 79 Ley 5ª de 1992

Con fundamento en la **Resolución número 0777 del 2020 del 6 de abril de 2020**, expedida por la Mesa Directiva de la Corporación, “*por medio de la cual se adoptan decisiones y medidas necesarias y procedentes para lograr en la Cámara de Representantes una eficiente labor legislativa, mientras subsista la declaración de una emergencia sanitaria, que signifique grave riesgo para la salud o la vida y, por tanto, impiden la participación física de los congresistas, funcionarios y trabajadores*”; adicionada por la **Resolución número 1125 del 17 de julio de 2020**, se reúne la Comisión Sexta Constitucional Permanente, para desarrollar el siguiente Orden del Día:

ORDEN DEL DÍA

Para la Sesión Virtual del día lunes 14 de diciembre de 2020

Hora: 8:30 a. m.

I

Llamado a lista y verificación del quórum

II

Estudio, discusión y votación de Proyectos de Ley en Primer Debate

1. **Proyecto de ley número 444 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se declara patrimonio cultural de la nación el Festival Nacional de la Tambora y la Guacherna en el municipio de Tamalameque, en el departamento del Cesar, se exaltan sus

37 años de existencia y se dictan otras disposiciones.

Autor: Honorable Representante *Alfredo Ape Cuello Baute*

Ponentes: Honorables Representantes *Alfredo Ape Cuello Bate* (Coordinador Ponente) *Emeterio Montes de Castro* y *Martha Patricia Villalba Hodwalker*.

Publicación: **Gaceta del Congreso** Proyecto de ley 1102 de 20, Ponencia Primer Debate 1354 de 2020.

Anunciado: 11 de diciembre de 2020.

2. **Proyecto de ley número 019 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), **acumulado** con el **Proyecto de ley número 155 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones, **acumulado** con el **Proyecto de ley número 221 de 2020 Cámara**, por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se establecen medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y de o conductores de vehículos motorizados anivel nacional y se dictan otras disposiciones”.

Autores: Honorables Representantes *Nubia Lopez Morales*, *Rodrigo Arturo Rojas Lara*, *Elizabeth Jay-Pang Díaz*, *Alexánder Harley Bermúdez Lasso*, *Edgar Alfonso Gómez Román*, *Fabio Fernando Arroyave Rivas*, *Adriana Gómez Millán*; *Jaime Rodríguez Contreras*, *Jairo Humberto CristoCorrea*, *Alejandro Alberto Vega Pérez*, *Andrés David Calle Aguas*, *Julián Peinado Ramírez*, *Juan Fernando Reyes Kuri*, *Alejandro Carlos Chacón Camargo*, *Nilton Córdoba Manyoma*, *Adriana Gómez Millán*, *Víctor Manuel Ortiz Joya*, *Carlos Adolfo Ardila Espinosa* y la Senadora de la República, *Laura Ester Fortich Sánchez*.

Ponentes: Honorables Representantes *Aquileo Medina Arteaga* (Coordinador Ponente), *Rodrigo Rojas Lara*, *Emeterio Montes de Castro*, *Milton Angulo Viveros*.

Publicación: **Gacetas del Congreso** Proyecto de ley 629 de 2020, 678 de 2020 y 692, respectivamente, Ponencia Primer Debate 1476 de 2020.

Anunciado: 11 de diciembre de 2020

3. **Proyecto de ley número 438 de 2020 Cámara**, por el cual se declara patrimonio nacional inmaterial la loa de los Santos Reyes Magos del municipio de Baranoa, departamento de Atlántico y se dictan otras disposiciones.

Autores: Honorables Representantes *Martha Patricia Villalba Hodwalker*, *Modesto Enrique Aguilera Vides*, *José Gabriel Amar Sepúlveda*,

Jezmi Lizeth BarrazaArraut, César Augusto Lorduy Maldonado, Karina Estefanía Rojano Palacio, Armando Antonio Zabarain D'Arce, Armando Alberto Benedetti Villaneda.

Ponente: Honorable Representante *Martha Patricia Villalba Hodwalker.*

Publicación: ***Gaceta del Congreso*** Proyecto de ley 1069 de 2020, Ponencia Primer Debate 1261 de 2020.

Anunciado: 11 de diciembre de 2020.

4. **Proyecto de ley número 027 de 2020 Cámara**, por medio del cual se establecen las bases para un modelo de educación digital y flexible y se promueve la alfabetización mediática y digital para la identificación de noticias falsas, fomentar un uso responsable de las redes sociales desde la educación básica y media, y se dictan otras disposiciones.

Autores: Honorables Representantes *León Fredy Muñoz Lopera, María José Pizarro, César Augusto Ortiz Zorro.*

Ponentes: Honorables Representantes *León Fredy Muñoz Lopera* (Coordinador Ponente) *Milton Hugo Angulo Viveros, María José Pizarro Rodríguez.*

Publicación: ***Gaceta del Congreso*** Proyecto de ley 630 de 2020, Ponencia Primer Debate 1011 de 2020, Ponencia Primer Debate NEG 1103 de 2020.

Anunciado: 11 de diciembre de 2020.

5. **Proyecto de ley número 217 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se dictan medidas para reducir el costo educativo del derecho de grado y se dictan otras disposiciones.

Autores: Honorables Representantes *Alfredo Ape Cuello Baute, Yamil Hernando Arana Padauí, Emeterio José Montes de Castro, José Gustavo Padilla Orozco, Diela Liliana Benavides Solarte, Nidia Marcela Osorio Salgado, Buenaventura León León, Adriana Magali Matiz Vargas, Nadya Georgette Blel Scaf, Juan Samy Merheg Marún, Miguel Ángel Barreto Castillo, Esperanza Andrade de Osso.*

Ponente: Honorable Representante *Alfredo Ape Cuello Baute*

Publicación: ***Gaceta del Congreso*** Proyecto de ley 691 de 20, Ponencia Primer Debate 1265 de 2020

Anunciado: 11 de diciembre de 2020

6. **Proyecto de ley número 445 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se declara patrimonio cultural de la nación el Festival de Música Vallenata en guitarras del municipio de Agustín Codazzi en el departamento del Cesar, se exaltan sus 34 años de existencia y se dictan otras disposiciones.

Autor: Honorable Representante *Alfredo Ape Cuello Baute*

Ponentes: Honorables Representantes *Alfredo Ape Cuello Baute* (Coordinador Ponente), *Emeterio José Montes de Castro*

Publicación: ***Gaceta del Congreso*** Proyecto de ley 1102 de 20, Ponencia Primer Debate 1264 de 2020

Anunciado: 11 de diciembre de 2020

7. **Proyecto de ley número 182 de 2020 Cámara**, por la cual se reconoce como patrimonio cultural de la nación el Cartagena Festival de Música.

Autores: Honorables Representantes *Emeterio José Montes de Castro, Yamil Hernando Arana Padauí, Enrique Cabrales Baquero, Óscar Darío Pérez Pineda, Juan Manuel Daza Iguarán, Juan Pablo Celis Vergel, Edwin Gilberto Ballesteros Archila*, y los Senadores de la República *Fernando Nicolás Araújo Rumié, Andrés Felipe García Zuccardi, Rubi Helena Chagú Spath, Honorio Miguel Enríquez Pinedo, Amanda Rocío González Rodríguez.*

Ponentes: Honorables Representantes *Emeterio José Montes de Castro* (Coordinador Ponente), *Luis Fernando Gómez.*

Publicación: ***Gaceta del Congreso*** Proyecto de ley 685 de 2020, Ponencia Primer Debate 1464 de 2020

Anunciado: 11 de diciembre de 2020

8. **Proyecto de ley número 222 de 2020 Cámara**, por la cual se establecen medidas a favor de las personas afectadas por el cierre de las vías terrestres en Colombia y se dictan otras disposiciones.]

Autores: Honorables Representantes *Alejandro Alberto Vega Pérez, Andrés David Calle Aguas, Julián Peinado Ramírez, Juan Fernando Reyes Kuri, Alejandro Carlos Chacón Camargo, Nilton Córdoba Manyoma, Víctor Manuel Ortiz Joya, Carlos Adolfo Ardila Espinosa, Jorge Eliécer Tamayo Marulanda.*

Ponente: Honorable Representante *Adriana Gómez Millán*

Publicación: ***Gaceta del Congreso*** Proyecto de ley 692 de 2020, Ponencia Primer Debate 1261 de 2020.

Anunciado: 11 de diciembre de 2020

9. **Proyecto de ley número 268 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se crea la política de la cultura ciudadana en Colombia, y se dictan otras disposiciones.

Autores: Honorables Representantes *Katherine Miranda Peña, Carlos Germán Navas Talero, Édward David Rodríguez Rodríguez, Norma Hurtado Sánchez, Martha Patricia Villalba Hodwalker, César Augusto Ortiz Zorro, Rodrigo Arturo Rojas Lara, Wilmer Leal Perez, César Augusto Pachón Achury, Fabián Díaz Plata, César Augusto Lorduy Maldonado Iván Marulanda Gómez, Horacio José Serpa Moncada.*

Ponente: Honorable Representante *Martha Patricia Villalba Hodwalker*

Publicación: *Gaceta del Congreso* Proyecto de ley 699 de 2020, Ponencia Primer Debate 1462 de 2020

Anunciado: 11 de diciembre de 2020

10. Proyecto de ley número 106 de 2020
Cámara, por medio de la cual se modifica parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993 y se dictan otras disposiciones.

Autores: Honorables Senadores *Juan Fernando Reyes Kury, Carlos Adolfo Ardila Espinosa, Jhon Jairo Berrío López, Óscar Tulio Lizcano González, Álvaro Henry Monedero Rivera, Jhon Arley Murillo Benítez, Ángel María Gaitán Pulido, Christian Munir Garcés Aljure, Harry Giovanni González García, Julián Peinado Ramírez, Adriana Gómez Millán, Alfredo Rafael Deluque Zuleta* y el Senador de la República *Miguel Amín Escaf*.

Ponente: Honorable Representante *Adriana Gómez Millán*

Publicación: *Gaceta del Congreso* Proyecto de ley 666 de 20, Ponencia Primer Debate 1117 de 2020

Anunciado: 11 de diciembre de 2020

11. Proyecto de ley número 030 de 2020
Cámara, por medio del cual se crea el mínimo vital de internet y se dictan otras disposiciones.

Autores: Honorables Representantes *León Fredy Muñoz Lopera, María José Pizarro Rodríguez, Wílmer Leal Pérez, César Augusto Ortiz Zorro, Oswaldo Arcos Benavides, Fabián Díaz Plata, Inti Raúl Asprilla Reyes, Neyla Ruiz Correa, David Ricardo Racero Mayorca, Abel David Jaramillo Largo, Ángela María Robledo Gómez, César Augusto Pachón Achury, Luis Alberto Albán Urbano, Jairo Reinaldo Cala Suárez, Carlos Alberto Carreño Marín, Ómar de Jesús Restrepo Correa, Juan Luis Castro Córdoba, Antonio Sanguino Páez, Julián Gallo Cubillo, Griselda Lobo Silva, Victoria Sandino Simanca Herrera, Pablo Catatumbo, Torres Victoria, Wilson Arias Castillo, Alexander López Maya, Jesús Alberto Castilla Salazar, Feliciano Valencia Medina, Sandra Liliana Ortiz Nova, Iván Leonidas Name Vásquez, Iván Cepeda Castro, Gustavo Bolívar Moreno, Jorge Eduardo Londoño Ulloa*.

Ponentes: Honorables Representantes *León Fredy Muñoz Lopera* (Coordinador Ponente), *María José Pizarro, Oswaldo Arcos Benavides*.

Publicación: *Gaceta del Congreso* Proyecto de ley 642 de 20, Ponencia Primer Debate 861 de 2020

Anunciado: 11 de diciembre de 2020

12. Proyecto de ley número 186 de 2020
Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 50 de la ley 1341 de 2009, sobre el roaming automático nacional.

Autor: Honorable Representante *Ciro Antonio Rodríguez Pinzón*.

Ponente: Honorable Representante *Ciro Antonio Rodríguez Pinzón*.

Publicación: *Gaceta del Congreso* Proyecto de ley 685 de 2020, Ponencia Primer Debate 1426 de 2020.

Anunciado: 11 de diciembre de 2020

13. Proyecto de ley número 092 de 2020
Cámara, por medio de la cual se prohíbe a las instituciones educativas públicas y privadas impedir el acceso a las instalaciones a estudiantes bajo su cuidado.

Autores: Honorable Representante *Fabián Díaz Plata*

Ponentes: Honorable Representante *Wílmer Leal* (Coordinador Ponente), *León Fredy Muñoz*.

Publicación: *Gaceta del Congreso* Proyecto de ley 654 de 2020, Ponencia Primer Debate 998 de 2020

Anunciado: 11 de diciembre de 2020

IV

Anuncio de Proyectos de ley, de conformidad con el artículo 8° del Acto Legislativo número 01 del 3 de julio de 2003

V

Negocios sustanciados por la Presidencia

VI

Lo que propongan los Honorables Representantes

El Presidente,

Oswaldo Arcos Benavides.

La Vicepresidenta,

Adriana Gómez Millán.

La Secretaria General,

Diana Marcela Morales Rojas.

Presidente, ha sido leído el Orden del Día, puede usted someterlo a consideración de la Comisión. ¿Presidente?

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Sí, doctora Diana, ¿ya terminó de leer el Orden del Día no?

Secretaria:

Así es Presidente, puede someterlo a consideración de la Comisión.

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias. Entonces en consideración el Orden del Día leído, se abre la discusión, anuncio que va a cerrar, queda cerrado. Honorables Representantes, por favor procedan a votar y señora Secretaria, abra el registro para que voten los Honorables Representantes de manera virtual o de manera manual.

Oswaldo Arcos vota sí.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Adriana Gómez vota sí.

Honorable Representante Martha Villalba Hodwalker:

Martha Villalba vota sí.

Honorable Representante - Emeterio Montes de Castro:

Emeterio Montes vota sí.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Milton Angulo vota sí, Secretaria. Gracias.

Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Rodrigo Rojas vota sí, Secretaria. Gracias.

Secretaria:

Perfecto Representantes, Angulo vota sí, Arcos vota sí, Adriana Gómez vota sí, Montes de Castro vota sí, Rojas Lara vota sí, Villalba Hodwalker vota sí, Aquileo Medina vota sí.

Honorable Representante León Frey Muñoz Lopera:

Dianita, León Fredy Muñoz, vota sí por favor. Muchas gracias.

Secretaria:

León Fredy vota sí.

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Señora Secretaria, por favor cierre el registro y recoja los votos manuales de los que no hayan podido hacerlo de manera virtual, y anuncie el resultado de la votación para el Orden del Día.

Secretaria:**Votación Aprobación Orden del Día:****Por el sí**

Angulo Viveros Milton Hugo
Arcos Benavides Oswaldo
Cuello Baute Alfredo Ape
Gómez Millán Adriana
Leal Pérez Wílder
Medina Arteaga Aquileo
Montes de Castro Emeterio José
Muñoz Lopera León Fredy
Patiño Amariles Diego
Pizarro Rodríguez María José
Quintero Cardona Esteban
Raigoza Morales Mónica María
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Rojano Palacio Karina Estefanía
Rojas Lara Rodrigo Arturo
Villalba Hodwalker Martha Patricia

Sí, señor Presidente. Queda cerrado el registro y le informo Presidente, que en plataforma se registran ocho (8) votos por el “SÍ”, y de manera verbal ocho (8) votos por el “SÍ”, para un total de dieciséis (16) votos por el “SÍ” y cero (0) por el “NO”, en consecuencia Presidente, ha sido aprobado el Orden del Día de hoy.

Representante Aquileo, tiene encendido el micrófono.

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, señora Secretaria. Bueno, una vez aprobado el Orden del Día, le he pedido al Honorable representante Milton Angulo, que me reemplace en la Presidencia, porque voy a tomar un vuelo para Bogotá, mientras llego a la ciudad de Bogotá. Doctor Milton Angulo, bien pueda por favor y muchas gracias.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias a usted Presidente, con todo gusto. Señora Secretaria, siguiente punto del Orden del Día.

Secretaria:

Sí, Presidente. Siguiendo punto del Orden del Día. Estudio, discusión y votación de proyectos de ley en primer debate.

El primer Proyecto de ley Presidente es:

Proyecto de ley número 444 de 2020 Cámara, *por medio de la cual se declara patrimonio cultural de la nación el Festival Nacional de la Tambora y la Guacherna en el municipio de Tamalameque, en el departamento del Cesar, se exaltan sus 37 años de existencia y se dictan otras disposiciones.*

Presidente, el coordinador ponente de este Proyecto de ley es el Representante *Alfredo Cuello* y los demás ponentes son los Representantes *Emeterio Montes* y *Martha Patricia Villalba*.

El Proyecto de ley está publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1102 de 2020 y la ponencia para primer debate en la *Gaceta del Congreso* número 1354 del 2020.

Proyecto de ley también anunciado el 11 de diciembre de 2020.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Sírvase Secretaria, leer la proposición cómo termina la ponencia.

Secretaria:

Sí, señor Presidente.

Proposición

En los términos anteriores, rendimos ponencia favorable y solicitamos a los Honorables miembros de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, dar primer debate al **Proyecto de ley número 444 de 2020 Cámara,** *por medio de la cual se declara patrimonio cultural de la nación el Festival Nacional de la Tambora y la Guacherna en el municipio de Tamalameque, en el*

departamento del Cesar, se exaltan sus 37 años de existencia y se dictan otras disposiciones.

De los Honorables Representantes,

Alfredo Ape Cuello, Representante a la Cámara, (Coordinador Ponente); *Emeterio Montes de Castro*, Representante a la Cámara; *Martha Patricia Villalba Hodwalker*, Representante a la Cámara”.

Presidente, ha sido leída la proposición con que termina el informe de ponencia, puede usted someterla a consideración de la Comisión.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Antes de someterla a consideración, si el coordinador ponente tiene a bien hacer algún comentario con mucho gusto tiene la oportunidad.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Gracias, señor Presidente. No, simplemente en aras de la brevedad yo creo que es un proyecto sencillo que en ningún momento implica erogación o gastos para la Nación, pero si la autoriza a que pudiese incluir en el Presupuesto de la Nación, para que nosotros podamos hacer alguna gestión con el Ministerio de Cultura y dejar abierta esa puerta, para que este municipio que tiene una historia importantísima en el César, pueda tener algún apoyo a futuro a este importante festival que resalta una música de tambora que es afín a muchos pueblos ribereños del Magdalena, que compartimos con los departamentos de Bolívar, el Atlántico y el Magdalena; así que pidiéndole a la Comisión que nos apoye a evacuar a segundo debate, este proyecto muy importante para este municipio de mi departamento. Gracias, Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

A usted mi estimado coordinador ponente. Anunció a la Comisión que coloco en consideración el informe de ponencia, anunció que se va a cerrar, queda cerrado, ¿aprueba la Comisión el informe de ponencia? Abra registro para la intención de votos de los Honorables Representantes Secretaria, bien sea por la plataforma o de manera verbal.

Secretaria:

Procedemos entonces a votar.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Adriana Gómez vota sí.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Alfredo Cuello vota sí.

Secretaria:

Adriana Gómez vota sí, Ape Cuello vota sí.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Milton sí.

Honorable Representante León Fredy Muñoz Lopera:

León Fredy Muñoz vota sí.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Aquileo Medina vota sí.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Martha Villalba vota sí.

Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Rodrigo Rojas vota sí, Secretaria.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaría, cierre el registro y anuncie la votación.

Secretaria:

Votación Informe de Ponencia Proyecto de ley número 444 2020 Cámara:

Por el sí

Angulo Viveros Milton Hugo

Cuello Baute Alfredo Ape

Gómez Betancurt Luis Fernando

Gómez Millán Adriana

Leal Pérez Wílmer

Medina Arteaga Aquileo

Muñoz Lopera León Fredy

Patiño Amariles Diego

Pizarro Rodríguez María José

Quintero Cardona Esteban

Raigoza Morales Mónica María

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Rojano Palacio Karina Estefanía

Rojas Lara Rodrigo Arturo

Valencia Montaña Mónica Liliana

Villalba Hodwalker Martha Patricia

Sí señor Presidente, se cierra la plataforma para el voto electrónico. En plataforma Presidente, tenemos ocho (8) votos por el “SÍ” y de manera verbal siete (8) votos, Representante Milton, Alfredo Cuello, Adriana Gómez, Aquileo Medina, León Fredy Muñoz, Rojas Lara Rodrigo Arturo, Mónica Valencia y Martha Villalba, ocho (8) votos por el “SÍ” de manera verbal Presidente, para un total de dieciséis (16) votos por el “SÍ”, cero (0) por el “NO”. En consecuencia, ha sido aprobada la proposición con que termina el informe de ponencia.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias Secretaria, por favor articulado.

Secretaria:

Presidente, le informo que el texto propuesto consta de siete (7) artículos, ninguno tiene proposiciones Presidente, si usted lo considera pertinente, dado que la ponencia ha sido publicada debidamente y socializada con los miembros de la Comisión, someter en bloque los artículos tal cual vienen en el informe de la ponencia.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Así se hará Secretaria, se coloca en consideración el bloque de artículos con que viene la ponencia, anunció su discusión, manifiesto que se va a cerrar, se cierra. Abra registro Secretaria, para la votación de los bloques de artículos.

Secretaria:

Sí, señor Presidente, está abierto el registro para votar el bloque de artículos del 1 al 7, tal cual vienen en el informe de la ponencia Presidente, quienes no lo pueden hacer por la plataforma, lo pueden hacer de manera verbal, Presidente.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Adriana Gómez vota sí.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Ape Cuello vota sí.

Secretaria:

Adriana Gómez vota sí.

Ape Cuello vota sí.

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Emeterio vota sí.

Secretaria:

Emeterio Montes vota sí.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Milton Angulo vota sí, Secretaria.

Honorable Representante Mónica María Valencia Montaña:

Doctora Diana, Mónica Valencia vota sí.

Secretaria:

Aquileo Medina vota sí.

Mónica Valencia vota sí.

Honorable Representante Luis Fernando Gómez Betancurt:

Fernando Gómez vota sí.

Honorable Representante León Fredy Muñoz Lopera:

Dianita, León Fredy vota sí.

Honorable Representante Mónica María Raigoza Morales:

Dianita, Raigoza vota sí.

Honorable Representante Mónica María Valencia Montaña:

Doctora Diana, me verifica si mi voto en el sistema fue guardado, es que no puedo verlo, por eso voté a voz.

Secretaria:

Tranquila Representante, ya verifico si usted pudo hacerlo en plataforma, no, pero ya lo tome de manera verbal Representante Mónica.

Honorable Representante Mónica María Valencia Montaña:

Muchas gracias.

Honorable Representante Mónica María Raigoza Morales:

Dianita, ¿Raigoza votó sí?

Secretaria:

Representante Mónica, su voto si está en plataforma ah no mentiras no están en plataforma, de manera verbal si está registrado su voto Representante.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaria, sirva cerrar el registro y anunciar la votación, si todos los Representantes votaron.

Secretaria:

Votación aprobación bloque de artículos del 1 al 7, tal cual vienen en informe de ponencia Proyecto de ley número 444 2020 Cámara:

Por el sí

Angulo Viveros Milton Hugo

Cuello Baute Alfredo Ape

Gómez Betancurt Luis Fernando

Gómez Millán Adriana

Leal Pérez Wílmer

Medina Arteaga Aquileo

Montes de Castro Emeterio José

Muñoz Lopera León Fredy

Patiño Amariles Diego

Pizarro Rodríguez María José

Quintero Cardona Esteban

Raigoza Morales Mónica María

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Rojano Palacio Karina Estefanía

Rojas Lara Rodrigo Arturo

Valencia Montaña Mónica Liliana

Villalba Hodwalker Martha Patricia

Sí, señor Presidente. Le informo que en plataforma se registran ocho (8) votos por el "SÍ" y de manera verbal nueve (9) votos Presidente, para un total de diecisiete (17) votos por el "SÍ" y cero (0) por el "No", en consecuencia Presidente, ha sido aprobado el bloque de artículos del 1 al 7, tal cual vienen en el informe de la ponencia.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias, Secretaria.

Secretaria:

Con gusto Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Título del proyecto, Secretaria.

Secretaria:

Sí, Presidente. El título propuesto: *"por medio de la cual se declara patrimonio cultural de la nación el*

Festival Nacional de la Tambora y la Guacherna en el municipio de Tamalameque, en el departamento del Cesar, se exaltan sus 37 años de existencia y se dictan otras disposiciones”.

Presidente, ha sido leído el título propuesto, puede someterlo usted a consideración de la Comisión, con el querer, con la pregunta, para que este Proyecto de ley pase a segundo debate, Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Coloco en consideración el título del presente proyecto y el querer de la Comisión, que este proyecto pase a segundo debate. Se abre la discusión, le informo que se va a cerrar, queda cerrada. Señora Secretaria, abra registro para votar el título y el querer de esta Comisión, que este Proyecto de ley pase a segundo debate.

Secretaria:

Sí, señor Presidente. Queda abierto el registro para votar el título propuesto y el querer de la Comisión, para que este Proyecto de ley pase a segundo debate.

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Emeterio Montes vota sí, Secretaria. Gracias.

Secretaria:

Emeterio Montes vota sí.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Milton Angulo vota sí, Secretaria.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Martha Villalba vota sí.

Honorable Representante Mónica Liliana Valencia Montaña:

Mónica Valencia vota sí.

Honorable Representante León Fredy Muñoz Lopera:

León Fredy vota sí.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Ape Cuello vota sí.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Aquileo Medina vota sí.

Honorable Representante Mónica María Raigoza Morales:

Dianita, se quedó pensando mi voto, voto sí por favor.

Secretaria:

Mónica Raigoza vota sí.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaría, cierre el registro y anuncie la votación de este proyecto.

Secretaria:

Votación título propuesto y el querer de la Comisión para que este Proyecto de ley número 444 2020 Cámara pase a Segundo Debate:

Por el sí:

Angulo Viveros Milton Hugo

Cuello Baute Alfredo Ape

Gómez Betancurt Luis Fernando

Leal Pérez Wílmer

Medina Arteaga Aquileo

Montes de Castro Emeterio José

Muñoz Lopera León Fredy

Patiño Amariles Diego

Pizarro Rodríguez María José

Quintero Cardona Esteban

Raigoza Morales Mónica María

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Rojano Palacio Karina Estefanía

Rojas Lara Rodrigo Arturo

Valencia Montaña Mónica Liliana

Villalba Hodwalker Martha Patricia

Sí, señor Presidente. En plataforma se registra ocho (8) votos por el “SÍ” y de manera verbal ocho (8) votos Presidente, para un total de dieciséis (16) votos por el “SÍ” y cero (0) por el “No”. En consecuencia, ha sido aprobado el título propuesto y el querer de la Comisión, para que el Proyecto de ley número 444 de 2020 pase a segundo debate, Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias, señora Secretaria. Si el coordinador o alguno de los Representantes tienen a bien dar algún mensaje, con mucho gusto tiene (2) minutos.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

En aras de la brevedad señor Presidente, solamente una feliz Navidad para todos y que espero verlos a todos antes de que acabe el año. Dios me los bendiga.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias, mi estimado y Honorable Congresista. Siguiendo punto del Orden del Día, Secretaria.

Secretaria:

Presidente, siguiente Proyecto de ley:

Proyecto de ley número 019 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), acumulado con el Proyecto de ley número 155 de 2020 Cámara, por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones, acumulado con el Proyecto de ley número 221 de 2020 Cámara, por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se establecen

medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y de o conductores de vehículos motorizados anivel nacional y se dictan otras disposiciones”.

Presidente, los ponentes de este Proyecto de ley son los Honorables Representantes Aquileo Medina como coordinador ponente, Rodrigo Rojas, Emeterio Montes y Milton Angulo.

El Proyecto de ley está publicado en las *Gacetas del Congreso* el 629 de 2020, 678 de 2020 y 692 de 2020, respectivamente, y la ponencia para primer debate en *Gaceta del Congreso* 1476 de 2020.

Anunciado el 11 de diciembre de 2020.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Señora Secretaria, sírvase leer la ponencia como termina el Proyecto de ley.

Secretaria:

Sí, señor Presidente.

Proposición con que termina el informe de ponencia.

Proposición

Confundamento en las anteriores consideraciones, de manera respetuosa solicitamos a la Comisión Sexta de la Honorable Cámara de Representantes, dar primer debate al **Proyecto de ley número 019 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)”, acumulado con el Proyecto de ley número 155 2020 Cámara, por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones. Acumulado con el Proyecto de ley número 221 de 2020 Cámara por la cual se modifica la Ley 761 2002 y se establecen medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y de o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y se dictan otras disposiciones”.**

De los Congresistas,

Aquileo Medina Arteaga, Coordinador Ponente; *Milton Hugo Angulo*, Ponente; *Emeterio Montes de Castro*, Ponente; *Rodrigo Rojas Lara*, Ponente.

Presidente, ha sido leída la proposición con la que termina el informe de ponencia, puede usted someterla a consideración de la Comisión.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Si el ponente tiene a bien, puede y tiene un minuto.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Doctor Milton muy buenos días, un saludo muy especial a usted, a la doctora Diana y a todos los compañeros de la Comisión Sexta. Tengo una presentación para hacerles, dura más o menos (15) minutos, pero para poder avanzar en los proyectos si

no hay ninguna discusión con respecto a la ponencia, entonces seguimos avanzando ¿usted dirá?

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Listo, entonces en consideración la proposición como termina el informe de ponencia, se abre la discusión, continúa la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado. Señora Secretaria, abra el registro para la votación de la ponencia.

Secretaria:

Sí, señor Presidente, está abierto el registro para votar la proposición con que termina del informe de ponencia, lo pueden hacer de manera electrónica.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Aquileo vota sí, Secretaria.

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Emeterio Montes vota sí, Secretaria. Gracias.

Secretaria:

Aquileo Medina vota sí, Emeterio Montes vota sí.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Adriana Gómez vota sí.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Milton Angulo vota sí.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Martha Villalba vota sí.

Honorable Representante Mónica María Valencia Montaña:

Mónica Valencia vota sí.

Honorable Representante Mónica María Raigoza Morales:

Raigoza vota sí.

Honorable Representante Luis Fernando Gómez Betancurt:

Luis Fernando Gómez vota sí.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Cierre registro Secretaria y anuncie la votación.

Honorable Representante Wílder Leal Pérez:

Leal vota sí, Dianita.

Secretaria:

Secretaria Leal vota sí.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Presidente, le pido un favor y es que nos dé un tiempo prudente para poder a quienes estamos haciendo por plataforma, poner nuestro voto, si no no vamos a alcanzar. Secretaria, voto sí. Muchas gracias

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Con mucho gusto. Continúa la votación. Secretaria, si todos los Representantes votaron, cierre la votación y anuncie el resultado de la misma.

Secretaria:**Votación proposición con que termina el informe de ponencia Proyecto de ley número 019 de 2020 Cámara:****Por el sí**

Angulo Viveros Milton Hugo
 Cuello Baute Alfredo Ape
 Gómez Betancurt Luis Fernando
 Gómez Millán Adriana
 Leal Pérez Wílmer
 Medina Arteaga Aquileo
 Montes de Castro Emeterio José
 Muñoz Lopera León Fredy
 Patiño Amariles Diego
 Pizarro Rodríguez María José
 Quintero Cardona Esteban
 Raigoza Morales Mónica María
 Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
 Rojano Palacio Karina Estefanía
 Rojas Lara Rodrigo Arturo
 Valencia Montaña Mónica Liliana
 Villalba Hodwalker Martha Patricia

Sí, señor Presidente. En plataforma se registran siete (7) votos por el "SÍ" y de manera verbal diez (10) votos por el "SÍ" Presidente, para un total de diecisiete (17) votos por el "SÍ" y cero (0) por el "No". En consecuencia, ha sido aprobada la proposición con que termina el informe de ponencia, Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Señora Secretaria, artículos.

Secretaria:

Presidente, el texto propuesto consta de (4) artículos, ninguno de ellos tienen proposición Presidente, razón por la cual les sugiero se puedan votar en bloque Presidente, tal cual vienen en el informe de la ponencia.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Presidente, qué pena la molestia, para decirle que yo pude votar por plataforma, para que no cuenten el voto dos veces. Gracias.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias a usted Representante.

Secretaria:

Representante, verificando entonces son dieciséis (16) votos en total, el suyo queda eliminado de manera verbal y se registra el de la plataforma Representante Esteban.

Presidente, no hay proposiciones en el texto propuesto, puede someterlo usted a consideración el bloque de artículos del 1 al 4, tal cual vienen en el informe de ponencia.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Con mucho gusto Secretaria. En consideración el bloque de artículos anunciados por Secretaría, se abre la discusión, continúa la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado. Secretaria por favor, abra el registro para la votación del bloque de los artículos leídos.

Secretaria:

Sí, señor Presidente.

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Emeterio Montes vota sí.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Milton Angulo vota sí.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Aquileo Medina vota sí.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Adriana Gómez vota sí.

Honorable Representante Mónica María Raigoza Morales:

Raigoza vota sí.

Honorable Representante Mónica María Valencia Montaña:

Mónica Valencia vota sí.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Martha Villalba vota sí.

Secretaria:

Martha Villalba vota sí, Mónica Valencia vota sí, Raigoza vota sí, Montes De Castro vota sí, Aquileo Medina vota sí, Gómez Millán vota sí, Milton Angulo vota sí.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Ciro Rodríguez vota sí.

Secretaria:

Ciro Rodríguez vota sí.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaría, si todos los Representantes depositaron su voto, por favor cierre el registro y anuncie la votación.

Secretaria:

Representante Ciro, su voto también está registrado en plataforma, lo voy a tomar de manera verbal.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Muy bien. Muchas gracias.

Secretaria:

Presidente, en plataforma se registran nueve (9) votos por el "SÍ".

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello:

Ape Cuello vota sí, qué pena mi Secre.

Secretaria:

Ape Cuello vota sí, gracias, Representante.

Votación bloque de artículos del 1° al 4°, tal cual vienen en el informe de la ponencia Proyecto de ley número 019 de 2020 Cámara:**Por el sí:**

Angulo Viveros Milton Hugo
Cuello Baute Alfredo Ape
Gómez Betancurt Luis Fernando
Gómez Millán Adriana
Leal Pérez Wílmer
Medina Arteaga Aquileo
Montes de Castro Emeterio José
Muñoz Lopera León Fredy
Patiño Amariles Diego
Pizarro Rodríguez María José
Quintero Cardona Esteban
Raigoza Morales Mónica María
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Rojano Palacio Karina Estefanía
Rojas Lara Rodrigo Arturo
Valencia Montaña Mónica Liliana
Villalba Hodwalker Martha Patricia

Presidente, se cierra el registro en plataforma, la votación arroja nueve (9) votos por el "SÍ", cero (0) por el "No" en plataforma, y de manera verbal Presidente, ocho (8) votos para un total Presidente, de diecisiete (17) votos por el "SÍ", cero (0) por el "No". En consecuencia, ha sido aprobado el bloque de artículos del 1 al 4, tal cual vienen en el informe de la ponencia, Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaria, título y pregunta.

Secretaria:

Sí, Presidente. Título propuesto: *por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).*

Presidente, ha sido leído el título propuesto, puede usted someterlo a consideración de la Comisión con el querer de esta, para que el Proyecto de ley pase a segundo debate.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

En consideración el título leído y el querer de esta Comisión, para que este proyecto pase a segundo debate. Se abre la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado. Señora Secretaria, por favor abra registro.

Secretaria:

Sí, señor Presidente, está abierto el registro.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Ape Cuello vota sí.

Secretaria:

Ape Cuello vota sí.

Honorable Representante Mónica María Raigoza Morales:

Dianita, Raigoza vota sí.

Secretaria:

Aquileo vota sí, Mónica Raigoza vota sí.

Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Rodrigo Rojas vota sí.

Honorable Representante Mónica María Valencia Montaña:

Dianita, Valencia vota sí.

Secretaria:

Mónica Valencia vota sí.

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Emeterio Montes vota sí, señora Secretaria.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Martha Villalba vota sí.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Milton Angulo vota sí, Secretaria.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Adriana Gómez vota sí.

Secretaria:

En plataforma no me registra ningún voto, no sé si los Representantes tienen algún problema.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Secretaria, ahí dice que hemos votado ocho (8) personas en plataforma.

Honorable Representante León Fredy Muñoz Lopera:

Yo también voté por plataforma, ¿si aparece? Y si no me recoge tan amable mi voto por favor. Muchas gracias.

Secretaria:

Sí ya, creo que ya se actualizó, creo que aparecían dos votaciones.

Honorable Representante Mónica María Raigoza Morales:

Dianita, creo que a mí me quedó entonces doble en plataforma y verbal, ¿verificas porfa?

Secretaria:

Me aparecen nueve (9) votos en plataforma, Mónica Raigoza vota sí en plataforma, si ve

Representante voy a eliminar entonces su voto de manera verbal.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaria, cierre registro y anuncie la votación.

Secretaria:

Votación título y querer de la Comisión Proyecto de ley número 019 de 2020 Cámara pase a Segundo Debate:

Por el sí:

Angulo Viveros Milton Hugo

Cuello Baute Alfredo Ape

Gómez Betancurt Luis Fernando

Gómez Millán Adriana

Leal Pérez Wílmer

Medina Arteaga Aquileo

Montes de Castro Emeterio José

Muñoz Lopera León Fredy

Patiño Amariles Diego

Pizarro Rodríguez María José

Quintero Cardona Esteban

Raigoza Morales Mónica María

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Rojano Palacio Karina Estefanía

Rojas Lara Rodrigo Arturo

Valencia Montaña Mónica Liliana

Villalba Hodwalker Martha Patricia

Sí, señor Presidente. En plataforma se registran nueve (9) votos por el "SÍ" y de manera verbal ocho (8) votos Presidente, para un total de diecisiete (17) votos por el "SÍ", cero (0) por el "No". En consecuencia, ha sido aprobado el título propuesto y el querer de la Comisión, para que este Proyecto de ley pase a segundo debate, Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaria, siguiente punto del Orden del Día, no sé si algún Congresista.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Me permite la palabra, voy a decir una cosa.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Pido la palabra Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Bien pueda coordinador, Representante Aquileo.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Gracias, Presidente. Quiero agradecerle de manera muy especial a mis compañeros de la Comisión Sexta por ese apoyo unánime a este importante Proyecto de ley, un Proyecto de ley que quiere generar unos incentivos para el pago del SOAT, estamos hablando

de un incentivo del 15% hasta un 35% del quinto año, importante este Proyecto de ley ...La cobertura de gastos por daños materiales a terceros, eso es importante adquiriendo hasta diez salarios mínimos mensuales legales vigentes, que va a permitir... por dos, tres millones sean cubiertos, una persona que no tiene la oportunidad de pagar un excedente por esta cantidad, también quiero agradecerles es un proyecto muy importante, muy popular, muy necesario para los colombianos que tienen vehículos; invitarlos a que nos apoyen en plenaria, a que pase este Proyecto de ley con todo lo que tiene. Desearles una feliz navidad a todos los compañeros, una feliz Navidad para todas sus familias y un próspero año 2021. Muchas gracias.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias a usted doctor Aquileo. Por favor Secretaria, siguiente punto del Orden del Día.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Me permite un minutico, Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Con mucho gusto, Honorable Representante.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Presidente, es que más adelante hay un proyecto de derechos de grado, yo voy a tomar un avión ahora en una media hora, ese proyecto se contrapone con uno que ya avanzó en la Comisión, el Representante colega Emeterio va a presentar una proposición de archivo, cómo es de mi autoría y soy el ponente, yo apoyo esa proposición de archivo que va a presentar el doctor Emeterio, cómo no voy a estar en plataforma, pues quería dejar esa constancia. Gracias, Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

A usted Representante. Siguiendo punto del Orden del Día, Secretaria.

Secretaria:

Sí, señor Presidente. Siguiendo punto del Orden del Día:

Proyecto de ley número 438 de 2020 Cámara, por el cual se declara patrimonio nacional inmaterial la loa de los Santos Reyes Magos del municipio de Baranoa, departamento de Atlántico y se dictan otras disposiciones.

Autores los Honorables Representantes *Martha Patricia Villalba, Modesto Aguilera, José Gabriel Amar, Barraza, César Augusto Lorduy, Karina Estefanía Rojano, Armando Antonio Savarín y Armando Alberto Benedetti*, Senador.

Ponente la Honorable Representante *Martha Patricia Villalba*. Publicación del Proyecto de ley en *Gaceta del Congreso* número 1069 de 2020 y ponencia para primer debate en *Gaceta del Congreso* número 1261 de 2020.

Anunciado el 11 diciembre de 2020.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Por favor Secretaria, sírvase leer el informe de ponencia con que termina.

Secretaria:

Sí, señor Presidente. Proposición con que termina el informe de ponencia:

Proposición

Por las anteriores consideraciones rindo ponencia positiva y solicito a los miembros de la Comisión Sexta Constitucional dar primer debate al **Proyecto de ley número 438 de 2020 Cámara**, por el cual se declara patrimonio nacional inmaterial la *Loa de los Santos Reyes Magos del municipio de Baranoa, departamento de Atlántico y se dictan otras disposiciones.*

Martha Patricia Villalba Hodwalker;

Coordinadora Ponente.

Puede usted somete a consideración la proposición con que termina el informe de ponencia, ya que ha sido leída, Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

En consideración la proposición con que termina el informe de ponencia, se abre la discusión, continúa la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrada. Abra registro Secretaria, para la votación.

Secretaria:

Sí, señor Presidente, queda abierto el registro para que sea sometida la proposición.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Ape Cuello vota sí.

Secretaria:

Ape Cuello vota sí.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Martha Villalba vota sí.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Milton Angulo vota sí.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Adriana Gómez vota sí.

Secretaria:

Martha Villalba vota sí, Milton Angulo vota sí, Adriana Gómez vota sí.

Honorable Representante Mónica María Valencia Montaña:

Valencia vota sí, doctora Diana.

Honorable Representante León Fredy Muñoz Lopera:

León Fredy Muñoz vota sí.

Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Rodrigo Rojas vota sí, Secretaria.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Aquileo Medina vota sí, Dianita.

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Emeterio Montes vota sí, Secretaria.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Señora Secretaria, si todos los Representantes votaron, cierre el registro e informe la votación.

Secretaria:**Votación aprobación informe de ponencia Proyecto de ley 438 de 2020 Cámara:****Por el sí:**

Angulo Viveros Milton Hugo

Arcos Benavides Oswaldo

Cuello Baute Alfredo Ape

Gómez Betancurt Luis Fernando

Gómez Millán Adriana

Leal Pérez Wílmer

Medina Arteaga Aquileo

Montes de Castro Emeterio José

Muñoz Lopera León Fredy

Patiño Amariles Diego

Pizarro Rodríguez María José

Quintero Cardona Esteban

Raigoza Morales Mónica María

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Rojano Palacio Karina Estefanía

Rojas Lara Rodrigo Arturo

Valencia Montaña Mónica Liliana

Villalba Hodwalker Martha Patricia

Señor Presidente, queda cerrado el registro. En plataforma se registran Presidente, nueve (9) votos por el "SÍ", de manera verbal ocho (8) votos Presidente, ya que la Representante Mónica Valencia lo pudo hacer en plataforma. Entonces Presidente, es un total de dieciocho (18) votos por el "SÍ" cero (0) por el "NO". En consecuencia, ha sido aprobada la proposición con que termina el informe de ponencia del Proyecto de ley 438 de 2020.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaria, articulado del Proyecto de ley.

Secretaria:

Presidente, el texto consta de cuatro (4) artículos Presidente, ninguno tiene proposición de modificación, puede usted entonces Presidente, someter a consideración en bloque los artículos tal cual vienen en el informe de la ponencia.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Con gusto Secretaria. En consideración entonces el bloque de artículos que vienen en el Proyecto de ley, se abre la discusión, continúa la discusión,

anuncio que se va a cerrar, queda cerrado. Abra registro Secretaria, para que los Representantes puedan votar.

Secretaria:

Sí Presidente, está abierto el registro para votar el bloque de artículos del 1° al 4°, tal cual vienen en el informe de la ponencia, quienes no lo puedan hacer en plataforma lo pueden hacer de manera verbal.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Martha Villalba vota sí.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Adriana Gómez vota sí.

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Emeterio Montes vota sí.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Ape Cuello vota sí.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Aquileo Medina vota sí.

Honorable Representante María José Pizarro Rodríguez:

Pizarro vota sí, Secretaria. Gracias.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Milton Ángulo vota sí.

Honorable Representante Mónica María Valencia Montaña:

Mónica Valencia vota sí.

Honorable Representante León Fredy Muñoz Lopera:

León Fredy Muñoz vota sí.

Honorable Representante María José Pizarro Rodríguez:

Diana perdona, es que creo que se logró finalmente el voto por plataforma, entonces para que no dupliquen el voto por favor. Gracias.

Secretaria:

Perfecto Representante, ya verificamos que así sea. Representante María José Pizarro, efectivamente su voto está en plataforma, lo retiro verbal.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaria, sírvase cerrar registro y anunciar la votación.

Secretaria:

Sí Presidente. En plataforma se registraron nueve (9) votos por el “SÍ” y de manera verbal voy a decir quienes lo han emitido por que no sé si alguien no quedó registrado.

Ángulo vota sí, Ape Cuello vota sí, Adriana Gómez vota sí, Emeterio Montes vota sí, León Fredy

Muñoz vota sí, Martha Villalba vota sí, Mónica Valencia vota sí.

Votación aprobación el bloque de artículos del 1° al 4°, como vienen en el informe de la ponencia del Proyecto de ley número 438 de 2020:

Por el sí:

Angulo Viveros Milton Hugo

Arcos Benavides Oswaldo

Cuello Baute Alfredo Ape

Gómez Millán Adriana

Leal Pérez Wílmer

Medina Arteaga Aquileo

Montes de Castro Emeterio José

Muñoz Lopera León Fredy

Patiño Amariles Diego

Pizarro Rodríguez María José

Quintero Cardona Esteban

Raigoza Morales Mónica María

Rodríguez Pinzón Ciro Antonio

Rojano Palacio Karina Estefanía

Rojas Lara Rodrigo Arturo

Valencia Montaña Mónica Liliana

Villalba Hodwalker Martha Patricia

Presidente, en plataforma se registran nueve (9) votos por el “SÍ”, de manera verbal ocho (8) votos, para un total de diecisiete (17) votos por el “SÍ” y cero (0) por el “NO”. En consecuencia Presidente, ha sido aprobado el bloque de artículos del 1 al 4, tal cual vienen en el informe de la ponencia del Proyecto de ley 438 de 2020.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaria, sírvase leer título del proyecto.

Secretaria:

Así es Presidente, procedo entonces a leer el título propuesto:

“por el cual se declara patrimonio nacional inmaterial la loa de los Santos Reyes Magos del municipio de Baranoa, departamento de Atlántico y se dictan otras disposiciones.

Presidente, ha sido leído el título propuesto, puede usted someterlo a consideración con el querer de la Comisión, para que este Proyecto de ley pase a segundo debate, Presidente.

Presidente – Oswaldo Arcos Benavides:

En consideración el título del Proyecto de ley y el querer de esta Comisión, que este proyecto pase a segundo debate, se abre la discusión, continúa la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado. Secretaria, abra registro para la votación.

Secretaria:

Señor Presidente, queda abierto el registro para votar el título propuesto y el querer de la Comisión,

para que el Proyecto de ley número 438 de 2020 pase a segundo debate.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Adriana Gómez vota sí.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Milton Angulo vota sí.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Martha Villalba vota sí.

Honorable Representante Mónica María Valencia Montaña:

Mónica Valencia vota sí.

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Emeterio Montes vota sí.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Ape Cuello vota sí.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaría, si todos los Honorables Representantes han depositado su voto, por favor cierre registro y anuncie la votación.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Dianita, Aquileo Medina ya votó en plataforma. Gracias.

Secretaria:

Votación aprobación título y querer de la Comisión Proyecto de ley número 438 de 2020 Cámara pase a Segundo Debate:

Por el sí:

Angulo Viveros Milton Hugo
Arcos Benavides Oswaldo
Cuello Baute Alfredo Ape
Gómez Betancurt Luis Fernando
Gómez Millán Adriana
Leal Pérez Wílmer
Medina Arteaga Aquileo
Montes de Castro Emeterio José
Muñoz Lopera León Fredy
Patiño Amariles Diego
Pizarro Rodríguez María José
Quintero Cardona Esteban
Raigoza Morales Mónica María
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Rojano Palacio Karina Estefanía
Rojas Lara Rodrigo Arturo
Valencia Montaña Mónica Liliana
Villalba Hodwalker Martha Patricia

Perfecto Representante. En plataforma se registran doce (12) votos por el “SÍ” Presidente, de manera verbal seis (6) votos para un total Presidente, de dieciocho (18) votos por el “SÍ”, cero (0) por el “NO”. En consecuencia Presidente, ha sido aprobado el título propuesto y el querer de la Comisión, para que el Proyecto Ley 438 del 2020 Cámara pase a segundo debate, Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias a usted Secretaria. Si el coordinador ponente quiere dar algún mensaje a esta Comisión, tiene (2) minutos, de lo contrario seguimos.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Gracias, Presidente. pedí el uso de la palabra para aprovechar, quiero darle mis agradecimientos a toda la Comisión por permitir que este proyecto pase a segundo debate; este es un evento importante, es una tradición que se ha mantenido gracias a todo ese empuje y a todo ese sentido de pertenencia que tiene el municipio de Baranoa, ubicado en el departamento del Atlántico, la Loba se ha constituido a través del tiempo en un referente cultural, turístico no solo de Baranoa, sino de todo el departamento del Atlántico y del Caribe colombiano. La declaración contribuye a fortalecer no solamente la tradición sino también la preservación de la misma y además es un impulso cultural y turístico para el municipio de Baranoa, esas tradiciones son un espacio de convivencia pacífica de los pueblos, y la verdad que es un determinante para mantener los valores y saberes fundamentales de la comunidad.

Yo me siento muy contenta, de verdad que es una iniciativa desafortunadamente no pudimos mostrarles a ustedes las diapositivas y de igual manera un pequeño video que quería mostrarles, para que conocieran parte de esa tradición. Esto se celebra los primeros días del mes de enero y ojalá en medio de toda esta pandemia y de todo este momento que vivimos, pues tengamos la oportunidad de interactuar con este evento que de verdad quiero decirles, es bien importante por lo que ello significa para la tradición de mi departamento y especialmente para el municipio de Baranoa.

Muchísimas gracias a todos por el apoyo.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias a usted, mi querida Representante, por liderar este importante proyecto. Señora Secretaria, siguiente punto del Orden del Día.

Secretaria:

Sí, señor Presidente. Siguiendo punto del Orden del Día. **Proyecto de ley número 027 de 2020 Cámara, por medio del cual se establecen las bases para un modelo de educación digital y flexible y se promueve la alfabetización mediática y digital para la identificación de noticias falsas, fomentar un uso responsable de las redes sociales desde la educación básica y media, y se dictan otras disposiciones.**

Presidente, el Proyecto de ley tiene como ponentes a los Honorables Representantes: *León*

Fredy Muñoz como Coordinador Ponente, *Milton Ángulo* y *María José Pizarro*.

El Proyecto de ley está publicado en la *Gaceta del Congreso* número 630 de 2020 Cámara, la ponencia para primer debate positiva en la *Gaceta del Congreso* número 1011 de 2020 y la ponencia para debate negativa en la *Gaceta del Congreso* número 1103 de 2020.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaria, tengo entendido que este proyecto tiene ¿solicitud de aplazamiento?

Secretaria:

Voy a verificar, Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Por favor el Representante León Fredy.

Honorable Representante León Fredy Muñoz Lopera:

Muchas gracias, señor Presidente. Un especial saludo a todos mis compañeros, la intención con este proyecto señor Presidente, es solicitarle a usted ponerlo en consideración el aplazamiento, porque lo que se había aprobado inicialmente era crear unas mesas de trabajo, donde Fecode hace una solicitud, unas organizaciones de directivos docentes, bueno varias organizaciones para darle un mejor análisis y poder sacar lo mejor que se pueda ese Proyecto de ley, intentar que no se nos vaya a hundir sino enriquecerlo más; por eso señor Presidente, le solicito en consideración el aplazamiento. Muchas gracias.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Con todo gusto. Solicito a la Comisión votar el aplazamiento de este Proyecto de ley. Secretaria, por favor abrir registro.

Secretaria:

Sí, señor Presidente.

Honorable Representante Mónica María Valencia Montaña:

Mónica Valencia vota sí.

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker:

Martha Villalba vota sí.

Honorable Representante León Fredy Muñoz Lopera:

León Fredy Muñoz vota sí.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Adriana Gómez vota sí.

Honorable Representante María José Pizarro Rodríguez:

No está abierta la plataforma, Secretaria.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Ape Cuello vota sí.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Aquileo Medina vota sí.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Por favor Secretaria, autorizar abrir plataforma que estamos en votación.

Secretaria – Diana Marcela Morales Rojas:

Sí, señor Presidente, el registro está abierto para votar la solicitud de aplazamiento, quien no lo pueda hacer por plataforma lo puede hacer de manera verbal.

Honorable Representante María José Pizarro Rodríguez:

María José Pizarro vota sí.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Ape Cuello vota sí.

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Emeterio Montes vota sí.

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona:

Esteban Quintero vota sí.

Honorable Representante Mónica María Raigoza Morales:

Raigoza vota sí.

Honorable Representante Ciro Antonio Rodríguez Pinzón:

Ciro Rodríguez vota sí.

Honorable Representante Rodrigo Arturo Rojas Lara:

Rodrigo Rojas vota sí.

Honorable Representante Diego Patiño Amariles:

Diego vota sí.

Honorable Representante Wílder Leal Pérez:

Leal vota sí.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Milton Angulo vota sí, Secretaria.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaría, por favor cierre el registro y anuncie el resultado de la votación.

Secretaria:

Votación aprobación solicitud de aplazamiento Proyecto de ley número 027 de 2020 Cámara:

Por el sí:

Angulo Viveros Milton Hugo

Arcos Benavides Oswaldo

Cuello Baute Alfredo Ape

Gómez Betancurt Luis Fernando

Gómez Millán Adriana

Leal Pérez Wílder

Medina Arteaga Aquileo
 Montes de Castro Emeterio José
 Muñoz Lopera León Fredy
 Patiño Amariles Diego
 Pizarro Rodríguez María José
 Quintero Cardona Esteban
 Raigoza Morales Mónica María
 Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
 Rojano Palacio Karina Estefanía
 Rojas Lara Rodrigo Arturo
 Valencia Montaña Mónica Liliana
 Villalba Hodwalker Martha Patricia

Sí, Presidente. En plataforma se registran tres (3) votos por el “SÍ” y de manera verbal quince (15) votos por el “SÍ” Presidente, para un total de dieciocho (18) votos por el “SÍ”, cero (0) por el “NO”. En consecuencia Presidente, ha sido aprobada la solicitud de aplazamiento del Proyecto de ley 027 de 2020 Cámara.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias, Secretaria. Siguiente punto del Orden del Día.

Secretaria:

Sí, señor Presidente. El siguiente punto del Orden del Día **Proyecto de ley número 217 de 2020 Cámara**, por medio de la cual se dictan medidas para reducir el costo educativo del derecho de grado y se dictan otras disposiciones. El ponente es el Honorable Representante *Alfredo Ape Cuello*, el Proyecto de ley está publicado en la *Gaceta del Congreso* 0... interferencia de 2020 Cámara, la ponencia para primer debate en *Gaceta del Congreso* número 1265 de 2020 Cámara. Anunciado el 11 de diciembre de 2020.

Para este Proyecto de ley hay una proposición de archivo presentada por el Honorable Representante Emeterio Montes.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Tiene el uso de la palabra el Representante Emeterio Montes, para presentar y exponer esta proposición.

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Muchas gracias Presidente, un saludo para usted, la Secretaria y a todos los miembros de la Comisión. Sí, como bien lo manifestó el Representante Ape Cuello, esto es un Proyecto de ley de su autoría, el cual es el coordinador ponente el Representante Ape, pero dialogando con él pues advertimos que es un proyecto que se contraponen con el Proyecto de ley número 248 del 2000... a tercer debate en el Senado de la República, proyecto del cual a su vez soy coautor con la Representante Martha Villalba, el Representante Rodrigo Rojas; proyecto que regula la misma materia y por ende a efectos de no torpedear el trámite legislativo, solicitamos el

archivo del presente proyecto y el apoyo de toda la Comisión, para no torpedear el trámite del Proyecto de ley en mención que regula la misma materia. Por esa razón, solicitamos el archivo y lo podemos en consideración de la Comisión, señor Presidente. Muchas gracias.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Gracias, Honorable Representante Emeterio. En consideración la proposición de archivo de este Proyecto de ley, se abre la discusión, continúa la discusión, anuncio que se va a cerrar, queda cerrado. Señora Secretaria, sírvase abrir registro para la votación.

Honorable Representante Emeterio José Montes de Castro:

Emeterio Montes vota sí, señora Secretaria. Gracias.

Honorable Representante Aquileo Medina Arteaga:

Aquileo Medina vota sí.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Ape Cuello vota sí.

Honorable Representante Adriana Gómez Millán:

Adriana Gómez vota sí.

Honorable Representante Oswaldo Arcos Benavides:

Oswaldo Arcos vota sí, señora Secretaria.

Honorable Representante León Fredy Muñoz Lopera:

León Fredy Muñoz vota sí.

Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros:

Milton Angulo vota sí.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Secretaria, ¿mi voto lo tomó?, Ape Cuello.

Secretaria:

Sí Representante, Ape Cuello vota sí.

Honorable Representante Alfredo Ape Cuello Baute:

Presidente, me desconecto voy saliendo en el avión, en una horita me conecto nuevamente. Gracias.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaría, dejemos constancia que el Honorable Representante Ape, le toca abandonar la plataforma, porque en estos momentos va a usar un vuelo.

Secretaria:

Perfecto Presidente, así quedará en el acta.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Por favor, señora Secretaria, cierre el registro y anuncie la votación.

Secretaria:

Votación proposición de archivo Proyecto de ley número 217 de 2020 Cámara:

Por el sí:

Angulo Viveros Milton Hugo
Arcos Benavides Oswaldo
Cuello Baute Alfredo Ape
Gómez Betancurt Luis Fernando
Gómez Millán Adriana
Leal Pérez Wílmer
Medina Arteaga Aquileo
Montes de Castro Emeterio José
Muñoz Lopera León Fredy
Patiño Amariles Diego
Pizarro Rodríguez María José
Quintero Cardona Esteban
Rodríguez Pinzón Ciro Antonio
Rojas Lara Rodrigo Arturo
Valencia Montaña Mónica Liliana
Villalba Hodwalker Martha Patricia

Sí, señor Presidente, queda cerrado el registro para votar la proposición de archivo del Proyecto de ley No. 217 de 2020 Cámara, la votación queda de la siguiente manera Presidente. En plataforma se registran nueve (9) votos por el “SÍ”, de manera verbal Presidente, siete (7) votos, para un total de dieciséis (16) votos por el “SÍ”, cero (0) por el “NO”. En consecuencia Presidente, ha sido aprobada la proposición de archivo presentada por el Representante Emeterio Montes al Proyecto de ley 217 de 2020 Cámara.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaría, siguiente punto del Orden del Día.

Secretaria:

Presidente. Siguiente punto del Orden del Día. **Proyecto de ley 182 de 2020 Cámara, por la cual se reconoce como patrimonio cultural de la nación el Cartagena Festival de Música.**

Los autores de este Proyecto de ley Presidente, son los Honorables Representantes *Emeterio Montes, Yamith Arana, Enrique Cabrales, Edwin Ballesteros* y los Senadores de la República *Fernando Nicolás Araujo, Andrés Felipe García Zuccardi, Ruby Helena Chagui, Honorio Miguel Henríquez y Amanda Rocío González.*

Los ponentes Presidente, son los Honorables Representantes hay perdón Presidente, no me equivoqué. El Proyecto de ley que sigue Presidente es: el **Proyecto de ley número 445 de 2020 Cámara, por medio de la cual se declara patrimonio cultural de la nación el festival de música vallenata en guitarras del municipio de Agustín Codazzi en el**

departamento del Cesar, se exaltan sus 34 años de existencia y se dictan otras disposiciones.

El autor es el Honorable Representante *Alfredo Ape Cuello.*

Los ponentes son los Honorables Representantes *Ape Cuello* como Coordinador y *Emeterio Montes.*

El Proyecto de ley está publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1102 de 2020 y la ponencia para primer debate en la *Gaceta del Congreso* número 1264 de 2020.

Proyecto de ley anunciado el 11 de diciembre de 2020, Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Señora Secretaria, por favor sírvase leer la proposición con que termina el informe de ponencia.

Secretaria:

Sí, señor Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Parece que tiene problemas de comunicación la Secretaria.

Secretaria:

Presidente, un momentico que tenemos un inconveniente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Demos entonces un receso de (2) minutos, hasta que Secretaría organice la dinámica de los proyectos.

Secretaria:

Gracias, Presidente, se suspende por (2) minutos entonces, la Sesión Presidente ¿Presidente?

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Secretaria, por favor sírvase anunciar proyectos.

Secretaria:

Sí, Presidente, procedo entonces a anunciar los proyectos de ley que serán discutidos en la siguiente Sesión.

1. **Proyecto de ley número 445 de 2020 Cámara, por medio de la cual se declara patrimonio cultural de la nación el Festival de Música Vallenata en guitarras del municipio de Agustín Codazzi en el departamento del Cesar, se exaltan sus 34 años de existencia y se dictan otras disposiciones.**
2. **Proyecto de ley número 182 de 2020 Cámara, por la cual se reconoce como patrimonio cultural de la nación el Cartagena festival de música.**
3. **Proyecto de ley número 268 de 2020 Cámara, por medio de la cual se crea la política de la cultura ciudadana en Colombia, y se dictan otras disposiciones.**
4. **Proyecto de ley número 186 de 2020 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 50 de la ley 1341 de 2009, sobre el roaming automático nacional.**

5. **Proyecto de ley número 092 de 2020**
Cámara, por medio de la cual se prohíbe a las instituciones educativas públicas y privadas impedir el acceso a las instalaciones a estudiantes no matriculados.

Presidente, han sido anunciados los proyectos de ley que serán discutidos en la siguiente Sesión, Presidente.

Presidente, tiene el micrófono apagado, Presidente.

Presidente (e) Milton Hugo Angulo Viveros:

Se levanta la Sesión y se convocará por Secretaría.

Secretaria:

Así es Presidente. Siendo las diez y nueve (10:09 a. m.) de la mañana, se levanta la Sesión y se cita para mañana.

Honorable Representante Oswaldo Arcos Benavides:

Muchas gracias, doctor Milton, no he podido salir, pero aquí estamos presentes. Muchas gracias.


OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Presidente


ADRIANA GÓMEZ MILLÁN
Vicepresidenta


DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria


RUTH CLAUDIA SAENZ FORERO
Subsecretaria.



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - N° 1476

Bogotá, D. C., viernes, 11 de diciembre de 2020

EDICIÓN DE 15 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 019 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 155 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones.

ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 221 DE 2020 CÁMARA

por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se establecen medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y se dictan otras disposiciones.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Para efectos de la presente ponencia, se indican a continuación:

- I. Antecedentes
- II. Objetivos de las iniciativas
- III. Exposición de motivos
 1. Objeto
 2. Justificación y conveniencia
 3. Marco Legal
 4. Impacto Fiscal
- IV. Conflicto de interés
- V. Pliego de modificaciones.
- VI. Proposición.
- VII. Texto propuesto para primer debate.

I. ANTECEDENTES

A continuación, los ponentes haremos una breve reseña sobre los antecedentes de cada uno de los proyectos que fueron acumulados por la Mesa Directiva con el propósito de que se tenga conocimiento de lo que contemplan las iniciativas y de lo que quisieron plasmar los autores en aras de una mejor comprensión para el desarrollo legislativo.

1.1 Proyecto de ley Numero 019 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)"

El día 20 de julio del año 2020 fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el proyecto de ley en mención, suscrito por los honorables Representantes Nubia López Morales, Rodrigo Arturo Rojas, Elizabeth Jay-PangDíaz, Alexander Bermúdez Lasso, Edgar Alfonso Gómez Román, Fabio Fernando Arroyave y Adriana Gómez Millán, iniciativa que en su parte general expresa su propósito establecer una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) cuando la póliza no haya sido afectada en el anualidad anterior

1.2 Proyecto de Ley No.155 de 2020 Cámara "Por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones"

El día 20 de julio del año 2020 fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el proyecto de ley en mención, suscrito por los honorables Representantes Jaime Rodríguez Contreras y Jairo Humberto Cristo Correa, iniciativa que en su parte general expresa

su propósito de incentivar el buen comportamiento vial de los propietarios de motocicletas y/o usuarios de las mismas, así como buscar la paridad frente a los costos del seguro SOAT entre los propietarios de vehículos automotores.

1.3 proyecto de ley No. 221 de 2020 Cámara "Por la cual se modifica la ley 769 de 2002 y se establecen medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito -SOAT-, por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y se dictan otras disposiciones".

El día 20 de julio del año 2020 fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el proyecto de ley en mención, suscrito por los honorables Representantes Alejandro Vega, Laura Ester Fortich, Andrés David Calle Aguas, Julián Peinado, Alejandro Carlos Chacón, Nilton Córdoba Manyona, Juan Fernando Reyes Kuri, Adriana Gómez Millán, Carlos Ardila Espinosa y Víctor Ortiz Joya, iniciativa que en su parte general expresa su propósito de establecer medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y fortalecer la capacidad institucional de la Administradora de los Recursos del SGSSS -ADRES

II. OBJETIVOS DE LAS INICIATIVAS

- **PL 019/20C:** "Por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)".

OBJETO: El objeto de la presente ley es establecer una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) cuando la póliza no haya sido afectada en la anualidad anterior y el análisis de los factores de frecuencia y severidad de la siniestralidad del parque automotor asegurado así lo permita.

Se establece una disminución de hasta el 10% en el cobro de la tarifa para los vehículos que, en cualquier categoría, no hayan afectado la póliza en la anualidad inmediatamente anterior. La disminución de la que trata el proyecto de ley es considerada por los autores como un incentivo para que los conductores contribuyan con la seguridad vial del país a través de prácticas y actitudes responsables.

- **PL 155/20C:** "Por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones".

OBJETO: El objeto del presente proyecto de ley es incentivar el buen comportamiento vial de los propietarios de motocicletas y/o usuarios de las mismas; aunado a lo anterior, las medidas previstas en el presente proyecto de ley buscan la paridad frente a los costos del seguro SOAT entre los propietarios de vehículos automotores.

Este proyecto propone que solamente las motos obtengan un descuento del SOAT así:

- 1 año sin afectar la póliza: descuento del 15%
- 2 años seguidos sin afectar la póliza: descuento del 20%
- 3 años seguidos sin afectar la póliza: descuento del 25%
- 4 años seguidos sin afectar la póliza: descuento del 30%
- 5 o más años seguidos sin afectar la póliza: descuento del 35%

Propone también unos sobrecostos en el SOAT solo para las motos.

- Si se afecta la póliza el año anterior, por una (1) sola vez: se recarga el 10%
- Si se afecta la póliza el año anterior, por dos (2) o más veces: se recarga el 5% por cada vez.
- **PL 221/20C:** "Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se establecen medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT-, por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y se dictan otras disposiciones."

OBJETO: Su objeto es establecer medidas para incrementar la adquisición y renovación del SOAT por propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y fortalecer la capacidad institucional de la Administradora de los Recursos del SGSSS -ADRES.

- Si renueva el SOAT más de 30 días antes de su vencimiento: 15% descuento.
- Si renueva entre 30 y 14 días antes del vencimiento: 10% descuento.
- Si renueva entre 15 y 7 días antes del vencimiento: 5% descuento.
- Si renueva entre 6 días antes del vencimiento y 14 días después: paga la tarifa plena establecida.
- Si renueva pasados 15 días o más de su vencimiento: 10% de recargo en el SOAT. (excepto los vehículos antiguos y clásicos).
- Establece validez presentar el SOAT en documento físico o digital.
- Establece suspender la licencia por 5 años cuando alguien porte un SOAT fraudulento e ilegal.

Fortalecer al ADRES en su función de recuperación de cartera por los pagos de accidentes de tránsito por vehículos no asegurados. El DNP efectuará un estudio técnico para verificar la capacidad de la ADRES para cumplir con dicha recuperación de cartera. De acuerdo con ese estudio, se destinarán los recursos para su fortalecimiento institucional y tecnológico.

Por lo anterior, este proyecto de ley, pretende establecer incentivos positivos representados en descuentos que van desde el 10% hasta el 35% del valor del SOAT para todo vehículo motorizado a nivel nacional sin exclusión alguna en caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior. A través de esta medida este proyecto de ley busca promover la educación vial y reducir el nivel de accidentalidad de aquellos conductores o propietarios de vehículos que al no presentar accidentes de tránsito y hacer uso del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) verán un descuento en su adquisición.

Atendiendo a las razones expuestas por los autores del proyecto de ley 155 de 2020 Cámara, las medidas de confinamiento obligatorio han reducido los niveles de riesgo de accidente debido a la menor cantidad de vehículos en circulación. Según el más reciente informe del Observatorio Nacional de Seguridad Vial³, entre enero y abril de este año las víctimas mortales en accidentes de tránsito han disminuido 11,9%, lo cual representa 224 personas fallecidas menos que en el mismo periodo de 2019. Esto, implica una reducción en el desembolso de los recursos del SOAT de un 9,1% solo en este periodo. Por su parte, la siniestralidad de los vehículos durante los 45 días de confinamiento total, se redujo en un 70%.

Si bien, por la alta accidentalidad el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito debe tener un costo más elevado para quienes cuentan con más índices de siniestralidad, en este caso en particular las motos en comparación con los costos que pagan otros propietarios de vehículos automotores según la tabla de Seguros del Estado para el 2018, el costo del SOAT para una motocicleta de menos de 100 c.c. giraba alrededor de los \$337.650 mil pesos, y las motos de mayor cilindraje hasta los \$ 510.750 mil pesos en cambio un vehículo familiar debía pagar en promedio de 408.425 mil pesos por concepto de SOAT, un precio muy alto que termina siendo una limitante para muchos conductores y propietarios de vehículos que muchas veces trabajan con sus vehículos.

Aunado lo anterior, si observamos el costo de una motocicleta de menos de 100 c.c. que es de alrededor 3 millones y 3 millones y medio⁴, entonces el precio del seguro anual representaría un 12% del valor del vehículo mientras que el porcentaje frente al vehículo familiar que en promedio su valor es 35 millones⁵ de pesos sería de 1%. En consecuencia se está exigiendo un mayor pago por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito a los propietarios de vehículos moto, que en la mayoría de los casos son de estratos económicamente más bajos, que a los propietarios de vehículos familiares; es decir, que resulta sobredimensionado el valor del SOAT de las motocicletas en comparación con los demás tipos de vehículos automotores.

³ Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2020. <https://ansv.gov.co/observatorio/index31b.html?op=Documentacion&id=49#>
⁴ <https://www.auteco.com.co/>
⁵ <https://www.chevrolet.com.co/cruze-sedan/test-drive.html>

III. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto

El propósito del proyecto se encamina a establecer medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional mediante la adopción de incentivos que apremien los hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en todo caso no incrementará el valor de la póliza.

2. Justificación y conveniencia

El panorama colombiano en materia de seguridad vial es preocupante, no sólo por los altos niveles de accidentalidad que se observan en el país sino porque, de acuerdo con Fasecolda¹, son estos accidentes de tránsito una de las principales causas de muertes violentas en Colombia. Este proyecto de ley propone incentivar un comportamiento idóneo frente a la responsabilidad social que representa la acción de conducir un vehículo, que es jurídicamente considerada como una actividad peligrosa, y la necesidad de cuidado que se debe tener con respecto a los demás actores viales.

Este proyecto de ley está encaminado a incrementar del aseguramiento en el país y, de esta manera, al fortalecimiento del sistema de Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito -SOAT-, como mecanismo de protección de los actores viales en Colombia.

Dada la falta de cultura del seguro en Colombia como premisa aceptada -especialmente en las zonas alejadas de las grandes ciudades del país²-, es necesario tomar medidas dirigidas a cambiar de forma radical esta situación. Este proyecto pretende servir como herramienta legal que motive un cambio real de conducta en los actores viales, especialmente en lo relativo a la adquisición del SOAT.

Para ello, se propone hacer uso del incentivo económico para incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional.

¹ Varela, C. (2018). Seguridad vial, el reto del nuevo gobierno. *Revista Federación de Aseguradores Colombianos – Fasecolda*, No. 171.
² El Tiempo. (2018). La evasión del Soat supera el 50% según la Contraloría. Recuperado del sitio web: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/evasion-en-el-soat-en-colombia-284296>

No obstante, es de señalar que de acuerdo con un estudio efectuado por la Asociación Intermediaria de Seguros (ACOIS), Perú registra el precio más alto del seguro obligatorio para motocicletas de los países de la región y Colombia el segundo lugar, si se mira el promedio de los precios que tienen las motos según su cilindraje, los usuarios colombianos de estos automotores cancelan alrededor de US\$151,45.⁶ La siguiente tabla se observa el comparativo en la región:



El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

Está definido en la legislación colombiana, específicamente en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002, como un seguro del que deben disponer los vehículos para poder transitar en el territorio nacional y que ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de

⁶ <http://acois.com.co/index.php/blog/24-colombia-y-peru-el-soat-mas-carro-de-la-region>

tránsito. Este seguro y sus coberturas hacen parte del sistema general de seguridad social en salud del país y las tarifas máximas que pueden cobrar las entidades aseguradoras para expedirlo están calculadas por la Superintendencia Financiera de Colombia.

De acuerdo con esta misma Superintendencia, el SOAT fue creado bajo la filosofía de solidaridad, equidad y sostenibilidad. La equidad y solidaridad se fundamentan en la atención a los lesionados en accidentes de tránsito con el fin de garantizar la atención oportuna y procurando preservar la vida del ser humano afectado sin importar su nivel socioeconómico. Para garantizar estos pilares, los recursos del SOAT son administrados por diferentes entes territoriales a nivel nacional, de índole público y privado (aseguradoras, agencia nacional de seguridad vial, etc).

Periódicamente la Superintendencia Nacional de Salud y la Superintendencia Financiera de Colombia revisan la sostenibilidad del sistema. Ambas buscan atención oportuna y eficaz de los lesionados y velar por los derechos de los consumidores ante las aseguradoras por la adquisición de este tipo de seguro y las tarifas que las mismas deben cobrar.

La razón de ser de este seguro se debe al cubrimiento, en caso de accidente de tránsito, a todos los lesionados:

- Al conductor.
- A los ocupantes particulares.
- A los pasajeros (vehículos de servicio público).
- A los peatones.

En los casos en que no existe seguro o el vehículo no es identificado, la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES), a través de la subcuenta de Eventos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT), cubre a los lesionados.

Así mismo, se debe también al universo de coberturas que alcanza. Esto es:

- Atención inicial de urgencias y atención de urgencias.
- Hospitalización.
- Suministro de material médico-quirúrgico, osteosíntesis, órtesis y prótesis.
- Suministro de medicamentos.
- Tratamientos y procedimientos quirúrgicos.
- Servicios de diagnóstico.
- Rehabilitación.

Sobre la sostenibilidad de los recursos del SOAT

Como ya se ha dicho, la Superintendencia Financiera de Colombia es la entidad encargada de calcular las tarifas del SOAT con el término de cada año. Adicionalmente, también es la encargada de verificar que los recursos del SOAT deban ser suficientes para garantizar la oportuna y adecuada atención de los lesionados en accidentes de tránsito, para lo cual los ingresos percibidos por los diferentes actores del sistema deben sufragar los costos y gastos que se deriven en dicha atención.

Para verificar la suficiencia de los recursos del SOAT, la Superfinanciera analiza periódicamente los factores de frecuencia y severidad de la siniestralidad del parque automotor asegurado. Para ello es necesario conocer el número de accidentes de tránsito y el valor pagado en las diferentes coberturas, así como el número de pólizas SOAT expedidas para los vehículos que circulan por el territorio nacional. **En consecuencia, el incremento en el número de accidentes de tránsito y los costos asociados a la atención de los lesionados frente a las tarifas que actualmente se cobran pueden llegar a afectar la suficiencia de los recursos del SOAT⁷.** (Resaltado propio).

Tomando en consideración dichos elementos, la Superintendencia Financiera de Colombia calcula las tarifas máximas que pueden cobrar las entidades aseguradoras para expedir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT para cada una de las 36 categorías de vehículos automotores en Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).

Sobre el resultado de los tres años anteriores

Para la construcción de este esta ponencia se tuvo en cuenta lo postulado por los autores, y se tuvo en cuenta los resultados del ejercicio de análisis y cálculo derivados del número de accidentes de tránsito y los costos asociados a la atención de los lesionados frente a las tarifas, de los últimos tres años.

Así, por ejemplo, se tiene que “los resultados de los análisis realizados por la Superintendencia para los años 2010 a 2016, arrojaron suficiencia de los recursos disponibles en el sistema. Sin embargo, el último estudio realizado evidenció un incremento en los accidentes de tránsito y en el valor pagado por estos, lo que pone en riesgo la suficiencia de los recursos⁸”.

Por lo tanto, la tarifa establecida para el 2018, como producto de los accidentes y la siniestralidad del 2017 tuvo que ser aumentada. En diciembre de 2017, se llegó a la conclusión que la alta accidentalidad y el costo que esto representa llevaron a la Superintendencia Financiera a realizar un alza en las tarifas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat) a partir del primero de enero del 2018. “El último estudio realizado evidenció un incremento en los accidentes de tránsito y en el valor pagado por estos, lo que pone en riesgo la suficiencia de los recursos⁹”.

El establecimiento de la tarifa máxima definida por la Superintendencia para el año 2018 fue la siguiente:

⁷Superintendencia Financiera de Colombia, 2017. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
⁸Superintendencia Financiera de Colombia, 2017. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
⁹Superintendencia Financiera de Colombia, 2017. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

**SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO - SOAT -
 TARIFA MÁXIMA ANUAL EN SALARIOS MÍNIMOS LEGALES DIARIOS VIGENTES
 A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2018**

Tabla 1 Motos		Tabla 2 Camionetas y Camionetas		Tabla 3 Vehículos de Carre y Motos	
Cilindrada	Tarifa	Cilindrada / Edad	Tarifa	Capacidad en Toneladas	Tarifa
Cilindrada	4.13	0-9 años	≥ 10 años	Menos de 5 Toneladas	15.21
Menos de 100 c.c.	8.60	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	18.21	Entre 5 y 15 Toneladas	23.98
De 100 y hasta 200 c.c.	11.85	Más de 2.500 c.c.	21.80	Más de 15 Toneladas	27.80
Más de 200 c.c.	13.09				
Motorciclos, triciclos y cuadríciclos	13.09				

Tabla 4 Vehículos Oficiales Especiales y Ambulancias		Tabla 5 Autos Familiares		Tabla 6 Vehículos Particulares para 6 o más Pasajeros	
Cilindrada	Tarifa	Cilindrada / Edad	Tarifa	Cilindrada / Edad	Tarifa
Menos de 1.500 c.c.	17.12	0-9 años	≥ 10 años	Menos de 2.500 c.c.	19.86
Entre 1.500 y 2.500 c.c.	21.89	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	19.39	2.500 c.c. o más	19.28
Más de 2.500 c.c.	25.89	Más de 2.500 c.c.	19.91		

Tabla 7 Autos de Negocio, Taxis y Microbuses Urbanas		Tabla 8 Servicio Público Urbano, Buses y Busetas		Tabla 9 Vehículos de Servicio Público Inter municipal	
Cilindrada / Edad	Tarifa	TARIFA UNICA		Capacidad de Pasajeros	Tarifa
Menos de 1.500 c.c.	8.47	22.72		Menos de 10 Pasajeros	22.47
Entre 1.500 y 2.500 c.c.	11.78			10 o más Pasajeros	32.82
Más de 2.500 c.c.	15.21				

Nota: Estas tarifas no incluyen el 50% como contribución al FOSYGA (definido en el artículo 221 de la Ley 100 de 1993)

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia. Diciembre de 2017.

Como resultado del mismo ejercicio de análisis registrado en el año 2018, la Superintendencia Financiera concluyó que las tarifas vigentes para el 2019 podrían mantenerse en el mismo nivel, es decir, no iban a sufrir ningún aumento como el del año inmediatamente anterior.

En diciembre de 2018, la entidad publicó en su informe periódico y tras revisar las condiciones técnicas y financieras del SOAT reveló que “la tarifa actual es suficiente para garantizar la sostenibilidad del sistema durante la vigencia 2019, situación que conlleva a mantener la tabla tarifaria que fue modificada mediante la Circular Externa 038 de 2017”¹⁰

En consecuencia, las tarifas definidas para el 2019 fueron las siguientes:

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

TARIFA COMERCIAL SOAT QUE RIGE A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2019

			TARIFA 2019 (MONEDA NACIONAL) DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON APORTE DE \$1.800 PARA HASTA 50% DE CONTRIBUCIÓN A LA ADRES Y EL SMDLV 2019 DE \$1.800
CICLOMOTOR			172.200
MOTOS	Menos de 100 c.c.		357.850
MOTOS	Entre 100 y 200 c.c.		480.100
MOTOS	Más de 200 c.c.		541.300
MOTO CARRO, TRICICLO Y CUADRICICLO			541.300
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1.500 c.c.	Menos de 10 años	563.650
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1.500 c.c.	10 o más años	677.500
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	Menos de 10 años	673.000
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	10 o más años	792.200
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2.500 c.c.	Menos de 10 años	788.400
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2.500 c.c.	10 o más años	905.650
CARGA O MIXTO	Menos de 5 Toneladas		631.600
CARGA O MIXTO	Entre 5 y 15 Toneladas		911.950
CARGA O MIXTO	Más de 15 Toneladas		1.152.850
OFICIALES ESPECIALES	Menos de 1.500 c.c.		710.650
OFICIALES ESPECIALES	Entre 1.500 y 2.500 c.c.		895.750
OFICIALES ESPECIALES	Más de 2.500 c.c.		1.073.900
VEHICULOS FAMILIARES	Menos de 1.500 c.c.	Menos de 10 años	318.100
VEHICULOS FAMILIARES	Menos de 1.500 c.c.	10 o más años	421.750
VEHICULOS FAMILIARES	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	Menos de 10 años	387.250
VEHICULOS FAMILIARES	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	10 o más años	481.750
VEHICULOS FAMILIARES	Más de 2.500 c.c.	Menos de 10 años	482.350
VEHICULOS FAMILIARES	Más de 2.500 c.c.	10 o más años	536.350
VEHICULOS 6 o más pasajeros	Menos de 2.500 c.c.	Menos de 10 años	566.950
VEHICULOS 6 o más pasajeros	Menos de 2.500 c.c.	10 o más años	723.550
VEHICULOS 6 o más pasajeros	2.500 o más c.c.	Menos de 10 años	788.650
VEHICULOS 6 o más pasajeros	2.500 o más c.c.	10 o más años	911.050
AUTOS NEGOCIO	Menos de 1.500 c.c.	Menos de 10 años	394.000
AUTOS NEGOCIO	Menos de 1.500 c.c.	10 o más años	492.100
AUTOS NEGOCIO	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	Menos de 10 años	489.550
AUTOS NEGOCIO	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	10 o más años	605.050
AUTOS NEGOCIO	Más de 2.500 c.c.	Menos de 10 años	631.650
AUTOS NEGOCIO	Más de 2.500 c.c.	10 o más años	740.950
BUSES Y Busetas URBANOS			942.550
SERVICIO PUBLICO INTERMUNICIPAL	Menos de 10 pasajeros		532.200
SERVICIO PUBLICO INTERMUNICIPAL	10 o más pasajeros		1.382.500

El valor de la prima deberá indexarse a la cifra inferior más cercana a la columna que resulta de la liquidación correspondiente.
¹⁰ La Contribución a la ADRES se encuentra fijada en el Artículo 28.4.2.12 del Decreto 789 de 2016, expedido por el Ministerio de Salud. Por su parte, la tasa RONT es fijada en el numeral 34 del Artículo 1 de la Resolución 2046 de 2016, expedida por el Ministerio de Transportes. Por último, el artículo 1° del Decreto 3051 de 2016 general el SMDLV. Mientras que según a parte del 1° de Enero de 2019.

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia. Diciembre de 2018.

Finalmente, conviene revisar lo sucedido en el año 2019, cuando a finales del mes de diciembre, la Superintendencia Financiera publicó nuevamente la tabla de tarifas, esta vez la corespondiente al 2020. En esta oportunidad la Superintendencia encontró que “como resultado de la revisión anual de las condiciones técnicas y financieras del SOAT se determinó que el sistema tiene una suficiencia de prima del 4,89% aplicable a partir del primero de enero de 2020”¹¹.

En la comunicación emitida el 26 de diciembre de 2019, cuando se anunció lo anterior, la entidad destacó:

Esta revisión se hizo con base en la información que las compañías aseguradoras reportan periódicamente a la SFC, la cual fue validada y contrastada con los diferentes sistemas de reporte de acuerdo con lo establecido en el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

¹⁰Superintendencia Financiera de Colombia, 2018. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

¹¹Superintendencia Financiera de Colombia, 2019. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Para el análisis correspondiente a 2019 se tuvieron en cuenta 7.817.423 de pólizas expuestas equivalentes a \$1.98 billones en primas devengadas y 696.268 siniestros cuyo valor ascendió a \$1.54 billones, arrojando una suficiencia de 4,89%.

En consecuencia, la tarifa máxima del Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito (SOAT) para 2020 expresada en Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV) se reduce en 4,89% para las 36 categorías del parque automotor.

De acuerdo con los resultados obtenidos por el equipo técnico de la SFC, los propietarios de un vehículo familiar nuevo de entre 1.500 c.c. y 2.500 c.c. tendrán una tarifa del SOAT de 8,85 SMDLV para 2020, 4,89% menos frente a la tarifa vigente para 2019 que era de 9,31 SMDLV.

Es importante mencionar que la reducción en la tarifa del SOAT que regirá a partir del primero de enero de 2020 no modifica las coberturas ni las cuantías definidas por la Ley para este seguro obligatorio, así:

Coberturas	Cuantías
Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios	Hasta 800 SMDLV
Incapacidad Permanente	Hasta 180 SMDLV
Muerte y Gastos Funerarios	750 SMDLV
Gastos de transporte y movilización de los lesionados	10 SMDLV

Nota: SMDLV = Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes al momento del accidente. Los amparos son para cada lesionado sin importar su número, con excepción de lo previsto para gastos de transporte que se reconocerá en atención a la capacidad del medio de transporte para movilizar en las debidas condiciones a los lesionados.

De todo lo anterior, es viable señalar y concluir que los recursos del SOAT desde el año 2018 se han mantenido con suficiencia. Además, si se tiene en cuenta la situación de pandemia generada por el Covid-19 y que ésta ha frenado la movilidad de vehículos, podría pensarse que la frecuencia y severidad de la siniestralidad no ha debido ser relevante. En consecuencia, la suficiencia de los recursos tampoco ha de estar siendo afectada, sobre todo porque la pandemia no ha servido de justificación para el no cobro de la tarifa del SOAT.

En consecuencia, es viable pensar que el proyecto de ley puede significar un beneficio para quienes deben asumir esta responsabilidad económica, sin que, desde luego, el sistema sufra afectaciones negativas.

Más importante aún, el proyecto de ley podría considerarse como una herramienta que impacte en mejores y responsables prácticas de conducción en el país, contribuyendo a la seguridad vial.

De acuerdo con el Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio, en el ámbito de las políticas públicas de transporte, los instrumentos de este tipo se configuran en incentivos para el buen comportamiento en la vía.

Finalmente, resulta pertinente realizar una detallada justificación acerca de una medida que se considera necesaria incluir en esta iniciativa, consistente en la cobertura de un riesgo adicional a los que actualmente son amparados por el SOAT, esto es la de accidentes de tránsito simples (choques simples). En ese sentido seguidamente se explicará la necesidad y pertinencia de esta medida:

JUSTIFICACIÓN SOBRE LA INCLUSIÓN DE UNA NUEVA COBERTURA DEL SOAT POR CHOQUES SIMPLES

La necesidad sentida de establecer una cobertura dentro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), para la atención de choques simples, surge como un incentivo a quienes, por disposición del mismo Código Nacional de Tránsito al poseer un vehículo de cualquier tipo, están obligados a tener esta póliza que cubre los daños corporales ocurridos en accidentes de tránsito, pero nada se describe sobre la atención de los llamados choques simples.

Es por ello, que al estar obligados todos los vehículos a tener un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el mismo si bien está contemplado primariamente para atender los lesionados cuando hay una estrellada o colisión, no es menos cierto que no todos los propietarios de automotores pueden pagar un seguro contra todo riesgo, razón por la cual deberá sin incrementar los costos ya establecidos para este seguro, tener una cobertura que permita atender los choques simples hasta por el valor de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Básicamente el objeto de esta medida es la de buscar minimizar las cargas impositivas del Estado a los ciudadanos que tienen un vehículo y deben pagar un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el cual pueda cubrir el arreglo del automotor o equipos involucrados y así solventar las dos consecuencias que pueden derivarse de un siniestro vial, con o sin lesionados. Es claro que el SOAT, esta instituido para la atención del ciudadano en una clínica u hospital, más no cuenta con un recurso para el arreglo del automotor, lo que debe ser considerado y asumido por dicha póliza.

Lo que se busca es la paridad frente a los costos del SOAT, que deben asumir los propietarios de automotores y que por ser la conducción una actividad de peligro no está exento de tener un percance o colisión, con o sin lesionados y es en el último evento, es decir cuando solo hay un choque simple o de latas como lo describen algunos, al no estar amparados por un seguro general, deben esperar interminables trámites administrativos o acudir ante la jurisdicción ordinaria para lograr les sea reparado el daño sufrido.

Es sabido que existen coberturas dentro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que hoy están destinadas a la atención de lesionados o incluso cubrir el costo cuando hay un fallecido, más no está considerado que se permita atender los llamados choques simples. Es por ello que se hace necesario que, para facilitar y mejorar las condiciones de movilidad, pero sobre todo de alivio a quien sufre un daño en su vehículo, pueda obtener una reparación total o parcial del perjuicio, por lo que con esta nueva cobertura o amparo dentro del SOAT, se está

dando una solución sentida y de alivio a muchos propietarios de automotores que no pueden pagar un seguro de todo riesgo.

Es una realidad la cantidad de colisiones sin mayores consecuencias, pero que no pueden ser conciliadas o superadas entre las partes, por la ausencia de una forma amigable de arreglar estos eventos menores y esto se lograra con una cobertura adicional que este dentro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el cual debe establecer este amparo, para lo cual debe eliminarse las comisiones que se pagan a los intermediarios.

En lo que debe concentrarse la atención del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), será en permitir que verdaderamente sea utilizado cuando surjan eventos de colisiones que causen una lesión o que, siendo una simple abolladura, sea remediado de manera rápida y oportuna y evitar que la movilidad de grandes y pequeñas urbes se vea afectada y que si no hay un seguro general deba acudir a la justicia ordinaria y busque la reparación del daño.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), siendo un deber su expedición para cuando se registra un vehículo y para transitar, debe verse que es un acto de responsabilidad del propietario del vehículo tenerlo o renovarlo anualmente, so pena de sanciones por incumplir con la emisión de dicha póliza.

Es por ello, por lo que, así como existe una cobertura para cubrir los gastos de lesionados, también debe existir un amparo para los choques simples, pues si bien el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se concibió para atender lesionados o hasta fallecidos, no es menos cierto que un daño o cheque simple, es también un accidente de tránsito y por ende con una necesaria cobertura.

Un aspecto que merece relevancia sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), es que dentro del costo del mismo, están contemplados algunas coberturas que permiten cubrir los gastos del lesionado. Es por ello que es importante que también pueda incluirse alguna forma de que se cubra la parte de reconocer algunos daños materiales de los vehículos involucrados.

De otra parte, es una realidad que ante un choque simple la atención del evento es demasiado lenta, lo que adicional a que existe congestión vehicular, con una colisión y daño de latas, el caos llega y la atención por parte de un vehículo policial tarda demasiado, razón de más para buscar alternativas de mejora con las ayudas técnicas y tecnológicas existentes, como es la utilización de drones que ya Bogotá los emplea.

La utilización de los equipos de alta tecnología como drones, ha permitido en ciudades capitales atender este tipo de eventos de manera ágil y oportuna, evitando que se congestionen más los corredores viales de ciudades de todo tipo.

La utilización de estos equipos tipo dron, deberá ser establecido por las autoridades locales como un valor agregado de su actividad de prevención, lo que, unido a las facultades de control y vigilancia, seguro redundaran en mejores condiciones de movilidad de todas las ciudades del país.

En consecuencia, con el pago del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), los propietarios de vehículos tipo moto o automotor en sus diferentes modalidades, contarán con una

cobertura que les permite conciliar los daños simples y con el apoyo de los drones, se solucionan cantidades de inconvenientes en las vías.

De allí, que debe ser obligatorio que todo vehículo registrado deba contar con dicho Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), sea que circule o no el automotor, es preciso que sea renovado anualmente de manera automática so pena de la imposición de sanciones que prevé el Código Nacional de Tránsito.

Y tal como ya lo hemos mencionado valga la pena destacar algunas consideraciones generales sobre el SOAT: El SOAT es un Seguro Obligatorio que debe tener todos los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional; esta póliza busca amparar de manera inmediata las lesiones personales que se causen a las personas en accidentes de tránsito, convirtiéndolo en un instrumento auxiliar del Sistema General de la Seguridad Social en Salud del país. Esto es una buena práctica, no obstante, está siendo necesario que en vez de que las compañías paguen una intermediación o comisión, dicho monto mejor sea empleado como una cobertura para arreglar los llamados choques simples.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), está concebido desde el Decreto Ley 663 de 1993, "Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración" de la Superintendencia Financiera de Colombia; donde crea el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (artículo 191); este Decreto en su artículo 193, numeral 5° establece que en la determinación de las tarifas se debe obedecer a los principios de equidad, suficiencia y moderación.

Con relación a la propuesta de nueva cobertura resulta necesario traer a colación el marco legal que permite su inclusión, así: La Constitución Política de Colombia faculta al Congreso de la Republica en sus artículos 114 y 150, a hacer las leyes, reformarlas o derogarlas. En el mismo sentido, la Ley 5 de 1992, en su artículo 6 numeral 2° establece dentro de las funciones del Congreso la de elaborar, interpretar, reformar, y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación. Para el caso puntual se propone adicionar un nuevo artículo a la Ley 769 de 2002; donde quede establecida una cobertura adicional dentro del valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los vehículos de todo tipo y así permitir unos arreglos directos entre compañías de seguros que emiten dicho documento.

Tal creación de orden legal cumple con los requisitos de los artículos 158 y 169 Constitucional referentes a unidad de materia y título, además el artículo 13 Constitucional establece el deber del Estado de promover las condiciones necesarias para que todos gocemos de un trato igual y efectivo y de proteger a grupos sociales que se encuentran en debilidad manifiesta o que sus condiciones socioeconómicas los pongan en situaciones de inferioridad o debilidad.

El artículo segundo de la Constitución establece que son fines del Estado: "**ARTICULO 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.**

Las autoridades de la Republica están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y

para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares". (Negrilla y subrayado fuera de texto).

La Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", en el parágrafo primero de su artículo 4 establece que el Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país; en ese sentido el incluir un amparo adicional, como mecanismo efectivo de solución de controversias menores y en donde debe salir a flote las realizaciones a lo largo de lo aprendido.

Esta medida de adicionar el artículo 42A en la Ley 769 de 2002, resulta conveniente toda vez que promueve una cultura de arreglo directo entre compañías de seguros bajo el concepto de los amparos o coberturas del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), es una necesidad y una mejora en el pago de perjuicios. Esto debe ser una prioridad, pues adicional a que no se cobrará más por dicho seguro, también se despejarán las vías mediante el apoyo de drones que fugan con dicha labor.

Bajo los anteriores argumentos se expone la necesidad de incluir esta nueva medida para mejorar las condiciones de los asegurados de el SOAT y poder atender a los lesionados, fallecidos o los simples daños materiales de un vehículo.

Finalmente, teniendo en cuenta todo lo anterior esta iniciativa resulta de vital importancia si se tiene en cuenta que según cifras de FASECOLDA hasta el mes de agosto del año en curso de los cerca de 15.730.334 de vehículos que conforman el parque automotor registrado en el RUNT, es cerca de 7.708.048 NO cuentan con un seguro de SOAT, es decir que estamos hablando que el porcentaje de evasión de este seguro obligatorio es casi del 49%, lo que sin duda pone en riesgo a todos los actores viales, incluidos los más vulnerables como lo son motociclistas, ciclistas y peatones. En ese sentido, este tipo de iniciativas son vitales si se quiere mejorar la seguridad vial, en esta oportunidad a través de la generación de incentivos para que los propietarios de vehículos adquieran el SOAT, así como promover el buen comportamiento de los conductores con descuentos por la no afectación de dichas pólizas.

3. MARCO LEGAL

La Constitución política de Colombia faculta al Congreso de la República en su artículo 114 y 150 hacer las leyes, reformarlas o derogarlas. En el mismo sentido, la ley 5ª de 1992, en su artículo 6º numeral 2 establece dentro de las funciones del Congreso la de elaborar, interpretar, reformar, y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación. Para el caso puntual se propone crear un parágrafo al artículo 42 de la ley 769 de 2002; donde se den incentivos sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los vehículos motos.

Aunado a lo anterior el proyecto cumple con los requisitos de los artículos 158 y 169 Constitucional referentes a unidad de materia y título, además el artículo 13 Constitucional establece el deber del Estado de promover las condiciones necesarias para que todos gocemos de un trato igual y efectivo y de proteger a grupos sociales que se encuentra en debilidad manifiesta o que sus condiciones socioeconómicas los pongan en situaciones de inferioridad o debilidad.

El artículo segundo de la Constitución establece que son fines del Estado; ARTICULO 2o. *Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. (Negrilla y subrayado fuera de texto)

La ley 769 de 2002, Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, en el parágrafo primero de su artículo 4º establece que El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país; en ese sentido se presenta el este proyecto de ley, como mecanismo persuasivo del buen comportamiento vial que disminuya la accidentalidad en el país.

El decreto ley 663 de 1993, "Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración." de la Superintendencia Financiera de Colombia; crea el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (artículo 191); este decreto en su artículo 193, numeral 5º establece que en la determinación de las tarifas se debe obedecer a los principios de equidad, suficiencia y moderación.

4. IMPACTO FISCAL

Dando cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, es necesario indicar que el nuevo artículo, no genera impacto fiscal en la medida en que, al fijar una cobertura adicional, pero desmontando el rubro destinado a las comisiones que se pagan a los intermediarios, hace que deba mantenerse los costos del seguro.

Empero, se insta al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que durante la discusión de esta iniciativa exprese la proyección del impacto que causaría sobre los recaudos y el presupuesto de la nación si así se causara de conformidad a lo establecido por la Corte Constitucional en sentencia 0-315 de 2008, así:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito

de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo". (Negrilla y subrayado fuera de texto).

IV. CONFLICTO DE INTERES

En cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, por el cual se modifica el artículo 29 de la Ley 5ª de 1992, se considera que el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación por cuanto se trata de un proyecto de carácter general que no crea un beneficio o perjuicio particular, actual y directo; sin perjuicio, del propio análisis que deberá hacer cada Congresista respecto de su situación individual.

V. PLIEGO DE MODIFICACIONES

ARTICULOS PL 019/20C	ARTICULOS PL 155/20C	ARTICULOS PL 221/20C	ARTICULADO PROPUESTO PONENCIA 1ER DEBATE	OBSERVACIONES
"Por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de	Por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones".	"Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se establecen medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del	"Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de	Se propone la redacción de un título que abarque de manera general el espíritu de todas las iniciativas y tenga congruencia con

Tránsito (SOAT)".	Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT-, por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y se dictan otras disposiciones."	Accidentes de Tránsito (SOAT)", se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones".	el texto propuesto.
Artículo 1. Objeto. El objeto de la presente ley es establecer una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) cuando la póliza no haya sido afectada en el anterior y el análisis de los factores de frecuencia y severidad de la siniestralidad del parque automotor asegurado así lo permitan.	Artículo 1º. Adiciones al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 los siguientes parágrafos: Parágrafo 1: INCENTIVO. Los incentivos otorgados por esta ley son excluyentes y no podrán acumularse. Los propietarios de vehículos denominados motocicleta que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, así: a) En caso de no reportar accidentes de	ARTICULO 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y fortalecer la capacidad institucional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES-.	Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.

<p>tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrá un descuento del quince por ciento (15%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.</p> <p>b) Si en los dos años inmediatamente anteriores NO hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrá un descuento del veinte por ciento (20%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>c) Si en los tres años inmediatamente anteriores NO hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrá un descuento del veinticinco por ciento (25%) del valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>d) Si en los cuatro años inmediatamente anteriores NO hizo uso del</p>				<p>Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrá un descuento del treinta por ciento del (30%) del valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>d) Si cumple cinco años o más sin hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrá un descuento del treinta y cinco por ciento del (35%) del valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>Parágrafo 2: SOBRECARGO S. Los propietarios de los automotores denominados motocicleta que se hayan visto involucrados en accidentes de tránsito que implique el uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, acarreará un cargo adicional sobre el valor del SOAT así.</p> <p>a) Si en el año inmediatamente anterior hizo uso</p>			
<p>del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito por una sola vez tendrá un recargo del diez por ciento (10%) sobre la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito</p> <p>b) Si en el año inmediatamente anterior HIZO uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, dos o más veces, el valor del recargo aumentará en cinco por ciento (5%) por cada vez adicional; este aumento tendrá un tope de hasta el treinta por ciento 30%</p>	<p>ARTÍCULO 2. Descuento por pronta renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT. Los propietarios o conductores que deban renovar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-</p>	<p>Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:</p> <p>Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto</p>	<p>En este artículo se proponen concretamente los beneficios de descuentos por la no afectación del SOAT, con el propósito de fomentar mejores hábitos de conducción y propender por la prevención de la siniestralidad vial.</p>	<p>Accidentes de Tránsito (SOAT), deberá establecer una disminución de hasta el 10% en el cobro de la tarifa para los vehículos que, en cualquier categoría, no hayan afectado la póliza en la anualidad inmediatamente anterior.</p> <p>La disminución de la que trata el presente artículo se considerará un incentivo para que los conductores contribuyan con la seguridad vial del país a través de prácticas y actitudes responsables.</p> <p>La suficiencia de los recursos del SOAT no podrá resultar afectada como consecuencia de la aplicación de la presente ley</p>	<p>, que no hayan recibido multas o sanciones por infracciones de tránsito, serán beneficiarios de un descuento por la pronta renovación de su seguro de la siguiente forma:</p> <p>a) Si la renovación del seguro obligatorio tiene lugar cuando faltaren más de treinta (30) días calendario para la fecha de vencimiento de dicho seguro, habrá lugar a un descuento equivalente al quince por ciento (15%) sobre el valor de la prima anual emitida, antes de contribución es.</p> <p>b) Si la renovación del seguro obligatorio tiene lugar cuando faltaren entre treinta (30) y catorce (14)</p>	<p>de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:</p> <p>a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del quince por ciento (15%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p> <p>b) Si en los dos (2) años de inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinte por ciento (20%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinticinco por ciento del (25%)</p>	
<p>Artículo 2. Tarifa del SOAT. La Superintendencia Financiera de Colombia, encargada de calcular las tarifas máximas que pueden cobrar las entidades aseguradoras para expedir el Seguro Obligatorio de</p>							

		<p>días calendario para la fecha de vencimiento de dicho seguro, habrá lugar a un descuento equivalente al diez por ciento (10%) sobre el valor de la prima anual emitida, antes de contribucion es.</p> <p>c) Si la renovación del seguro obligatorio tiene lugar cuando faltaren entre quince (15) y siete (7) días calendario para la fecha de vencimiento de dicho seguro, habrá lugar a un descuento equivalente al cinco por ciento (5%) sobre el valor de la prima anual emitida, antes de contribucion es.</p>	<p>en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>d) Si en los cuatro (4) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta por ciento (30%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>e) Si cumple cinco años o más sin hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta y cinco por ciento (35%) en el valor de la tarifa del SOAT.</p> <p>Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.</p>			<p>Parágrafo: Si la renovación del seguro obligatorio tiene lugar cuando faltaren seis (6) días calendario o menos para la fecha de vencimiento de dicho seguro, o hasta catorce (14) días calendario después de dicha fecha, el tomador del seguro pagará la tarifa plena vigente para la categoría de vehículo respectiva</p>	<p>ARTÍCULO 3. Recargo por tardía renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- Los propietarios o conductores que renueven el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- pasados quince (15) días calendario después de la fecha de vencimiento de la póliza deberán pagar un recargo equivalente al</p>	<p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>ARTÍCULO 42A. ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes</p>	<p>Se propone un artículo donde se genera un incentivo adicional para la adquisición y renovación del SOAT, el cual consistente en la cobertura del SOAT de una nueva modalidad por choques simples.</p>
		<p>diez por ciento (10%) sobre el valor de la prima anual emitida, antes de contribuciones.</p> <p>Parágrafo: Lo dispuesto en este artículo no aplica para los vehículos automotores que sean clasificados como antiguos o clásicos de acuerdo con la normatividad vigente</p>	<p>asegurables en caso de un choque simple entre vehículos.</p> <p>La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero (1°) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada.</p> <p>A efectos de evitar un incremento en el valor de la póliza, las compañías aseguradoras eliminarán el reconocimiento de comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros.</p> <p>Parágrafo 1°. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para</p>				<p>levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.</p> <p>Parágrafo 2°. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, facúltase al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de</p>		

			Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).				el documento en físico. No obstante, si se verifica que el documento o archivo presentado fue objeto de alteraciones o que el seguro no se encuentra vigente o no fue debidamente expedido por una compañía autorizada para el efecto de acuerdo con lo establecido en las normas que reglamentan la materia, habrá lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el artículo 5 de la presente Ley.		
		<p>ARTÍCULO 4. Prueba de la constitución del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- Servirá de plena prueba para la demostración de la constitución del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- la presentación del documento físico o archivo digital en cualquier medio, siempre que se permita la verificación de su autenticidad por parte de las autoridades de tránsito o de policía.</p> <p>La presentación del seguro obligatorio archivado digital será prueba suficiente de la constitución del seguro sin que se pueda exigir</p>		El artículo 4 del PL 221 ya se encuentra regulado y permitido mediante la Resolución 4170 de 2016 del Ministerio de Transporte y con aplicación total desde el 1 de enero de 2019, por tanto el tema es de reglamentación y no desde la ley, por eso llevar a jerarquía normativa lo que ya estaba regulado no tendría sentido esta prueba por lo cual se propone su eliminación.		<p>ARTÍCULO 5. Modifíquese el artículo 151 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 151. Suspensión de Licencia. Quien cause lesiones u homicidios en accidente de tránsito y se demuestre que actuó bajo cualquiera de los estados de embriaguez de que trata este código, o que</p>			Se elimina el artículo 5° ya que el sentido del P.L. de ley es generar alivios en el pago del (SOAT) mas no modificar la ley 769 de 2002, e imponer sanciones por el tema de suspensión de licencia de conducción caso embriaguez o SOAT fraudulento (tema penal, falsedad en documento)
		<p>injustificadamente abandone el lugar de los hechos, además de las sanciones previstas en el Código Penal, se hará acreedor a la suspensión de su licencia por el término de cinco (5) años. Igual sanción recibirá quien porte documento que pretenda hacer valer como póliza de seguro obligatorio de accidentes de tránsito -SOAT- fraudulenta, por no haber sido debidamente expedida por compañía de seguros autorizada para el efecto o por haber adulterado el contenido de la póliza, modificando las condiciones en las que fue expedida la póliza.</p>				<p>Pública, deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recuros del CGSSS -ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Protección Social, deberá destinar los recursos que permitan el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los</p>			proyecto, pues acá lo que se busca es generar incentivos para la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).
		<p>ARTÍCULO 6. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función</p>		Se considera pertinente la eliminación de este artículo toda vez que no se encuentra que el contenido atienda a la unidad de materia del					

		dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad.	
Artículo 3. Vigencia de la Ley. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 2°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.	ARTÍCULO 7. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.	Artículo 4. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

VI. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, de manera respetuosa solicitamos a la Comisión Sexta de la honorable Cámara de Representantes, dar primer debate al proyecto de ley No. 019 de 2020 Cámara **"Por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)"**, acumulado con el Proyecto de Ley No. 155 de 2020 Cámara **"Por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones"**. Acumulado con el Proyecto de Ley No. 221 de 2020 Cámara **"Por la cual se modifica la ley 769 de 2002 y se establecen medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito -SOAT-, por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y se dictan otras disposiciones"**

De los congresistas,



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Coordinador Ponente



MILTON HUGO ANGULO
Ponente



EMETERIO MONTES DE CASTRO
Ponente



RODRIGO ROJAS LARA
Ponente

VII. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NO. 019 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON LOS PROYECTOS DE LEY NO. 155 DE 2020 CÁMARA Y EL NO. 221 DE 2020 CÁMARA.

"Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)", se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones"

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial.

Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.

Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:

a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del quince por ciento (15%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinte por ciento (20%) en el valor de la tarifa del SOAT.

c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinticinco por ciento del (25%) en el valor de la tarifa del SOAT.

d) Si en los cuatro (4) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta por ciento del (30%) en el valor de la tarifa del SOAT.

e) Si cumple cinco años o más sin hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta y cinco por ciento del (35%) en el valor de la tarifa del SOAT.

Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.

Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:

ARTÍCULO 42A. ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple entre vehículos.

La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero (1°) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada.

A efectos de evitar un incremento en el valor de la póliza, las compañías aseguradoras eliminarán el reconocimiento de comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros.

Parágrafo 1°. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.

Parágrafo 2°. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, fúlcense al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).

Artículo 4. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Coordinador Ponente



MILTON HUGO ANGULO
Ponente



EMETERIO MONTES DE CASTRO
Ponente



RODRIGO ROJAS LARA
Ponente

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 10 de diciembre de 2020

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley No. 019 de 2020** Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UNA DISMINUCIÓN PORCENTUAL EN LA TARIFA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)" *ACUMULADO* con el Proyecto de Ley No. 155 de 2020 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADICIONA AL ARTÍCULO 42 DE LA LEY 769 DE 2002 INCENTIVOS EN EL VALOR DEL SOAT Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" *ACUMULADO* con el Proyecto de Ley No. 221 de 2020 Cámara "POR LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE ESTABLECEN MEDIDAS QUE PERMITAN INCREMENTAR LA ADQUISICIÓN Y RENOVACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO -SOAT-, POR PARTE DE LOS PROPIETARIOS Y/O CONDUCTORES DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS A NIVEL NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Dicha ponencia fue firmada por los **Honorables Representantes AQUILEO MEDINA ARTEAGA** (Coordinador Ponente), **RODRIGO ROJAS LARA**, **EMETERIO MONTES**, **MILTON ANGULO**.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 1011 / del 10 de diciembre de 2020, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria General

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 103 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se dictan disposiciones para fortalecer el funcionamiento de las personerías en Colombia.

Bogotá D.C., diciembre de 2020

Doctor
ALFREDO RAFAEL DELUQUE ZULETA
Presidente
Comisión Primera
Cámara de Representantes
Ciudad.

Referencia: Informe de ponencia para primer debate - proyecto de ley no. 103 de 2020 cámara "por medio de la cual se dictan disposiciones para fortalecer el funcionamiento de las personerías en Colombia".

Respetado Señor Presidente:

En cumplimiento del encargo hecho por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el Artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir informe de ponencia para primer debate proyecto de ley No. 103 de 2020 cámara "por medio de la cual se dictan disposiciones para fortalecer el funcionamiento de las personerías en Colombia". El Informe de Ponencia se rinde en los siguientes términos.

I. Trámite Legislativo y Antecedentes.

El proyecto de ley que se pone a consideración ha sido presentado en tres ocasiones desde el año 2017, se presentó bajo el número 054/2017 Cámara "Por medio de la cual se expide el estatuto del personero", el cual fue archivado de conformidad con el artículo 190 de la Ley 5ª de 1992.

En el año 2018, se presentó el proyecto de Ley No 068 de 2018 Cámara, Por medio de la cual se dictan disposiciones para fortalecer el funcionamiento de las personerías en Colombia, el cual fue archivado de conformidad con el artículo 190 de la Ley 5ª de 1992.

El 20 de julio de 2020 los representantes , Jose Luis Correa Lopez , Oscar Hernán Sánchez León ,Rodrigo Arturo Rojas Lara , Carlos Julio Bonilla Soto y Hernán Gustavo Estupiñan Calvache, presentamos el proyecto de ley 103 de 2020 Cámara Por medio de la cual se dictan disposiciones para fortalecer el funcionamiento de las personerías en Colombia.

II. Objetivo y Justificación

Objeto

La iniciativa tiene por objeto fortalecer la gestión, administrativa y financiera de las personerías municipales y distritales con fin de garantizar herramientas que permitan el desarrollo de sus funciones.

Justificación

A partir del desarrollo normativo que ha tenido Colombia desde la Constitución Política de 1991, en el marco de los principios, fines y valores del modelo de Estado Social de Derecho, a las personerías municipales y distritales les han asignado una gran cantidad de funciones de la mayor importancia para la protección de los derechos de la ciudadanía, particularmente en beneficio de aquellas personas en condiciones de vulnerabilidad, resultando un apoyo fundamental para entidades como la Procuraduría General de la Nación.

Hoy en día las personerías desempeñan un rol preponderante en la sociedad, en distintos ámbitos, además de los ya señalados, al contribuir en la preservación de la institucionalidad local, la moral, la democracia, la transparencia en el manejo de los recursos públicos, así como en varios aspectos relacionados con el acuerdo de la paz.

Sin embargo, no ha ocurrido lo mismo con las normas relacionadas con las condiciones administrativas y financieras aplicables a estos importantes organismos de control. El presente proyecto de ley busca que las condiciones administrativas y financieras de las Personerías Distritales y Municipales estén acordes a las enormes responsabilidades jurídicas y sociales que ejercen los personeros, entre otras, como agentes del Ministerio Público, Defensores del Pueblo, Veedores del Tesoro y en general, garantes y promotores del respeto por los derechos humanos en sus

respectivas jurisdicciones. Este proyecto de ley propone fortalecer esta institución, para brindar apoyo en el control y seguimiento de algunos temas de la mayor trascendencia.

Al fortalecer los recursos asignados a las personerías, para funciones atribuidas a estas instituciones, se obtendrá como resultado unas personerías fortalecidas, con una organización funcional y administrativa acorde y ajustada a su responsabilidad, que finalmente redunde en un enorme impacto positivo a favor de las comunidades, especialmente de los municipios con menores recursos.

Además de la Constitución Política y las diferentes normas que han asignado funciones a las personerías municipales y distritales, entre otras, el Decreto 1333 de 1986, la Ley 11 de 1986, la Ley 3 de 1990, la Ley 136 de 1994, la Ley 617 de 2000, Ley de Víctimas y Restitución de Tierras (1448 de 2011), Ley 1551 de 2012, Decreto 2485 de 2014, sin que estas se acompañen de herramientas financieras y administrativas que permitan el cumplimiento efectivo de sus funciones.

A su vez sin importar su categoría, presupuesto y personal las personerías deben desempeñar funciones según el estatuto del personero clasificadas en Funciones misionales, complementarias, delegadas y accesorias a saber:

Como ministerio publico sus funciones¹ están entre otras dadas por:

- Vigilar el cumplimiento de las normas del Estado social de derecho e interponer las acciones y recursos correspondientes.
- Defender los intereses de la sociedad.
- Vigilar el ejercicio eficiente y diligente de las funciones administrativas municipales.
- Ejercer la función disciplinaria.
- Ejercicio del ministerio público ante autoridades judiciales y administrativas.
- Intervenir en los procesos civiles y penales en la forma prevista por las respectivas disposiciones procedimentales

¹Las funciones las mencionadas funciones son tomadas del índice del Estatuto del personero municipal.
Manriquez Alfredo.2012. Estatuto del Personero Municipal- Una guía práctica para la buena gestión de los personeros municipales. Recuperado de <https://www.personeriocali.gov.co/sites/default/files/imce/descargas/estatuto-personero.pdf>

- Intervenir en los procesos de policía cuando lo considere conveniente o cuando lo solicite el contraventor o el perjudicado con la contravención
- Velar por la efectividad del derecho de petición con arreglo a la ley
- Rendir anualmente informe de su gestión al concejo y a la comunidad exigir información necesaria para el cumplimiento de sus funciones
- presentar al concejo proyectos de acuerdo sobre la materia de su competencia
- Defender el patrimonio público interponiendo las acciones judiciales y administrativas pertinentes.
- Interponer la acción popular y de grupo.
- Vigilancia a los servicios públicos.
- Funciones del personero frente a la población carcelaria obligación de la protección y del restablecimiento de los derechos de los niños, las niñas y los adolescentes.
- Ejercer veeduría sobre las sesiones virtuales de los concejos municipales.
- Fomentar el control social de la gestión pública
- Velar por el cumplimiento de los derechos ciudadanos frente a la administración pública.

Como defensor de los derechos humanos de manera general presenta las siguientes funciones:

- Defensa de los derechos humanos
- Defensa de los derechos civiles y políticos
- Defensa de los derechos económicos, sociales y culturales
- Defensa de los derechos colectivos y del ambiente
- Atención a los derechos de las víctimas
- Defensoría pública
- Veedor de los procesos de restitución de tierras

Como veedor del tesoro de manera general presenta las siguientes funciones:

- Velar por el cumplimiento de los principios rectores de la contratación administrativa
- Velar por el cumplimiento de los objetivos del control interno
- realizar las visitas, inspecciones y actuaciones que estime oportunas en todas las dependencias de la administración municipal

- evaluar permanentemente la ejecución de las obras públicas que se adelanten en el respectivo municipio.
- exigir informes sobre su gestión a los servidores públicos municipales
- coordinar la conformación democrática y el registro de las veedurías ciudadanas
- solicitar la intervención de las cuentas del municipio ante la contraloría general de la república cuando lo considere necesario
- promover la celebración de los cabildos abiertos para presentar informes como veedor del tesoro
- funciones del personero dentro de la jurisdicción agraria

Otras funciones de los personeros

- Elección de los jueces de paz
- Protección frente a la violencia intrafamiliar
- Funciones ante juntas de acción comunal
- vigilancia anticorrupción
- Acciones testamentarias
- intervención en procesos de identificación de n .n .
- intervención en los procesos de protección a menores de edad
- contra cualquier forma de abuso sexual y la pornografía
- Funciones del personero en materia de promoción de la tolerancia
- Formación de los bachilleres en temas constitucionales
- Cooperación para la aplicación de las medidas especiales de acceso a la educación de las comunidades negras previstas en la ley 70
- Participar en la comisión municipal o distrital de seguimiento electoral
- Participación en las juntas de defensa de los terrenos comunales
- Participar en las comisiones de veeduría de las curadurías urbanas
- Hacer parte de los cabildos verdes
- Estimular a las autoridades locales a que tomen las medidas convenientes para impedir la propagación de las epidemias y, en general, los males que amenacen la población
- Supervisar los organismos locales destinados a la programación y ejecución de planes y programas de vivienda popular, con el fin de asegurar su justa y adecuada distribución entre las familias de menores recursos económicos de la localidad.
- **Impacto Fiscal**

Por lo anterior se plantea que se aumente 50 Salarios mínimos para las personerías de los municipios sea de manera gradual en cada vigencia fiscal, aumentando diez salarios mínimos legales cada año hasta completar los 50 salarios mínimos.

En este sentido y avalores del año 2020, significaría que el aumento anual sería: de ocho millones setecientos setenta y ocho mil veinte pesos.

Salario Mínimo 2020	Valor Primera Vigencia x 10
877802	8.778.020

III. Audiencia pública

La audiencia pública se celebró el 6 de noviembre de 2020 y conto con la asistencia de 70 personeros y la intervención de 20 personeros en apoyo a la iniciativa que se pone en discusión.

Director Ejecutivo de la Federación Nacional de Personeros de Colombia
Dr. Jesualdo Arzuaga

Reitera los agradecimientos al ponente de la presente iniciativa, advierte de la necesidad de fortalecer las personerías de los municipios de cuarta, quinta y sexta categoría, dado que las mismas trabajan con recursos muy limitados y cumplen en el territorio alrededor de mil funciones, en muchos casos bajo amenazas contra la vida e integridad de quienes la integran, manifiesta que en promedio en los últimos tres años han asesinado un personero anualmente en el país, por lo que considera prudente hacer un llamado por la protección de los personeros en sus territorios.

Advierte que en el Plan Nacional de Desarrollo, se definieron unas líneas de acción donde las personerías tienen un rol protagónico para su eficacia y ejecución, tales como el pacto de la gestión pública efectiva con visión territorial, el pacto por la construcción de paz promoviendo la cultura de la legalidad, la convivencia y la estabilización de las víctimas. Por otro lado, manifiesta que con ocasión de la pandemia las personerías municipales siguieron atendiendo a sus comunidades, a las víctimas del conflicto, a la población migrante, pues en medio de la emergencia sanitaria, a corte 30 de septiembre del presente año, los ministerios públicos del orden municipal atendieron cerca de 22.000 declaraciones de víctimas del conflicto armado en el marco de la Ley 1448 de 2011. Concluye su intervención manifestando que al robustecer las personerías municipales, contribuye al fortalecimiento del estado social de derecho en el ámbito local.

Personero Municipal de Tumaco (Nariño)

Dr. Yair Fernando Parra Castro

Inicia su intervención resaltando la importancia de las personerías municipales en el país, pues defender los derechos fundamentales es una función que ha sido históricamente victimizada, ya sea por causas asociadas al conflicto armado, o por factores de desigualdad social, injusticia, estigmatización y discriminación que afectan tanto a los líderes sociales y defensores de derechos humanos, como a las instituciones públicas que velan por defensa de los derechos fundamentales al interior de sus territorios, como es el caso de las personerías municipales, donde advierte que ante este panorama, las personerías deberían contar con la capacidad operativa necesaria para tal fin, no obstante, debido a las limitaciones presupuestales en especial en las entidades de tercera, cuarta, quinta y sexta categoría, impide la materialización de las funciones asignadas, pues las necesidades básicas insatisfechas de las comunidades son altas, tales como: tratamiento de las enfermedades catastróficas a través de la asistencia jurídica, acceso a las víctimas a través del registro único de víctimas, así como la orientación a las personas que requieren del amparo de sus derechos conculcados.

Personera del Municipio de Boyacá (Boyacá)
Vocera de la Federación Nacional de Personerías
Dra. Nadía Alexandra Sanabria

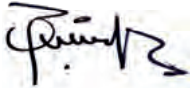
Realiza su intervención solicitando se realice un ajuste al artículo segundo del presente Proyecto de Ley, específicamente a la estructura interna de las Personerías Municipales, dado que manifiesta que en el inciso segundo se señala que la planta de personal esté conformada por al menos un profesional universitario y un secretario, pues para su criterio con la redacción del anterior inciso se estaría comprometiendo la autonomía de los personeros así como el ámbito propio de los recursos, lo que se traduciría en un efecto contrario a la naturaleza misma del proyecto, el cual busca el fortalecimiento de las Personerías Municipales.

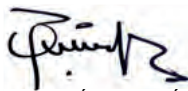
Por ende, sugiere se establezca la planta de personal con mínimo el personero y un secretario, como inicialmente lo disponía el artículo 168 de la Ley 136 de 1994, dejando a discrecionalidad del Personero Municipal el nombramiento del profesional universitario, si los recursos que se buscan incrementar de manera progresiva en el presente proyecto de ley, así lo permitan. Lo anterior, en vista a que no es solo la falta del recurso humano lo que imposibilita el cumplimiento de las funciones misionales de las personerías municipales, sino la carencia de recursos tecnológicos y locativos.

Termina su intervención indicando que la anterior sugerencia, no va en contravía con la esencia del proyecto, pues conforme lo previsto en los artículos 181 de la Ley

<p>136 de 1994, así como lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 32 de la norma ibídem, la cual faculta a los concejos municipales de adoptar medidas para ampliar la planta de personal, de manera que el incremento progresivo que se busca adoptar con la presente iniciativa, se invierta para fortalecer los gastos de inversión en los presupuestos de las entidades de control municipal.</p> <p>Personero de la Ciudad de Manizales (Caldas) Presidente de la Asociación Caldense de Personeros Dr. Fernando Arcila Castellanos</p> <p>Manifiesta la aprobación del presente Proyecto de Ley, toda vez que fortalece el funcionamiento de las Personeros Municipales, con un aumento progresivo de los salarios mínimos de las Personerías más pequeñas, por otro lado, respecto al artículo 3 del proyecto que pretende modificar el artículo 10 de la Ley 617 de 2000, advierte que el aumento progresivo que se propone, no generaría un impacto fiscal en las finanzas en los recursos municipales, en el entendido que si un municipio tiene un presupuesto en ingresos de libre destinación de alrededor 3 mil millones, el aumento progresivo que se propone solo afectaría en un 0,3 % y por mucho en los cinco años, se incrementaría en un 1,5%, lo que no representa una mayor diferencia en la distribución de los recursos municipales, pero si fortalece ostensiblemente las agencias del ministerio público de orden local o municipal.</p> <p>De otra parte, advierte la necesidad de eliminar en la normatividad objeto de modificación del Proyecto de Ley, los toques máximos de las transferencias que hacen los municipios a las Personerías, respecto de los municipios de categoría especial, primera y segunda. Por último, se sugiere que a las personerías municipales se les permita apropiarse otros recursos distintos a los ingresos de libre destinación que transfieren las entidades territoriales, como sería el caso de la suscripción de convenios con instituciones nacionales o extranjeras tanto públicas como de sector privado que permitan fortalecer y promover la defensa de los derechos humanos en sus territorios.</p> <p>Personero del Municipio de Yaguará (Huila) Dr. Jeisson Arley Lasso Lozano</p> <p>Inicia su intervención manifestando su respaldo a la presente iniciativa, bajo el entendido que, durante mucho tiempo han requerido del fortalecimiento administrativo y financiero en las entidades de control municipal, más aun en su caso particular, al tratarse de un municipio de sexta categoría fiscal, argumenta que con ocasión a un estudio realizado por FENALPER, a más del (60%) de las personerías del país, se concluyó que por muchos años los personeros han sido los representantes del pueblo, guardianes de la gestión administrativa, defensores y promotores de los derechos humanos en sus territorios, con una serie de</p>	<p>responsabilidades por mandato legal y constitucional, pero con una carencia en su fortalecimiento desde la armonización de sus funciones en vigencia de la constitución política con la expedición de las Leyes 136 de 1994 y 617 del 2000, se han mantenido las mismas condiciones administrativas y presupuestales, para atender las múltiples funciones de las Personerías Municipales que en el caso particular de los municipios de sexta categoría corresponden a cerca del (94%) de las entidades territoriales de derecho público del orden municipal del país, resalta las necesidades en cuanto recursos humanos, equipo inmobiliario e instalaciones, conectividad y acceso a internet, sistema de gestión documental, entre otros aspectos. Finaliza su intervención reiterando el apoyo integral a la presente iniciativa.</p> <p>Personero Municipal de San Pedro (Valle del Cauca) Presidente de la Asociación Vallecaucana de Personeros Dr. Edgar Mauricio Calero Moreno</p> <p>Considera de gran importancia la discusión y aprobación del proyecto de ley, abordando en su intervención las principales problemáticas en materia de infraestructura, dependencia económica de las administraciones municipales de turno y la necesidad de alcanzar plena autonomía y fortalecimiento de la ejecución presupuestal, que permita dar cumplimiento a las más de mil funciones que le son conferidas a los personeros municipales del país.</p> <p>Personera Municipal de Útica (Cundinamarca) Dra. Diana Marcela Villarraga</p> <p>Realiza su intervención resaltando que no solo se realizan funciones como agente del ministerio público y defensores de derechos humanos en su jurisdicción, sino que también se debe tener en cuenta el ejercicio de la función disciplinaria y la función de veeduría del tesoro público, aunado a al anterior, le corresponde al personero municipal actuar como secretario técnico en las mesas de participación de las víctimas del conflicto armado, realizado un seguimiento a la política pública, intervenga además en los comités de estratificación, juventudes, territorial de justicia transicional, consejos municipal de gestión del riesgo, política social, seguridad y convivencia, entre otras funciones que derivan una responsabilidad administrativa y disciplinaria.</p> <p>Finaliza su intervención, advierte de la necesidad del proyecto y la gran contribución que le aporta a las funciones misionales, con la creación de un cargo profesional universitario, sin embargo considera, que con la creación del mismo, se estaría comprometiendo gran parte del incremento progresivo que se pretende materializar con el proyecto, pues habría que incurrir en el pago de nómina y demás cargas</p>
<p>prestacionales del nuevo cargo que se propone erigir, lo que impediría la destinación de los recursos para atender las necesidades en materia administrativa y locativa que tanto se requieren para el ejercicio pleno de sus funciones.</p> <p>Personero Municipal de Viani (Cundinamarca) Dr. Francisco Antonio Luque</p> <p>Frente el proyecto de ley, considera que con el incremento de los 50 salarios mínimos, alcanzará únicamente y exclusivamente para cubrir los gastos por conceptos salarial de un profesional universitario y se mantendrían las mismas dificultades que impedirían garantizar la adecuada prestación de los servicios, con la diferencia de contar con un funcionario más a cargo de la Personería Municipal, adicionalmente sugiere que no debería otorgarsele la prerrogativa al Personero de establecer si puede disponer con los recursos para proveer el cargo profesional creado, pues probablemente por la falta de recursos no surtiría dicho vinculación y en su defecto, se acudiría a la contratación por orden de prestación de servicios para poder supliría esa necesidad. Por lo tanto, sugiere la creación del cargo, junto con el aumento presupuestal que no comprometa los recursos adicionales, con el fin de mejorar el funcionamiento de las personerías, con la adquisición de suministros, entre otros aspectos.</p> <p>Personero Municipal de Yacopí (Cundinamarca) Dr. Jairo Giovanni Beltrán Nieto</p> <p>En el trámite de su intervención, puntualiza que conforme a la redacción del artículo 2 del Proyecto de Ley, referente al tema presupuestal, advierte en su argumentación que se mantiene el mismo hierro que contempla el artículo 10 de la Ley 647 de 2000, pues a su juicio se permite que los alcaldes y concejos municipales, sean los definan el presupuesto de las personerías, dado que maneja el concepto de topes, lo que se supone fue corregido en virtud de lo previsto en el artículo 37 de la ley 1551 de 2012, donde se estableció de forma irrestricta que la asignación de los presupuestos de las personerías de los municipios de cuarta, quinta y sexta categoría, serían fijadas de acuerdo a los toques máximos, por lo tanto considera prudente se ajuste la normatividad propuesta con las disposiciones contenidas en la cita norma. Por último, considera que con el aumento propuesto en el proyecto se distribuiría para el pago salarial y prestación del cargo profesional que se pretende constituir, de manera que advierte la necesidad que dichos gastos son necesarios en materia de inversión para el mejoramiento de la infraestructura que requieren las personerías.</p> <p>Personero Municipal de San Juan de Río Seco (Cundinamarca)</p>	<p>Dr. Luis Carlos Ramírez Hernández</p> <p>Manifiesta su aprobación y respaldo de la presente iniciativa, celebra la importancia de la misma, esperando se surta los trámites propios que permitan que el proyecto se convierta en Ley de la Republica.</p> <p>Personero Municipal de Tibacuy (Cundinamarca) Dr. Mario Fernando Ruiz Téllez</p> <p>Celebra la discusión del presente proyecto que busca fortalecer el funcionamiento de las personerías municipales, resaltando la importante labor que se les brinda a la comunidad en sus territorios, como garante de los derechos fundamentales, que facilita la interacción de la ciudadanía con las autoridades municipales y promover la resolución de sus principales necesidades, lo que se traduce en un impulso del territorio y fortalecimiento de la democracia. Así mismo, advierte que con la creación de un cargo profesional, se mitigaría en gran parte la carga funcional de los personeros municipales, siempre que la misma se confiera con plena autonomía administrativa y presupuestal a los agentes del ministerio público, lo que permitiría entre otras cosas, en un adecuado seguimiento a la política pública municipal.</p> <p>Personera Municipal de Choachí (Cundinamarca) Dra. Johana Tacha Rojas</p> <p>Inicia su intervención reiterado varios argumentos en cuanto a la precariedad del presupuesto en los municipios de sexta categoría, pues indica que los recursos asignados en la actualidad solo alcanzan para pagar la nómina y demás cargas prestacionales de la Secretaría y el Personero Municipal, mientras que el excedente del presupuesto se debe invertir en la suscripción de pólizas de manejo, dotación de papelería para la secretaria del despacho y en materia de contratación que en muchos casos no se puede materializar. Por último, celebra la formulación del proyecto y manifiesta su aprobación.</p> <p>Personero Municipal de Nemocón (Cundinamarca) Jeisson Giovanni Garzón</p> <p>Celebra la discusión del proyecto, pero considera pertinente que se le brinden a las personerías municipales una autonomía presupuestal que no dependa de la voluntad política de la administración de turno, dado que al realizar las funciones conferidas por la Constitución y la Ley, de forma adecuada, conlleva las limitaciones y restricciones de las administraciones municipales. Igualmente refiere que para tener un mayor contacto con la comunidad y un contacto directo en los territorios, muchas veces se deben invertir recursos propios para acceder las veredas o</p>

<p>corregimientos, como por ejemplo la adquisición de un servicio de transporte. Por último, avala la presente iniciativa que garantice y fortalezca la función de la personerías.</p> <p>Personero Municipal de Cajicá (Cundinamarca) Dr. Sebastián Segovia</p> <p>Inicia su intervención aclarando que si bien pertenece a un órgano de control de una entidad territorial de segunda categoría, no es menos cierto que no se requiere del fortalecimiento para este tipo de municipios, dado que conforme a la norma vigente, el presupuesto asignado consagra un límite equivalente de hasta el 2.2% de los de los ingresos corrientes de libre destinación, para lo cual sugiere que se incluya una modificación en la norma donde se fije un rango mínimo de asignación y no el tope máximo. Para concluir su intervención, reitera que las necesidades presupuestales, son más imperativas que el apoyo y el fortalecimiento del recurso humano, por lo que solicita ahondar esfuerzos en la asignación de recursos que permitan el cumplimiento de las funciones misionales.</p> <p>Personero Municipal de Fusagasugá (Cundinamarca) Dr. Fernando Martínez</p> <p>Enfoca su intervención, en la necesidad sentida que han manifestado los personeros de los municipios de categorías especial, primera y segunda, en ajustar la norma, a efectos de establecer el rango mínimo para la asignación del presupuesto y no como en la actualidad se consagra, con la adopción de un tope máximo que puede ser otorgado de forma discrecional por parte de los alcaldes, con la aprobación de los concejos municipales, lo que impacta directamente en la funcionalidad de las personerías municipales en sus territorios. Por otro lado, sugiere la eliminación del cargo profesional que se busca crear en el presente proyecto de ley, dejando a la entera consideración de cada uno de los personeros si se considera necesario la conformación del mencionado cargo, con la aprobación del concejo municipal.</p> <p>Personero del Municipio de Madrid (Cundinamarca) Dr. German Guzmán</p>	<p>Enfatiza su intervención en la necesidad de proveer de espacios locativos e instalaciones adecuadas, que redunden en la autonomía efectiva de las personerías municipales.</p> <p>Personero Municipal de Chocontá (Cundinamarca) Dr. Carlos Julio Gutiérrez</p> <p>Manifiesta su aprobación y respalda la presente iniciativa, advierte de las dificultades de los municipios de sexta categoría que además son cabeceras provinciales y circuito judicial, pues deben asistir a los trámites judiciales en el sistema de responsabilidad penal para adolescentes, que retrasa considerablemente sus funciones misionales.</p> <p>Personera del Municipio de Cabrera (Cundinamarca) Dra. Yurany Chavarro Salazar</p> <p>Manifiesta su apoyo y exalta el liderazgo del autor y ponente de la presente iniciativa.</p> <p>Personero Municipal de Valencia (Córdoba) Dr. Matt Arturt Saenz</p> <p>Inicia su intervención, sugiriendo que uno de los criterios que se deben poner a consideración al momento de establecer los rubros presupuestables previstos en la Ley 617 de 2000, no debería estar ligado a la categorización de los municipios, sino al aspecto poblacional.</p> <p>Personero Municipal de Garzón (Huila) Dr. Ronald Felipe González Vega</p> <p>Agradece de antemano por el impulso y trámite de la presente iniciativa, refiere que con ocasión a la pandemia, la carga laboral de las personerías municipales se ha aumentado considerablemente, sugiere que el principal criterio para la asignación de los recursos radique en el factor poblacional de los municipios, así como el hecho de ostentar la calidad de cabecera municipal en la región.</p> <p>Federación Colombiana de Municipios Dra. Sandra Milena Castro Torres</p> <p>Aborda su intervención resaltando la necesidad de ponderar varias iniciativas que actualmente se discuten en las células legislativas del Congreso, como es el caso</p>																				
<p>del Proyecto de Ley 253 de 2020 Senado, que busca nivelar los honorarios de los concejales de categorías 4ta, 5ta y 6ta, así como, el Proyecto de Ley que recientemente tuvo un pronunciamiento positivo por parte de la H. Corte Constitucional, el cual busca reconocer honorarios a los miembros de las Juntas Administradoras Locales en las ciudades o municipios con más de 100 mil habitantes. Así las cosas, concluye afirmando que pese a que la iniciativa es muy loable, el aumento en el presupuesto representa en un total de 57 mil millones de pesos con cargo a los ingresos corrientes de libre destinación de los municipios, fuente que se ha visto seriamente comprometida debido a la actual emergencia sanitaria. Concluye su intervención que la presente iniciativa no tiene en cuenta el impacto fiscal previsto en la Ley 819 de 2003.</p> <p>IV Pliego de Modificaciones</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Proyecto de Ley</th> <th>Pliego de modificaciones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como propósito fortalecer la gestión, administrativa y financiera de las personerías municipales y distritales para el óptimo ejercicio sus funciones.</td> <td>Sin modificación</td> </tr> <tr> <td>Artículo 2. Estructura interna de las Personerías: Las personerías contarán con una planta de personal, conformada por al menos, un profesional universitario y un secretario, siempre que el presupuesto de la entidad permita la respectiva remuneración conforme a la Ley laboral Vigente.</td> <td>Artículo 2. Estructura interna de las Personerías: Las personerías contarán con una planta de personal, conformada por el personero y al menos un secretario. El concejo municipal determinará, a iniciativa del personero, previa</td> </tr> </tbody> </table>	Proyecto de Ley	Pliego de modificaciones	Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como propósito fortalecer la gestión, administrativa y financiera de las personerías municipales y distritales para el óptimo ejercicio sus funciones.	Sin modificación	Artículo 2. Estructura interna de las Personerías: Las personerías contarán con una planta de personal, conformada por al menos, un profesional universitario y un secretario, siempre que el presupuesto de la entidad permita la respectiva remuneración conforme a la Ley laboral Vigente.	Artículo 2. Estructura interna de las Personerías: Las personerías contarán con una planta de personal, conformada por el personero y al menos un secretario. El concejo municipal determinará, a iniciativa del personero, previa	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>presentación de estudios de pertinencia y factibilidad, la estructura administrativa, las dependencias y funciones, las escalas de remuneración de las diferentes categorías de empleos.</td> </tr> <tr> <td>Artículo 3 Modifíquese el artículo 10 de la Ley 617 de 2000 el cual quedará de la siguiente forma:</td> <td>Artículo 3 Modifíquese el artículo 10 de la Ley 617 de 2000 el cual quedará de la siguiente forma:</td> </tr> <tr> <td>ARTICULO 10 valor máximo de los gastos de los concejos, personerías, contralorías distritales y municipales.</td> <td>ARTICULO 10 valor máximo de los gastos de los concejos, personerías, contralorías distritales y municipales.</td> </tr> <tr> <td>Durante cada vigencia fiscal, los gastos de los concejos no podrán superar el valor correspondiente al total de los honorarios que se causen por el número de sesiones autorizado en el artículo 20 de esta ley, más el uno punto cinco por ciento (1.5%) de los ingresos corrientes de libre destinación. Los gastos de personerías, contralorías distritales y municipales, donde las hubiere, no podrán superar los siguientes límites:</td> <td>Durante cada vigencia fiscal, los gastos de los concejos no podrán superar el valor correspondiente al total de los honorarios que se causen por el número de sesiones autorizado en el artículo 20 de esta ley, más el uno punto cinco por ciento (1.5%) de los ingresos corrientes de libre destinación. Los gastos de personerías, contralorías distritales y municipales, donde las hubiere, no podrán superar los siguientes límites:</td> </tr> <tr> <td>PERSONERÍAS Aportes máximos en la vigencia Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación</td> <td>PERSONERÍAS Aportes en la vigencia Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación</td> </tr> <tr> <td>CATEGORIA Especial 1.6% Primera 1.7% Segunda 2.2%</td> <td>CATEGORIA Especial 1.6% Primera 1.7% Segunda 2.2%</td> </tr> <tr> <td>Aportes Máximos en la vigencia en Salarios Mínimos legales mensuales</td> <td>Aportes en la vigencia en Salarios Mínimos legales mensuales</td> </tr> </table>		presentación de estudios de pertinencia y factibilidad, la estructura administrativa, las dependencias y funciones, las escalas de remuneración de las diferentes categorías de empleos.	Artículo 3 Modifíquese el artículo 10 de la Ley 617 de 2000 el cual quedará de la siguiente forma:	Artículo 3 Modifíquese el artículo 10 de la Ley 617 de 2000 el cual quedará de la siguiente forma:	ARTICULO 10 valor máximo de los gastos de los concejos, personerías, contralorías distritales y municipales.	ARTICULO 10 valor máximo de los gastos de los concejos, personerías, contralorías distritales y municipales.	Durante cada vigencia fiscal, los gastos de los concejos no podrán superar el valor correspondiente al total de los honorarios que se causen por el número de sesiones autorizado en el artículo 20 de esta ley, más el uno punto cinco por ciento (1.5%) de los ingresos corrientes de libre destinación. Los gastos de personerías, contralorías distritales y municipales, donde las hubiere, no podrán superar los siguientes límites:	Durante cada vigencia fiscal, los gastos de los concejos no podrán superar el valor correspondiente al total de los honorarios que se causen por el número de sesiones autorizado en el artículo 20 de esta ley, más el uno punto cinco por ciento (1.5%) de los ingresos corrientes de libre destinación. Los gastos de personerías, contralorías distritales y municipales, donde las hubiere, no podrán superar los siguientes límites:	PERSONERÍAS Aportes máximos en la vigencia Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación	PERSONERÍAS Aportes en la vigencia Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación	CATEGORIA Especial 1.6% Primera 1.7% Segunda 2.2%	CATEGORIA Especial 1.6% Primera 1.7% Segunda 2.2%	Aportes Máximos en la vigencia en Salarios Mínimos legales mensuales	Aportes en la vigencia en Salarios Mínimos legales mensuales
Proyecto de Ley	Pliego de modificaciones																				
Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como propósito fortalecer la gestión, administrativa y financiera de las personerías municipales y distritales para el óptimo ejercicio sus funciones.	Sin modificación																				
Artículo 2. Estructura interna de las Personerías: Las personerías contarán con una planta de personal, conformada por al menos, un profesional universitario y un secretario, siempre que el presupuesto de la entidad permita la respectiva remuneración conforme a la Ley laboral Vigente.	Artículo 2. Estructura interna de las Personerías: Las personerías contarán con una planta de personal, conformada por el personero y al menos un secretario. El concejo municipal determinará, a iniciativa del personero, previa																				
	presentación de estudios de pertinencia y factibilidad, la estructura administrativa, las dependencias y funciones, las escalas de remuneración de las diferentes categorías de empleos.																				
Artículo 3 Modifíquese el artículo 10 de la Ley 617 de 2000 el cual quedará de la siguiente forma:	Artículo 3 Modifíquese el artículo 10 de la Ley 617 de 2000 el cual quedará de la siguiente forma:																				
ARTICULO 10 valor máximo de los gastos de los concejos, personerías, contralorías distritales y municipales.	ARTICULO 10 valor máximo de los gastos de los concejos, personerías, contralorías distritales y municipales.																				
Durante cada vigencia fiscal, los gastos de los concejos no podrán superar el valor correspondiente al total de los honorarios que se causen por el número de sesiones autorizado en el artículo 20 de esta ley, más el uno punto cinco por ciento (1.5%) de los ingresos corrientes de libre destinación. Los gastos de personerías, contralorías distritales y municipales, donde las hubiere, no podrán superar los siguientes límites:	Durante cada vigencia fiscal, los gastos de los concejos no podrán superar el valor correspondiente al total de los honorarios que se causen por el número de sesiones autorizado en el artículo 20 de esta ley, más el uno punto cinco por ciento (1.5%) de los ingresos corrientes de libre destinación. Los gastos de personerías, contralorías distritales y municipales, donde las hubiere, no podrán superar los siguientes límites:																				
PERSONERÍAS Aportes máximos en la vigencia Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación	PERSONERÍAS Aportes en la vigencia Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación																				
CATEGORIA Especial 1.6% Primera 1.7% Segunda 2.2%	CATEGORIA Especial 1.6% Primera 1.7% Segunda 2.2%																				
Aportes Máximos en la vigencia en Salarios Mínimos legales mensuales	Aportes en la vigencia en Salarios Mínimos legales mensuales																				

<table border="1"> <tr> <td> <p>Tercera 400 SMML Cuarta 330 SMML Quinta 240 SMML Sexta 200 SMML</p> <p>CONTRALORIAS Límites a los gastos de las Contralorías municipales. Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación</p> <p>CATEGORIA Especial 2.8% Primera 2.5% Segunda (más de 100.000 habitantes) 2.8%</p> <p>PARAGRAFO Los concejos municipales ubicados en cualquier categoría en cuyo municipio los ingresos de libre destinación no superen los mil millones de pesos (\$1.000.000.000) anuales en la vigencia anterior podrán destinar como aportes adicionales a los honorarios de los concejales para su funcionamiento en la siguiente vigencia sesenta salarios mínimos legales.</p> <p>Parágrafo Segundo: El aumento en los topes máximos para el funcionamiento de las personerías de tercera, cuarta, quinta y sexta categoría, se hará de manera progresiva de la siguiente forma:</p> <p>Diez (10) SMML en la primera vigencia fiscal, diez (10) SMML en la segunda vigencia fiscal, diez (10) SMML en la tercera vigencia fiscal, diez (10) SMML</p> </td> <td> <p>Tercera 400 SMML Cuarta 330 SMML Quinta 240 SMML Sexta 200 SMML</p> <p>CONTRALORIAS Límites a los gastos de las Contralorías municipales. Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación</p> <p>CATEGORIA Especial 2.8% Primera 2.5% Segunda (más de 100.000 habitantes) 2.8%</p> <p>PARAGRAFO Los concejos municipales ubicados en cualquier categoría en cuyo municipio los ingresos de libre destinación no superen los mil millones de pesos (\$1.000.000.000) anuales en la vigencia anterior podrán destinar como aportes adicionales a los honorarios de los concejales para su funcionamiento en la siguiente vigencia sesenta salarios mínimos legales.</p> <p>Parágrafo Segundo: El aumento en los topes, para el funcionamiento de las personerías de tercera, cuarta, quinta y sexta categoría, se hará de manera progresiva de la siguiente forma:</p> <p>Diez (10) SMML en la primera vigencia fiscal, diez (10) SMML en la segunda vigencia fiscal, diez (10) SMML en la tercera vigencia fiscal, diez (10) SMML</p> </td> </tr> </table>	<p>Tercera 400 SMML Cuarta 330 SMML Quinta 240 SMML Sexta 200 SMML</p> <p>CONTRALORIAS Límites a los gastos de las Contralorías municipales. Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación</p> <p>CATEGORIA Especial 2.8% Primera 2.5% Segunda (más de 100.000 habitantes) 2.8%</p> <p>PARAGRAFO Los concejos municipales ubicados en cualquier categoría en cuyo municipio los ingresos de libre destinación no superen los mil millones de pesos (\$1.000.000.000) anuales en la vigencia anterior podrán destinar como aportes adicionales a los honorarios de los concejales para su funcionamiento en la siguiente vigencia sesenta salarios mínimos legales.</p> <p>Parágrafo Segundo: El aumento en los topes máximos para el funcionamiento de las personerías de tercera, cuarta, quinta y sexta categoría, se hará de manera progresiva de la siguiente forma:</p> <p>Diez (10) SMML en la primera vigencia fiscal, diez (10) SMML en la segunda vigencia fiscal, diez (10) SMML en la tercera vigencia fiscal, diez (10) SMML</p>	<p>Tercera 400 SMML Cuarta 330 SMML Quinta 240 SMML Sexta 200 SMML</p> <p>CONTRALORIAS Límites a los gastos de las Contralorías municipales. Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación</p> <p>CATEGORIA Especial 2.8% Primera 2.5% Segunda (más de 100.000 habitantes) 2.8%</p> <p>PARAGRAFO Los concejos municipales ubicados en cualquier categoría en cuyo municipio los ingresos de libre destinación no superen los mil millones de pesos (\$1.000.000.000) anuales en la vigencia anterior podrán destinar como aportes adicionales a los honorarios de los concejales para su funcionamiento en la siguiente vigencia sesenta salarios mínimos legales.</p> <p>Parágrafo Segundo: El aumento en los topes, para el funcionamiento de las personerías de tercera, cuarta, quinta y sexta categoría, se hará de manera progresiva de la siguiente forma:</p> <p>Diez (10) SMML en la primera vigencia fiscal, diez (10) SMML en la segunda vigencia fiscal, diez (10) SMML en la tercera vigencia fiscal, diez (10) SMML</p>	<table border="1"> <tr> <td> <p>en la cuarta vigencia fiscal y diez (10) SMML en la quinta vigencia fiscal, hasta completar los 50 SMML.</p> </td> <td> <p>en la cuarta vigencia fiscal y diez (10) SMML en la quinta vigencia fiscal, hasta completar los 50 SMML.</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>Artículo 4. Modifíquese el inciso 4 del artículo 35 de la Ley 1551 de 2012 el cual quedara de la siguiente forma: Igualmente, para optar al título profesional de carreras afines a las funciones de las personerías, se podrá realizar en las personerías municipales o distritales prácticas profesionales o laborales previa designación de su respectivo decano.</p> </td> <td> <p>Sin modificación</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>Artículo 5. En los despachos comisorios que hagan a los personeros municipales o distritales las autoridades nacionales y departamentales que no dispongan de dependencias en el respectivo municipio o distrito, deberá incluirse los recursos financieros, logísticos y/o técnicos necesarios para el cumplimiento de los mismos</p> </td> <td> <p>Artículo 5. En los despachos comisorios que hagan a los personeros municipales o distritales las autoridades nacionales y departamentales que no dispongan de dependencias en el respectivo municipio o distrito, <u>deberán garantizar los recursos necesarios para el cumplimiento de los mismos.</u> y que requieran realizarse fuera del área urbana o fuera de su jurisdicción</p> </td> </tr> <tr> <td> <p>Artículo 6° Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> </td> <td> <p>Sin modificación</p> </td> </tr> </table> <p>Conflictos de Interés</p> <p>Según lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992, se hacen las siguientes consideraciones: De manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un</p>	<p>en la cuarta vigencia fiscal y diez (10) SMML en la quinta vigencia fiscal, hasta completar los 50 SMML.</p>	<p>en la cuarta vigencia fiscal y diez (10) SMML en la quinta vigencia fiscal, hasta completar los 50 SMML.</p>	<p>Artículo 4. Modifíquese el inciso 4 del artículo 35 de la Ley 1551 de 2012 el cual quedara de la siguiente forma: Igualmente, para optar al título profesional de carreras afines a las funciones de las personerías, se podrá realizar en las personerías municipales o distritales prácticas profesionales o laborales previa designación de su respectivo decano.</p>	<p>Sin modificación</p>	<p>Artículo 5. En los despachos comisorios que hagan a los personeros municipales o distritales las autoridades nacionales y departamentales que no dispongan de dependencias en el respectivo municipio o distrito, deberá incluirse los recursos financieros, logísticos y/o técnicos necesarios para el cumplimiento de los mismos</p>	<p>Artículo 5. En los despachos comisorios que hagan a los personeros municipales o distritales las autoridades nacionales y departamentales que no dispongan de dependencias en el respectivo municipio o distrito, <u>deberán garantizar los recursos necesarios para el cumplimiento de los mismos.</u> y que requieran realizarse fuera del área urbana o fuera de su jurisdicción</p>	<p>Artículo 6° Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Sin modificación</p>
<p>Tercera 400 SMML Cuarta 330 SMML Quinta 240 SMML Sexta 200 SMML</p> <p>CONTRALORIAS Límites a los gastos de las Contralorías municipales. Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación</p> <p>CATEGORIA Especial 2.8% Primera 2.5% Segunda (más de 100.000 habitantes) 2.8%</p> <p>PARAGRAFO Los concejos municipales ubicados en cualquier categoría en cuyo municipio los ingresos de libre destinación no superen los mil millones de pesos (\$1.000.000.000) anuales en la vigencia anterior podrán destinar como aportes adicionales a los honorarios de los concejales para su funcionamiento en la siguiente vigencia sesenta salarios mínimos legales.</p> <p>Parágrafo Segundo: El aumento en los topes máximos para el funcionamiento de las personerías de tercera, cuarta, quinta y sexta categoría, se hará de manera progresiva de la siguiente forma:</p> <p>Diez (10) SMML en la primera vigencia fiscal, diez (10) SMML en la segunda vigencia fiscal, diez (10) SMML en la tercera vigencia fiscal, diez (10) SMML</p>	<p>Tercera 400 SMML Cuarta 330 SMML Quinta 240 SMML Sexta 200 SMML</p> <p>CONTRALORIAS Límites a los gastos de las Contralorías municipales. Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación</p> <p>CATEGORIA Especial 2.8% Primera 2.5% Segunda (más de 100.000 habitantes) 2.8%</p> <p>PARAGRAFO Los concejos municipales ubicados en cualquier categoría en cuyo municipio los ingresos de libre destinación no superen los mil millones de pesos (\$1.000.000.000) anuales en la vigencia anterior podrán destinar como aportes adicionales a los honorarios de los concejales para su funcionamiento en la siguiente vigencia sesenta salarios mínimos legales.</p> <p>Parágrafo Segundo: El aumento en los topes, para el funcionamiento de las personerías de tercera, cuarta, quinta y sexta categoría, se hará de manera progresiva de la siguiente forma:</p> <p>Diez (10) SMML en la primera vigencia fiscal, diez (10) SMML en la segunda vigencia fiscal, diez (10) SMML en la tercera vigencia fiscal, diez (10) SMML</p>										
<p>en la cuarta vigencia fiscal y diez (10) SMML en la quinta vigencia fiscal, hasta completar los 50 SMML.</p>	<p>en la cuarta vigencia fiscal y diez (10) SMML en la quinta vigencia fiscal, hasta completar los 50 SMML.</p>										
<p>Artículo 4. Modifíquese el inciso 4 del artículo 35 de la Ley 1551 de 2012 el cual quedara de la siguiente forma: Igualmente, para optar al título profesional de carreras afines a las funciones de las personerías, se podrá realizar en las personerías municipales o distritales prácticas profesionales o laborales previa designación de su respectivo decano.</p>	<p>Sin modificación</p>										
<p>Artículo 5. En los despachos comisorios que hagan a los personeros municipales o distritales las autoridades nacionales y departamentales que no dispongan de dependencias en el respectivo municipio o distrito, deberá incluirse los recursos financieros, logísticos y/o técnicos necesarios para el cumplimiento de los mismos</p>	<p>Artículo 5. En los despachos comisorios que hagan a los personeros municipales o distritales las autoridades nacionales y departamentales que no dispongan de dependencias en el respectivo municipio o distrito, <u>deberán garantizar los recursos necesarios para el cumplimiento de los mismos.</u> y que requieran realizarse fuera del área urbana o fuera de su jurisdicción</p>										
<p>Artículo 6° Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Sin modificación</p>										
<p>eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.</p> <p>PROPOSICIÓN</p> <p>En atención a las consideraciones expuestas, solicitamos a los miembros de la Comisión Primera Constitucional de la Cámara de Representantes dar primer debate al proyecto de ley No. 103 de 2020 cámara "por medio de la cual se dictan disposiciones para fortalecer el funcionamiento de las personerías en Colombia"</p>  <p>OSCAR SÁNCHEZ LEÓN Representante a la Cámara</p>	<p>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NO. 103 DE 2020 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES PARA FORTALECER EL FUNCIONAMIENTO DE LAS PERSONERÍAS EN COLOMBIA"</p> <p>EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como propósito fortalecer la gestión, administrativa y financiera de las personerías municipales y distritales para el óptimo ejercicio sus funciones.</p> <p>Artículo 2. Estructura interna de las Personerías: Las personerías contarán con una planta de personal, conformada por el personero y al menos un secretario.</p> <p>El concejo municipal determinará, a iniciativa del personero, previa presentación de estudios de pertinencia y factibilidad, la estructura administrativa, las dependencias y funciones, las escalas de remuneración de las diferentes categorías de empleos.</p> <p>Artículo 3 Modifíquese el artículo 10 de la Ley 617 de 2000 el cual quedará de la siguiente forma:</p> <p>ARTICULO 10 valor máximo de los gastos de los concejos, personerías, contralorías distritales y municipales.</p> <p>Durante cada vigencia fiscal, los gastos de los concejos no podrán superar el valor correspondiente al total de los honorarios que se causen por el número de sesiones autorizado en el artículo 20 de esta ley, más el uno punto cinco por ciento (1.5%) de los ingresos corrientes de libre destinación.</p> <p>Los gastos de personerías, contralorías distritales y municipales, donde las hubiere, no podrán superar los siguientes límites:</p> <p>PERSONERÍAS</p> <p>Aportes en la vigencia Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación</p> <p>CATEGORIA</p> <p>Especial 1.6%</p> <p>Primera 1.7%</p>										

<p>Segunda 2.2%</p> <p>Aportes en la vigencia en Salarios Mínimos legales mensuales</p> <p>Tercera 400 SMML</p> <p>Cuarta 330 SMML</p> <p>Quinta 240 SMML</p> <p>Sexta 200 SMML</p> <p>CONTRALORIAS</p> <p>Límites a los gastos de las Contralorías municipales. Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación</p> <p>CATEGORIA</p> <p>Especial 2.8%</p> <p>Primera 2.5%</p> <p>Segunda (más de 100.000 habitantes) 2.8%</p> <p>PARAGRAFO Los concejos municipales ubicados en cualquier categoría en cuyo municipio los ingresos de libre destinación no superen los mil millones de pesos (\$1.000.000.000) anuales en la vigencia anterior podrán destinar como aportes adicionales a los honorarios de los concejales para su funcionamiento en la siguiente vigencia sesenta salarios mínimos legales.</p> <p>Parágrafo Segundo: El aumento en los topes, para el funcionamiento de las personerías de tercera, cuarta, quinta y sexta categoría, se hará de manera progresiva de la siguiente forma:</p> <p>Diez (10) SMML en la primera vigencia fiscal, diez (10) SMML en la segunda vigencia fiscal, diez (10) SMML en la tercera vigencia fiscal, diez (10) SMML en la cuarta vigencia fiscal y diez (10) SMML en la quinta vigencia fiscal, hasta completar los 50 SMML.</p>	<p>Artículo 4. Modifíquese el inciso 4 del artículo 35 de la Ley 1551 de 2012 el cual quedara de la siguiente forma:</p> <p>Igualmente, para optar al título profesional de carreras afines a las funciones de las personerías, se podrá realizar en las personerías municipales o distritales prácticas profesionales o laborales previa designación de su respectivo decano.</p> <p>Artículo 5. En los despachos comisorios que se hagan a los personeros municipales o distritales las autoridades nacionales y departamentales que no dispongan de dependencias en el respectivo municipio o distrito, y que requieran realizarse fuera del área urbana o fuera de su jurisdicción deberán garantizar los recursos necesarios para el cumplimiento de los mismos.</p> <p>Artículo 6°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: center;">  <p>OSCAR SÁNCHEZ LEÓN Representante a la Cámara</p> </div>
--	--

CONTENIDO

Gaceta número 1476 - viernes 11 de diciembre de 2020

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Págs.

PONENCIAS

Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al al proyecto de ley número 019 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)acumulado con el proyecto de ley número 155 de 2020 Cámara, por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones acumulado con el proyecto de ley número 221 de 2020 Cámara, por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se establecen medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y se dictan otras disposiciones.	1
Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al proyecto de ley número 103 de 2020 Cámara, por medio de la cual se dictan disposiciones para fortalecer el funcionamiento de las personerías en Colombia.	10



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 1542

Bogotá, D. C., martes, 26 de octubre de 2021

EDICIÓN DE 7 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

INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 019 DE 2020 CÁMARA - 458 DE 2021 SENADO

por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación, ampliación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., 26 de Octubre de 2021

Doctora
JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA
Presidenta
Cámara de Representantes
Ciudad

Doctor
JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
Presidente
Senado de la República
Ciudad

REF: Informe de Conciliación al Proyecto de Ley No. 019 de 2020 Cámara - 458 de 2021 Senado "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN, AMPLIACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO (SOAT), SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Respetados Presidentes:

Conforme lo dispone el artículo 161 de la Constitución Política y el artículo 186 de la Ley 5ª de 1992 y con el fin de dar cumplimiento a la designación realizada por las Mesas Directivas de ambas Corporaciones, los integrantes de la Comisión de Conciliación, procedemos a realizar el estudio comparativo de los textos aprobados en la Plenaria del Honorable Senado de la República y de la Honorable Cámara de Representantes. De dicha revisión, se encontraron diferencias entre los textos que fueron aprobados en cada una de las Cámaras.

Una vez analizados ambos textos, decidimos acoger el texto aprobado por el Senado de la República, en sesión del 29 de Septiembre de 2021, con excepción del título, toda vez que acoge las recomendaciones de las entidades competentes; particularmente es el único texto que cuenta con concepto positivo por parte del Ministerio de Hacienda. Dicho texto fue concertado luego de múltiples mesas técnicas; en donde se tuvieron en cuenta las particularidades del sector. Así también, en este texto se consagran beneficios para la población colombiana y obligaciones a cargo de los diferentes entes; a fin de garantizar tanto el fortalecimiento del sistema, como la sostenibilidad del mismo. A su vez, dicho texto acoge las expectativas que tiene el Congreso de la República en materia de seguridad vial, contribuyendo así, a establecer una mayor responsabilidad en

materia de Accidentes de Tránsito, estimular la cultura del buen comportamiento en las vías y la cultura de adquisición del SOAT.

Igualmente, se establece una obligación a las compañías de seguros de expedir en todo el país, la póliza para el vehículo que lo requiera, so pena, de sanción por parte de la Superintendencia Financiera de Colombia, a quienes no cumplan con esta obligación. Este tema a juicio de la Comisión Accidental de Conciliación es de gran importancia al momento de hacerse exigible el seguro.

Debe mencionarse que en el marco de las discusiones llevadas a cabo por la Comisión Conciliadora, hubo disenso por parte del Representante conciliador Gabriel Vallejo frente al artículo 11º del proyecto y por consiguiente manifiesta no estar de acuerdo con acoger el texto aprobado en el Senado frente a este artículo. El Representante Gabriel Vallejo deja constancia que en su concepto el artículo 11 propuesto en el informe de conciliación se contraponen a los principios de unidad de materia y de consecutividad exigidos para la aprobación de los proyectos de ley, toda vez que el mismo fue incorporado en el 4to y último debate y no guarda relación alguna con el objeto del proyecto de ley.

Con base en abundante jurisprudencia frente a la potestad de las comisiones de Conciliación, como es el caso de la Sentencia C-198/02:

"Alcance COMISION ACCIDENTAL-Límites a la competencia.

El principio de identidad flexible "constituye uno de los límites a la competencia de las comisiones accidentales. El segundo límite deriva de la propia naturaleza de esas comisiones, cuya función es armonizar las discrepancias que surjan entre las dos cámaras."

COMISION ACCIDENTAL-Conciliación de textos divergentes/COMISION ACCIDENTAL-Modificación de contenido a textos divergentes/COMISION ACCIDENTAL-Creación de textos nuevos si permite superar las diferencias

Esta Corte ha dicho que la facultad de las comisiones accidentales para conciliar textos divergentes las autoriza no sólo para modificar su contenido, sino incluso para crear textos nuevos si de esta forma se logran superar las diferencias.

COMISION ACCIDENTAL-Alcance de la función

Las comisiones accidentales de conciliación están autorizadas para superar las diferencias que se presenten en los proyectos de ley aprobados válidamente por las plenarias de las corporaciones legislativas, estando habilitadas para modificar e inclusive adoptar textos nuevos siempre y cuando se encuentren vinculados con la materia que dio origen al proyecto

de ley correspondiente y no impliquen su modificación sustancial. Por consiguiente, si las propuestas de dicha comisión, aún tratándose de textos nuevos, guardan conexidad temática con los textos aprobados por las cámaras, y por ende no alteran su sentido y finalidad, el texto correspondiente no estará viciado de inconstitucionalidad. Además, es claro que la facultad para introducir modificaciones a los textos divergentes y proponer, si es del caso, textos nuevos a efectos de resolver las discrepancias surgidas, debe referirse a la misma temática sobre la cual versan aquellos para que se entienda que guarda la unidad de materia que exige el artículo 158 constitucional y los principios de identidad y consecutividad implícitos en el artículo 157 Superior”.

CUADRO DE TEXTOS APROBADOS POR LAS PLENARIAS Y TEXTO ACOGIDO

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO DE LA REPÚBLICA	TEXTO ACOGIDO EN CONCILIACIÓN Y CONSIDERACIONES
Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.	“Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación, <u>ampliación y</u> no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (soat), se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”.	Se acoge el título aprobado en la Plenaria de Cámara.
Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y	Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT); mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de Senado.

de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.	de seguridad vial. Así mismo, como mecanismo <u>contra las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza; se prevé el uso de herramientas tecnológicas que garanticen la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información sobre el siniestro.</u> A su vez, con el fin de garantizar la sostenibilidad y optimizar la <u>destinación y eficiencia de los recursos del sistema; deberá implementarse la modernización de la nomenclatura, clasificación y tarifas de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios para la atención de los siniestros del SOAT.</u> Como también, <u>deberá efectuarse el fortalecimiento técnico de la Administradora de los Recursos del SGSS –ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados.</u>	
Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1 y 2 al	Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1°, 2° y 3°	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria

artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así: Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del quince por ciento (15%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinte por ciento (20%) en el valor de la tarifa del SOAT. c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinticinco por ciento del (25%) en el valor de la tarifa del SOAT. d) Si en los cuatro (4) años inmediatamente anteriores no hizo uso del	al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así: Parágrafo 1°. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial por no reportar siniestros que afecten la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y haber renovado su póliza de manera oportuna, definida como la renovación de la póliza antes de su vencimiento, tendrán derecho a la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así: Si en los dos años inmediatamente anteriores al vencimiento de la póliza, registra un buen comportamiento vial, tendrán derecho a un descuento, por única vez, del diez por ciento (10%) sobre el valor de la prima emitida del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Esta medida será aplicable para aquellos propietarios de vehículos que hayan tenido un buen comportamiento durante los años 2020 y 2021, con lo cual se aplicará el descuento a la prima que aplique durante 2022, y de ninguna manera	de Senado.
--	---	-------------------

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta por ciento del (30%) en el valor de la tarifa del SOAT. e) Si cumple cinco años o más sin hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta y cinco por ciento (35%) en el valor de la tarifa del SOAT. Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.	afectará el valor de la contribución a la ADRES, que se calculará sobre el valor de la prima fijado por la Superintendencia Financiera de Colombia. El descuento por única vez a que se refiere el presente parágrafo se otorgará a la combinación entre el vehículo y el tomador del seguro. En ningún caso, el tomador del seguro podrá hacerse acreedor del beneficio más de una vez por el mismo vehículo. Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional, en un plazo de tres meses contados a partir de la vigencia de la presente Ley, definirá el procedimiento para la verificación de las condiciones exigidas para acceder al descuento. En caso de cambio de propietario de vehículo deberá proceder el cambio de tomador, de manera tal que los beneficios no sean conmutables entre el antiguo y el nuevo propietario. Parágrafo 3°. A partir del 2022, las compañías aseguradoras reconocerán un máximo del 5% de las primas mensuales emitidas por	
--	---	--

<p>cargos de intermediación por venta del SOAT.</p> <p>Artículo 3. Modifíquese el literal b) del artículo 223 de la Ley 100 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"b) Una contribución equivalente al 52% del valor de la prima anual establecida para el seguro obligatorio de accidente de tránsito, que se cobrará en adición a ella;"</p> <p>Parágrafo: a partir del año 2023, de la contribución dispuesta en el literal b) del presente artículo, la ADRES deberá destinar 2 puntos porcentuales para priorizar el pago directo de la cartera adeudada a las IPS por reclamaciones derivadas de accidentes de tránsito por vehículos no identificados y/o no asegurados. En caso de no tener pasivos por ese concepto, se podrán destinar estos recursos para financiar el aseguramiento en salud del régimen subsidiado.</p> <p>El Gobierno Nacional reglamentará la materia en un plazo de 6 meses.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en Plenaria de Senado.</p>	<p>Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769</p>	<p>de 2002, así :</p> <p>ARTÍCULO 42A. ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 Ley 769 de 2002 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple. La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero (1) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo en la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 1o. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán</p>	<p>de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 42a. Aseguramiento complementario y voluntario al seguro obligatorio. La compañía aseguradora que ofrezca el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 deberá además ofrecer una póliza complementaria cuya suscripción será voluntaria por parte del tomador, siempre y cuando la compañía aseguradora contemple dicho servicio dentro de su portafolio. Este aseguramiento voluntario adicional tendrá por objeto la cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables, en caso de presentarse un choque simple. Las compañías aseguradoras determinarán con libertad de oferta los montos asegurables, cumpliendo las disposiciones técnicas del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.</p>	<p>de Senado.</p>
<p>utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.</p> <p>Parágrafo 2o. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, facúltese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).</p>	<p>Artículo 5. Uso de herramientas de tecnologías de la información y comunicaciones. Las entidades aseguradoras que expiden el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y su cobertura complementaria y voluntaria deberán</p>	<p>Esta disposición se encontraba contenida en el parágrafo 1º del artículo 3º del texto aprobado en la Plenaria de la Cámara; en el texto de senado se ubica en un artículo independiente y se realizan algunas precisiones necesarias.</p>	<p>verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Estos documentos no serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan las víctimas por cuenta del SOAT. Este tipo de herramientas será exigible en aquellos entes territoriales que cuenten con la debida conectividad para uso de dichos dispositivos.</p> <p>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte reglamentará la materia.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en plenaria de Senado, sin embargo se suprime el parágrafo del artículo, teniendo en cuenta que no dicho texto no fue aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes y podría afectar la competencia de las entidades territoriales.</p> <p>Por lo tanto el artículo conciliado queda así:</p>	<p>Artículo 5. Uso de herramientas de tecnologías de la información y comunicaciones. Las entidades aseguradoras que expiden el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y su cobertura complementaria y voluntaria deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Estos documentos no serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan las víctimas por cuenta del SOAT. Este tipo de</p>

		<p>herramientas será exigible en aquellos entes territoriales que cuenten con la debida conectividad para uso de dichos dispositivos.</p>	<p>el estado y avances del país en el tema de seguridad vial y evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p>	<p>periódicamente el estado y avances del país en materia de seguridad vial, evasión y fraude en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, así como los planes de acción que contribuyan a un mejor comportamiento vial de los actores en la vía, promuevan la adecuada atención a las víctimas de accidentes de tránsito y las buenas prácticas en los cobros por estas atenciones.</p>	
	<p>Artículo 6°. En un plazo máximo de un año, contado a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud deberá adoptar vía reglamento; la modernización de la nomenclatura, clasificación y tarificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.</p>	<p>Acoger este artículo aprobado por la plenaria de Senado. Sin embargo se realiza un corrección de redacción, el artículo conciliado quedará así:</p> <p>Artículo 6°. En un plazo máximo de un año, contado a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud deberá adoptar vía reglamento; la modernización de la nomenclatura, clasificación y tarificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT</p>		<p>Los resultados de dichas revisiones deberán ser remitidos dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República.</p>	<p>Parágrafo: La Superintendencia Financiera de Colombia y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro del marco de sus competencias; publicarán las cifras sobre la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, siniestros - identificando si se trata de siniestros que involucren o no víctimas, letales o fatales, siniestralidad, frecuencia</p>
<p>Artículo 4°. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia Financiera remitirán, dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República un informe que contenga</p>	<p>Artículo 7°. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia Financiera de Colombia, la Superintendencia Nacional de Salud y la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional, en el marco de sus competencias; revisarán</p>	<p>Se compara el artículo 4° del texto de Cámara con el 7° de Senado; por versar sobre la misma materia. Se acoge el texto aprobado por la plenaria de Senado.</p>			
	<p>y severidad de los siniestros (choques simples o pérdidas totales) de acuerdo a los datos suministrados por las aseguradoras.</p>		<p>detallado de mitigación y superación de las problemáticas que afectan el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), de forma puntual, pero no exclusiva: la administración de los recursos por parte de las aseguradoras, la alta evasión, la alta accidentalidad e incremento de costos de coberturas, y el fraude sobre el seguro.</p> <p>Dicho plan deberá ser expuesto ante el Congreso de la República en sesión plenaria por separado tanto al Senado de la República como a la Cámara de Representantes.</p>		
<p>Artículo 5°. Estrategias para incentivar comportamientos ejemplares en la vía. Las entidades del Sector Transporte desarrollarán estrategias que incentiven en los conductores comportamientos ejemplares en las vías, u otros comportamientos de cultura de seguridad vial que impliquen su interacción con los demás actores de la vía, esto de acuerdo con los lineamientos y estudios desarrollados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, o la que haga sus veces.</p>		<p>No se acoge este artículo. Eliminado en la Ponencia para segundo debate de Senado.</p>		<p>Artículo 8°. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS - ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de Senado.</p>
<p>Artículo 6°. Presentación del Plan Nacional de Solución a las Problemáticas en el SOAT. El obierno Nacional en un término no mayor de 6 meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, deberá entregar en las Secretarías Generales tanto de Senado como de la Cámara de Representantes un plan</p>		<p>No se acoge este artículo. Eliminado en la Ponencia para segundo debate de Senado. Dicha obligación se entiende incluida dentro de lo dispuesto y previsto en el artículo 7° del texto aprobado en Plenaria de Senado.</p>			

	<p>de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, efectuará el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad.</p>			<p>por la ley, c. Por lugares y en horarios que estén permitidos, d. Sin exceder los límites de velocidad permitidos, e. Respetando la luz roja del semáforo. La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el Artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.</p>	
	<p>Artículo 9° (nuevo). Las compañías de seguros que tienen autorizado el ramo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, tienen la obligación de expedir en todo el país, la póliza para el vehículo que lo requiera, de no hacerlo la Superintendencia Financiera de Colombia, investigará y sancionará a las compañías de seguros autorizadas que no expidan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de Senado. Artículo incluido a través de proposición en el marco del debate de la Plenaria de Senado.</p>		<p>Artículo 11° (nuevo). Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022. Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de Senado. Artículo incluido a través de proposición en el marco del debate de la Plenaria de Senado.</p>
	<p>Artículo 10° (nuevo). Medidas Antievasión. Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su prioridad circulen: a. Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, b. Habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de Senado. Artículo incluido a través de proposición en el marco del debate de la Plenaria de Senado.</p>			
	<p>modificación de la especie venal de la licencia de conducción,</p>			<p>interesados. Corresponderá a las compañías aseguradoras adoptar las modificaciones al contrato de seguro y los procedimientos que permitan la celebración de estos acuerdos y el pago de las primas de seguro, sin que a este finalidad pueda oponerse la ausencia del documento de la autoridad de tránsito."</p>	<p>parte de la autoridad de tránsito. Los vehículos solo podrán permanecer sobre la vía afectando el tráfico, por el tiempo necesario para la toma de estas pruebas por parte de los conductores o interesados. Corresponderá a las compañías aseguradoras adoptar las modificaciones al contrato de seguro y los procedimientos que permitan la celebración de estos acuerdos y el pago de las primas de seguro, sin que a este finalidad pueda oponerse la ausencia del documento de la autoridad de tránsito."</p>
	<p>Artículo 12° (nuevo). Adiciónese el artículo 143-a de la ley 769 de 2002, el cual quedará así: "ARTÍCULO 143 A. DAÑOS MATERIALES EN VEHÍCULOS ASEGURADOS. En caso de daños materiales en los que solo resulten afectados vehículos asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, se hará el retiro inmediato de los vehículos colisionados y todo el elemento que pueda interrumpir el tránsito. Los conductores y demás implicados podrán conciliar sus intereses y acudir a las compañías aseguradoras, utilizando para tal fin a través de herramientas técnicas y tecnológicas sin que para este fin se requiera la suscripción de documento alguno por parte de la autoridad de tránsito. Los vehículos solo podrán permanecer sobre la vía afectando el tráfico, por el tiempo necesario para la toma de estas pruebas por parte de los conductores</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de Senado. Artículo incluido a través de proposición en el marco del debate de la Plenaria de Senado. Se realiza una eliminación, a fin de dar una mejor redacción y comprensión, el texto concillado queda así: ARTÍCULO 143 A. DAÑOS MATERIALES EN VEHÍCULOS ASEGURADOS. En caso de daños materiales en los que solo resulten afectados vehículos asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, se hará el retiro inmediato de los vehículos colisionados y todo el elemento que pueda interrumpir el tránsito. Los conductores y demás implicados podrán conciliar sus intereses y acudir a las compañías aseguradoras, utilizando para tal fin a través de herramientas técnicas y tecnológicas, sin que para este fin se requiera la suscripción de documento alguno por</p>		<p>Artículo 13° (nuevo). Adiciónese el artículo 144-A de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: "ARTÍCULO 144 A. RETIRO DE VEHÍCULOS POR LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO. En los casos de daños materiales en los que solo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales y alguno de los involucrados se niegue al retiro de los vehículos el agente de tránsito procederá al</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de Senado. Artículo incluido a través de proposición en el marco del debate de la Plenaria de Senado.</p>

	<p>retiro y traslado del mismo de acuerdo a lo establecido en el artículo 125 del presente código y a la imposición del comparendo respectivo por bloqueo de calzada o intersección (C3). En los casos en que sea materialmente imposible el retiro de los vehículos en razón de las condiciones técnico-mecánicas del mismo, se procederá a su retiro y traslado del vehículo, sin que por estos hechos haya lugar a la imposición del comparendo por bloqueo de calzada o intersección (C3).</p> <p>Lo previsto en el presente artículo no será aplicable en los casos en donde presuntamente se involucren personas en estado de embriaguez. Situación en la cual cualquiera de las partes podrá negarse al retiro de los vehículos hasta tanto se hagan las pruebas establecidas en este código."</p>	
<p>Artículo 7. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 14º. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en Plenaria de Senado.</p>

TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO DE LEY No. 019 DE 2020 CAMARA – 458 DE 2021 SENADO “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT), SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT); mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, como mecanismo contra las prácticas inadecuadas al momento de siniestrar la póliza; se prevé el uso de herramientas tecnológicas que garanticen la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información sobre el siniestro.

A su vez, con el fin de garantizar la sostenibilidad y optimizar la destinación y eficiencia de los recursos del sistema; deberá implementarse la modernización de la nomenclatura, clasificación y tarifas de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios para la atención de los siniestros del SOAT. Como también, deberá efectuarse el fortalecimiento técnico de la Administradora de los Recursos del SGSSS –ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados.

ARTÍCULO 2. Adiciónense los parágrafos 1º, 2º y 3 al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

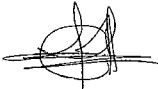
Parágrafo 1º. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial por no reportar siniestros que afecten la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), y haber renovado su póliza de manera oportuna, definida como la renovación de la póliza antes de su vencimiento, tendrán derecho a la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:


Si en los dos años inmediatamente anteriores al vencimiento de la póliza, registra un buen comportamiento vial; tendrán derecho a un descuento, por única vez, del

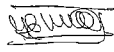
PROPOSICIÓN

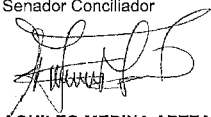
En consecuencia los suscritos conciliadores, solicitamos a las Plenarias del Honorable Congreso de la República aprobar el texto conciliado que se presenta a continuación, se adjunta texto PROYECTO DE LEY NO. 019 DE 2020 CAMARA – 458 DE 2021 SENADO “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN, AMPLIACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT), SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

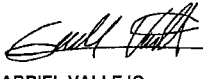
De los honorables congresistas,


ANA MARIA CASTAÑEDA
Senador Conciliador


JUAN DIEGO GOMEZ JIMENEZ
Senador Conciliador


JORGE ELIECER GUEVARA
Senador Conciliador


AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Representante Conciliador


GABRIEL VALLEJO
Representante Conciliador

diez por ciento (10%) sobre el valor de la prima emitida del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). Esta medida será aplicable para aquellos propietarios de vehículos que hayan tenido un buen comportamiento durante los años 2020 y 2021, con lo cual se aplicará el descuento a la prima que aplique durante 2022, y de ninguna manera afectará el valor de la contribución a la ADRES, que se calculará sobre el valor de la prima fijado por la Superintendencia Financiera de Colombia.

El descuento por única vez a que se refiere el presente parágrafo se otorgará a la combinación entre el vehículo y el tomador del seguro. En ningún caso, el tomador del seguro podrá hacerse acreedor del beneficio más de una vez por el mismo vehículo.

Parágrafo 2º. El Gobierno Nacional, en un plazo de tres meses contados a partir de la vigencia de la presente Ley, definirá el procedimiento para la verificación de las condiciones exigidas para acceder al descuento. En caso de cambio de propietario de vehículo deberá proceder el cambio de tomador, de manera tal que los beneficios no sean conmutables entre el antiguo y el nuevo propietario.

Parágrafo 3º. A partir del 2022, las compañías aseguradoras reconocerán un máximo del 5% de las primas mensuales emitidas por cargos de intermediación por venta del SOAT.

ARTÍCULO 3º. Modifíquese el literal b) del artículo 223 de la Ley 100 de 1993, el cual quedará así:

“b) Una contribución equivalente al 52% del valor de la prima anual establecida para el seguro obligatorio de accidente de tránsito, que se cobrará en adición a ella;”

Parágrafo: a partir del año 2023, de la contribución dispuesta en el literal b) del presente artículo, la ADRES deberá destinar 2 puntos porcentuales para priorizar el pago directo de la cartera adeudada a las IPS por reclamaciones derivadas de accidentes de tránsito por vehículos no identificados y/o no asegurados. En caso de no tener pasivos por ese concepto, se podrán destinar estos recursos para financiar el aseguramiento en salud del régimen subsidiado.

El Gobierno Nacional reglamentará la materia en un plazo de 6 meses.

ARTÍCULO 4º. Adiciónense el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 42a. Aseguramiento complementario y voluntario al seguro obligatorio. La compañía aseguradora que ofrezca el Seguro Obligatorio de Accidentes de

Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 deberá además ofrecer una póliza complementaria cuya suscripción será voluntaria por parte del tomador, siempre y cuando la compañía aseguradora contemple dicho servicio dentro de su portafolio.

Este aseguramiento voluntario adicional tendrá por objeto la cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables, en caso de presentarse un choque simple. Las compañías aseguradoras determinarán con libertad de oferta los montos asegurables, cumpliendo las disposiciones técnicas del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

ARTÍCULO 5º. Uso de herramientas de tecnologías de la información y comunicaciones. Las entidades aseguradoras que expiden el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y su cobertura complementaria y voluntaria deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Estos documentos no serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan las víctimas por cuenta del SOAT. Este tipo de herramientas será exigible en aquellos entes territoriales que cuenten con la debida conectividad para uso de dichos dispositivos.

ARTÍCULO 6º. En un plazo máximo de un año, contado a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud deberá adoptar vía reglamento; la modernización de la nomenclatura, clasificación y tarificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.

ARTÍCULO 7º. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Salud y Protección Social, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Superintendencia Financiera de Colombia, la Superintendencia Nacional de Salud y la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional, en el marco de sus competencias; revisarán periódicamente el estado y avances del país en materia de seguridad vial, evasión y fraude en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, así como los planes de acción que contribuyan a un mejor comportamiento vial de los actores en la vía, promuevan la adecuada atención a las víctimas de accidentes de tránsito y las buenas prácticas en los cobros por estas atenciones.

Los resultados de dichas revisiones deberán ser remitidos dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República.

Parágrafo: La Superintendencia Financiera de Colombia y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro del marco de sus competencias; publicarán las cifras sobre

Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.

ARTÍCULO 12º. Adiciónese el artículo 143-A de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 143 A. DAÑOS MATERIALES EN VEHÍCULOS ASEGURADOS. En caso de daños materiales en los que solo resulten afectados vehículos asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, se hará el retiro inmediato de los vehículos colisionados y todo el elemento que pueda interrumpir el tránsito. Los conductores y demás implicados podrán conciliar sus intereses y acudir a las compañías aseguradoras, utilizando para tal fin herramientas técnicas y tecnológicas sin que para este fin se requiera la suscripción de documento alguno por parte de la autoridad de tránsito.

Los vehículos solo podrán permanecer sobre la vía afectando el tráfico, por el tiempo necesario para la toma de estas pruebas por parte de los conductores o interesados. Corresponderá a las compañías aseguradoras adoptar las modificaciones al contrato de seguro y los procedimientos que permitan la celebración de estos acuerdos y el pago de las primas de seguro, sin que a este finalidad pueda oponerse la ausencia del documento de la autoridad de tránsito.”

ARTÍCULO 13º. Adiciónese el artículo 144-A de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 144 A. RETIRO DE VEHÍCULOS POR LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO. En los casos de daños materiales en los que solo resulten afectados vehículos, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales y alguno de los involucrados se niegue al retiro de los vehículos el agente de tránsito procederá al retiro y traslado del mismo de acuerdo a lo establecido en el artículo 125 del presente código y a la imposición del comparendo respectivo por bloqueo de calzada o intersección (C3).

la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, siniestros -identificando si se trata de siniestros que involucren o no víctimas, letales o fatales, siniestralidad, frecuencia y severidad de los siniestros (choques simples o pérdidas totales) de acuerdo a los datos suministrados por las aseguradoras.

ARTÍCULO 8º. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública deberá efectuar los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS -ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, efectuará el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica de la ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad.

ARTÍCULO 9º. Las compañías de seguros que tienen autorizado el ramo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, tienen la obligación de expedir en todo el país, la póliza para el vehículo que lo requiera, de no hacerlo la Superintendencia Financiera de Colombia, investigará y sancionará a las compañías de seguros autorizadas que no expidan el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT.

ARTÍCULO 10º. Medidas Antievasión. Los propietarios de los vehículos automotores deberán velar porque los vehículos de su prioridad circulen:

- Habiendo adquirido el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito,
- Habiendo realizado la revisión tecnomecánica en los plazos previstos por la ley,
- Por lugares y en horarios que estén permitidos,
- Sin exceder los límites de velocidad permitidos,
- Respetando la luz roja del semáforo.

La violación de las anteriores obligaciones implicará la imposición de las sanciones previstas en el Artículo 131 del Código Nacional de Tránsito modificado por la Ley 1383 de 2010 para dichos comportamientos, previo el cumplimiento estricto del procedimiento administrativo contravencional de tránsito.

ARTÍCULO 11º. Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022.


En los casos en que sea materialmente imposible el retiro de los vehículos en razón de las condiciones técnico- mecánicas del mismo, se procederá a su retiro y traslado del vehículo, sin que por estos hechos haya lugar a la imposición del comparendo por bloqueo de calzada o intersección (C3).

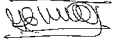
Lo previsto en el presente artículo no será aplicable en los casos en donde presuntamente se involucren personas en estado de embriaguez. Situación en la cual cualquiera de las partes podrá negarse al retiro de los vehículos hasta tanto se hagan las pruebas establecidas en este código.”

ARTÍCULO 14º. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

De los honorables congresistas,


ANA MARIA CASTAÑEDA
 Senador Conciliador


JUAN DIEGO GOMEZ JIMENEZ
 Senador Conciliador


JORGE ELIECER GUEVARA
 Senador Conciliador


AQUILEO MEDINA ARTEAGA
 Representante Conciliador


GABRIEL JAIME VALLEJO
 Representante Conciliador

*Aprobada
sus o/hor*

Proposición

PROYECTO DE LEY 458 DE 2021 SENADO

“Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación, y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”.

Modifíquese el título del proyecto de ley 458 de 2021, el cual quedará así:

PROYECTO DE LEY 458 DE 2021 SENADO

POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN, AMPLIACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)”, SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

Cordialmente,



ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7 No. 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso
Of. 217 B. Tel: (1) 382 3697-98
www.senado.gov.co

#CompromisoSocial    @anymarcas  anamariasenadora@gmail.com

Aprobado
1-24/2021

Proposición

PROYECTO DE LEY 458 DE 2021 SENADO

“Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación, y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”.

Modifíquese el Artículo 2º del Proyecto de ley 458 de 2021, el cual quedará así:

Artículo 2. Adiciónense los párrafos 1º y 2º al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

Parágrafo 1º. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:

- a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).
- b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del 8% por ciento siete punto cinco por ciento del (7,5%) en el valor de la tarifa del SOAT.
- c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del diez por ciento del (10%) en el valor de la tarifa del SOAT.

Parágrafo 2º. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.

Cordialmente,



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7 No. 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso
Of. 217 B. Tel: (1) 382 3697-98
www.senado.gov.co

#CompromisoSocial    @anymarcas  anamariasenadora@gmail.com



ANA MARIA
Castañeda
SENADORA DE LA REPÚBLICA

ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República

6

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7 No. 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso
Of. 217 B. Tel: (1) 382 3697-98
www.senado.gov.co

#CompromisoSocial    @anymarcas  anamariasenadora@gmail.com

Proposición

PROYECTO DE LEY 458 DE 2021 SENADO

“Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación, y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”.

Modifíquese el Artículo 3º del Proyecto de ley 458 de 2021, el cual quedará así:

Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:

Artículo 42a. Ámbito del aseguramiento obligatorio. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 garantizará, además; la cobertura de responsabilidad civil gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables, en caso de presentarse un choque simple; hasta por cinco (5) salarios mínimos legales vigentes para vehículo particular tipo carro y hasta por dos (2) salarios mínimos legales para vehículo particular tipo moto. Este seguro aplica en exceso de las pólizas de Responsabilidad Civil que tengan los vehículos, y podrá ser utilizado en un solo evento por cada vigencia. Dicha cobertura deberá quedar incluida en la nota técnica preparada anualmente por la Superintendencia Financiera para el ramo del SOAT

La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el párrafo primero del artículo 2º de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada. Las compañías aseguradoras, reconocerán un máximo del 5% de por comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados **por concepto de comisiones**, serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo de la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo.

Cordialmente,

ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República

AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7 No. 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso
Of. 217 B. Tel: (1) 382 3697-98
www.senado.gov.co

#CompromisoSocial @anymarcas anamariasenadora@gmail.com

*Δ Probable
20/01/2021*

PROPOSICIÓN

Aprobada
11/12/2021

Modifíquese el párrafo No. 2 y el párrafo No. 3 del Artículo 3 del Proyecto de ley 458 de 2021 “Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación, y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”, el cual quedará así:

Parágrafo 2º. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como cualquier tipo de vehículo aéreo no tripulado – VANT o UAV, plataformas virtuales o equipos móviles, entre otras, que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.

La atención del siniestro para la cobertura de daños materiales a terceros por el SOAT, deberá estar precedido además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente en tiempo real por parte de la compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT.

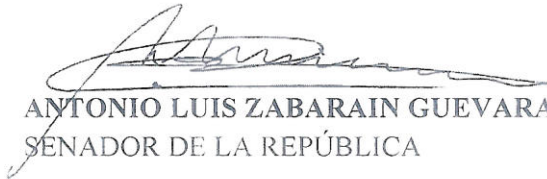
En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.

Parágrafo 3º. La no renovación del SOAT en los términos establecidos por la ley, generará la imposición de una orden de comparendo en forma automática al propietario del vehículo, dentro de los 5 días hábiles después del vencimiento y previa notificación por parte de la entidad competente, en un periodo de 30 días calendario anteriores a la fecha de vencimiento del SOAT. Lo anterior, de conformidad con lo establecido para esta tipología de infracción, para lo cual la autoridad competente utilizará a través del medio tecnológico habilitado; la información proveniente del RUNT.

Como medida anti evasión y de exigibilidad de tenencia del SOAT, este, también deberá presentarse para la revisión del vehículo automotor al momento de hacerse la revisión técnico-mecánica en los plazos establecidos en la ley.

Se le deberá garantizar al propietario su debido proceso y el derecho de defensa desarrollados en las normas pertinentes de la ley 1383 de 2013 y de la Ley 769 de 2002. De igual manera se le garantizará al propietario, presunto infractor, la opción de registrar en el RUNT que el vehículo no se encuentra circulando, ya sea por estar inmovilizado por una autoridad competente o por fallas mecánicas de éste.

Para garantizar la sostenibilidad del sistema que cubre el SOAT, adiciónese al artículo 160 de la Ley 769 de 2002, con una destinación del 10% de las multas recaudadas por la no renovación del SOAT. Para tal efecto los Ministerios de Transporte y de Salud, tendrán un año para fijar el procedimiento a seguir frente al uso de los recursos aquí señalados.



ANTONIO LUIS ZABARAIN GUEVARA
SENADOR DE LA REPÚBLICA

*Aprobada
sus o/hor*

Proposición

PROYECTO DE LEY 458 DE 2021 SENADO

“Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación, y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”.

Modifíquese el título del proyecto de ley 458 de 2021, el cual quedará así:

PROYECTO DE LEY 458 DE 2021 SENADO

POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN, AMPLIACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)”, SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

Cordialmente,



ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7 No. 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso
Of. 217 B. Tel: (1) 382 3697-98
www.senado.gov.co

#CompromisoSocial    @anymarcas  anamariasenadora@gmail.com

Aprobado
1-24/2021

Proposición

PROYECTO DE LEY 458 DE 2021 SENADO

“Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación, y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”.

Modifíquese el Artículo 2º del Proyecto de ley 458 de 2021, el cual quedará así:

Artículo 2. Adiciónense los parágrafos 1º y 2º al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

Parágrafo 1º. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que pertenecen a la categoría que conforme a la tarifa técnica subsidian a aquellos segmentos que presentan alta siniestralidad y que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:

- a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del cinco por ciento (5%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).
- b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del 8% por ciento siete punto cinco por ciento del (7,5%) en el valor de la tarifa del SOAT.
- c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del diez por ciento del (10%) en el valor de la tarifa del SOAT.

Parágrafo 2º. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.

Cordialmente,

AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7 No. 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso
Of. 217 B. Tel: (1) 382 3697-98
www.senado.gov.co

#CompromisoSocial @anymarcas anamariasenadora@gmail.com



ANA MARIA
Castañeda
SENADORA DE LA REPÚBLICA

ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República

6

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7 No. 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso
Of. 217 B. Tel: (1) 382 3697-98
www.senado.gov.co

#CompromisoSocial    @anymarcas  anamariasenadora@gmail.com

Proposición

PROYECTO DE LEY 458 DE 2021 SENADO

“Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación, y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”.

Modifíquese el Artículo 3º del Proyecto de ley 458 de 2021, el cual quedará así:

Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:

Artículo 42a. Ámbito del aseguramiento obligatorio. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002 garantizará, además; la cobertura de responsabilidad civil gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables, en caso de presentarse un choque simple; hasta por cinco (5) salarios mínimos legales vigentes para vehículo particular tipo carro y hasta por dos (2) salarios mínimos legales para vehículo particular tipo moto. Este seguro aplica en exceso de las pólizas de Responsabilidad Civil que tengan los vehículos, y podrá ser utilizado en un solo evento por cada vigencia. Dicha cobertura deberá quedar incluida en la nota técnica preparada anualmente por la Superintendencia Financiera para el ramo del SOAT

La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el párrafo primero del artículo 2º de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada. Las compañías aseguradoras, reconocerán un máximo del 5% de por comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados **por concepto de comisiones**, serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo de la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo.

Cordialmente,



ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República

AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Carrera 7 No. 8 - 68 Edificio Nuevo del Congreso
Of. 217 B. Tel: (1) 382 3697-98
www.senado.gov.co

#CompromisoSocial    @anymarcas  anamariasenadora@gmail.com

Δ Probable
20/01/2021

PROPOSICIÓN

Aprobada
11/12/2021

Modifíquese el párrafo No. 2 y el párrafo No. 3 del Artículo 3 del Proyecto de ley 458 de 2021 “Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación, y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), se modifica la ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”, el cual quedará así:

Parágrafo 2º. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como cualquier tipo de vehículo aéreo no tripulado – VANT o UAV, plataformas virtuales o equipos móviles, entre otras, que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.

La atención del siniestro para la cobertura de daños materiales a terceros por el SOAT, deberá estar precedido además del informe policial de accidente de tránsito - IPAT, que será registrado de manera automática en el RUNT, de la verificación de dicho accidente en tiempo real por parte de la compañía de seguros que emite el SOAT, utilizando los medios técnicos y tecnológicos señalados en la presente ley. Estos documentos serán necesarios para que las instituciones prestadoras de salud, atiendan los lesionados por cuenta del SOAT.

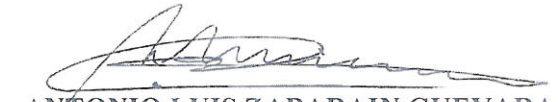
En un plazo máximo de seis meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Ministerio de Salud, en coordinación con el Consejo Nacional en Seguridad Social en Salud, deberán adoptar vía reglamento, la modernización de la nomenclatura y clasificación de los procedimientos médicos, quirúrgicos y hospitalarios, para la atención de los siniestros del SOAT.

Parágrafo 3º. La no renovación del SOAT en los términos establecidos por la ley, generará la imposición de una orden de comparendo en forma automática al propietario del vehículo, dentro de los 5 días hábiles después del vencimiento y previa notificación por parte de la entidad competente, en un periodo de 30 días calendario anteriores a la fecha de vencimiento del SOAT. Lo anterior, de conformidad con lo establecido para esta tipología de infracción, para lo cual la autoridad competente utilizará a través del medio tecnológico habilitado; la información proveniente del RUNT.

Como medida anti evasión y de exigibilidad de tenencia del SOAT, este, también deberá presentarse para la revisión del vehículo automotor al momento de hacerse la revisión técnico-mecánica en los plazos establecidos en la ley.

Se le deberá garantizar al propietario su debido proceso y el derecho de defensa desarrollados en las normas pertinentes de la ley 1383 de 2013 y de la Ley 769 de 2002. De igual manera se le garantizará al propietario, presunto infractor, la opción de registrar en el RUNT que el vehículo no se encuentra circulando, ya sea por estar inmovilizado por una autoridad competente o por fallas mecánicas de éste.

Para garantizar la sostenibilidad del sistema que cubre el SOAT, adiciónese al artículo 160 de la Ley 769 de 2002, con una destinación del 10% de las multas recaudadas por la no renovación del SOAT. Para tal efecto los Ministerios de Transporte y de Salud, tendrán un año para fijar el procedimiento a seguir frente al uso de los recursos aquí señalados.



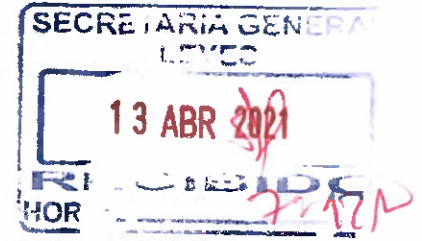
ANTONIO LUIS ZABARAIN GUEVARA
SENADOR DE LA REPÚBLICA



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Representante a la Cámara

Bogotá D.C., abril de 2021.



Modifíquese al artículo 3° del Proyecto de Ley N° 019 de 2020, Cámara, acumulado con los proyectos de ley No. 155 de 2020 Cámara y 221 de 2020 Cámara. "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones".

"Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así: **ARTÍCULO 42A. ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO.** El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple entre vehículos.

La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero (1°) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada.

A efectos de evitar un incremento en el valor de la póliza, las compañías aseguradoras eliminarán el reconocimiento de comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo en la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo.

Parágrafo 1°. **Uso de herramientas tecnológicas.** Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.

Parágrafo 2°. **Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT.** Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, facúltese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF)."

Exposición de motivos

Las tarifas vigentes para la prima del SOAT son considerablemente altas. A modo de ejemplo, conforme los precios establecidos para el año 2021, por la Superintendencia Financiera, una moto entre 100 c.c. a 200 c.c. debe cancelar una tarifa para adquirir el seguro por valor de \$495.000; una



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO

Representante a la Cámara

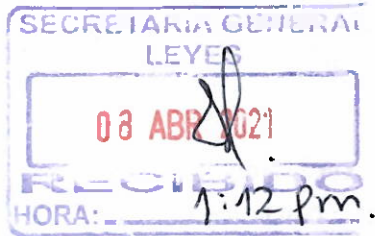
camioneta de 1.500 c.c. debe pagar por el seguro \$695.400 pesos; un vehículo de servicio público con capacidad superior a 10 pasajeros puede pagar \$397.250 pesos por el seguro. El propósito es que las tarifas no continúen aumentando.

Ahora bien, se comparte la financiación propuesta para la ampliación de cobertura del seguro en el presente proyecto de ley y se considera que es suficiente para dicho propósito. Del año 2016 al 2020, por pagos de comisiones de intermediación y otros gastos de expedición, las aseguradoras cancelaron 1.672.845.326.018 de pesos¹. Cifra económica alta que se considera suficiente para financiar la ampliación de la cobertura del seguro sin que se incrementen los precios de las pólizas con motivo en que los recursos destinados para la nueva cobertura fueron insuficientes.

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO

Representante a la Cámara

¹ Información suministrada por la Superintendencia Financiera en respuesta dada el 19 de febrero de 2021.



PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

Modifíquese el artículo 3 del Proyecto de Ley N° 019 de 2020 Cámara, acumulado con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 Cámara y 221 de 2020 cámara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)", se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones" el cual quedara así:

Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:

ARTÍCULO 42A. ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 Ley 769 de 2002 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple ~~entre vehículos~~. La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el párrafo primero (1°) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada.

~~A efectos de evitar un incremento en el valor de la póliza, las compañías aseguradoras eliminarán el reconocimiento de comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros.~~

Parágrafo 1°. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.

Parágrafo 2°. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación,

AQUIVIVE LA DEMOCRACIA

Cra 7ª. N° 8 – 68 Piso 5° oficina 530 Edificio Nuevo Congreso
Teléfonos: 4325100 ext. 3639
E-mail: buenaventura.leon@hotmail.com
Bogotá, Colombia.

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARIA DE LEGISLACION
13 ABR 2011



facúltese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).

BUENAVENTURA LEÓN LEÓN
Representante a la Cámara

AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Cra 7ª. N° 8 – 68 Piso 5° oficina 530 Edificio Nuevo Congreso
Teléfonos: 4325100 ext. 3639
E-mail: buenaventura.leon@hotmail.com
Bogotá, Colombia.



JHON ARLEY MURILLO

TU BIENESTAR MI COMPROMISO



COLOMBIA RENACIENTE

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARIA GENERAL LEYES

13 ABR 2020

APROBADO

April
Dut Max

Bogotá D.C, abril de 2021

Honorable Representante
GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ
Presidente
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ASUNTO: *Proposición artículo nuevo al PL 019 de 2020 Cámara, "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)", se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones"*

Respetado Presidente Blanco,

De conformidad con lo consagrado en los artículos 112 a 115 de la Ley 5 de 1992, propongo ADICIONAR UN ARTÍCULO NUEVO al Proyecto de Ley 019 de 2020 Cámara, que indique:

"Artículo nuevo. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia Financiera remitirán, dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República un informe que contenga el estado y avances del país en el tema de seguridad vial y evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)."

JUSTIFICACIÓN

Propongo lo anterior, por cuanto dicho informe serviría como soporte para hacer seguimiento y evaluar el impacto o efecto de la ley en estos temas, así como permitiría determinar las acciones faltantes por hacer o que pueden mejorarse; todo esto dirigido al fortalecimiento de las medidas de seguridad vial y a la reducción de ocurrencia de siniestros viales, así como a la promoción de la cultura de seguridad vial.

Propongo que el informe sea elaborado por el Ministerio de Transporte, como cabeza del sector, por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, adscrita a dicho ministerio y encargada de prevenir y controlar la siniestralidad vial, y la Superintendencia Financiera de Colombia, como encargada de vigilar y supervisar el cumplimiento oportuno de los compromisos de las entidades aseguradoras.

JHON ARLEY MURILLO BENITEZ
Representante a la Cámara
Partido Colombia Renaciente

SECRETARIA GENERAL LEYES
07 ABR 2021
RECIBIDO
HORA: 3:54 PM

Art NUEVO
Art 1

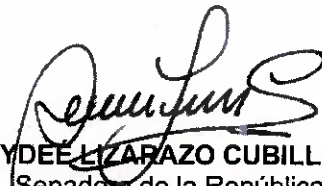
Proposición

Adiciónese un artículo nuevo proyecto de Ley N° 019 de 2020 Cámara, acumulado con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 Cámara y 221 de 2020 cámara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)", se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones".

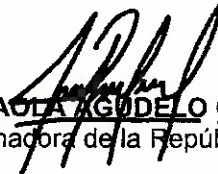
Artículo nuevo. Estrategias para incentivar comportamientos ejemplares en la vía. Las entidades del Sector Transporte desarrollarán estrategias que incentiven en los conductores comportamientos ejemplares en las vías, u otros comportamientos de cultura de seguridad vial que impliquen su interacción con los demás actores de la vía, esto de acuerdo con los lineamientos y estudios desarrollados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, o la que haga sus veces.



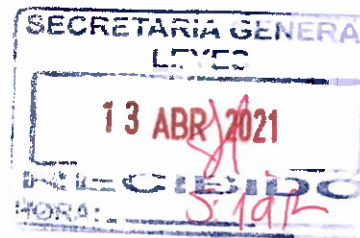
IRMA LUZ HERRERA RODRIGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá



AYDEE LIZARAZO CUBILLOS
Senadora de la República



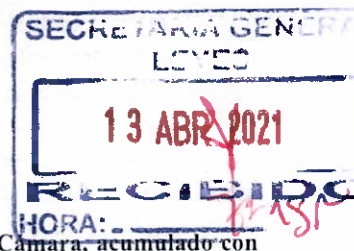
ANA PAULA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República





Bogotá D.C., abril de 2021.

Proposición



Adiciónese un artículo nuevo al Proyecto de Ley N° 019 de 2020, Cámara, acumulado con los proyectos de ley No. 155 de 2020 Cámara y 221 de 2020 Cámara. "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:

Artículo Nuevo. Presentación del Plan Nacional de Solución a las Problemáticas en el SOAT. El Gobierno Nacional en un término no mayor de 6 meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, deberá entregar en las Secretarías Generales tanto de Senado como de Cámara de Representantes un plan detallado de mitigación y superación de las problemáticas que afectan el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), de forma puntual, pero no exclusiva: la administración de los recursos por parte de las aseguradoras, la alta evasión, la alta accidentalidad e incremento de costos de coberturas, y el fraude sobre el seguro.

Dicho plan deberá ser expuesto ante el Congreso de la República en sesión plenaria por separado tanto al Senado de la República como a la Cámara de Representantes.

Exposición de motivos

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es un seguro obligatorio para los vehículos automotores que transiten en las vías de la nación. Su obligatoriedad se sustenta en una función social¹ relacionada con la atención inmediata, sin barreras administrativas o económicas, para las víctimas de accidentes de tránsito, incluso las ocasionadas por vehículos no asegurados o no identificados². Las coberturas a las víctimas son: atención médica, quirúrgica, farmacéutica, y demás gastos hospitalarios, gastos funerarios, indemnizaciones por incapacidades permanentes y gastos de transporte³.

Como se evidencia la relevancia del seguro es considerable dada la finalidad del mismo. Sin embargo, y a pesar de su importancia, desde hace unos años el seguro presenta dificultades que pueden poner en riesgo su sostenibilidad a futuro. Las principales causas que afectan la sostenibilidad del seguro son:

La administración de los recursos recaudados por las aseguradoras puede ser más eficiente. Un porcentaje alto de dinero recaudado por estas no se destina al pago de las coberturas del seguro. En respuesta dada el 19 de febrero de 2021, por la Superintendencia Financiera se entregó información sobre la destinación dada a los dineros que recaudan las aseguradoras por las pólizas SOAT que compran los ciudadanos. Al revisar los datos queda en evidencia que para los años 2015 a 2020, entre el 27% al 33% del total del dinero recaudado no se usa para pagar atenciones a personas con causa en siniestros de tránsito. En cifras económicas esa diferencia representa: para el año 2015, \$ 479.282 millones de pesos; para el 2016, \$ 485.366 millones de pesos; para

¹ Existen otras finalidades para el SOAT, las que se omitirán en la presente proposición. Para revisar las mismas revisar el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (de ahora en adelante EOSF) y el Decreto Único Reglamentario Salud 780 de 2016. Decreto 56 de 2015.

² En este caso los gastos son asumidos por el ADRES y los recursos provienen de las primas SOAT que pagan los conductores que las adquieren. Aproximadamente el 42% del recaudo de la prima SOAT se transfiere al ADRES.

³ Conforme a los artículos 193 y 194 EOSF, Decreto Ley 663 de 1993.

el 2017, \$ 538.468 millones de pesos; para el 2018, \$ 722.046 millones de pesos; para 2019, \$ 650.144 millones de pesos; en 2020, 598.325 millones de pesos.

Las cifras presentadas son considerablemente altas. A estas se podría brindar un manejo más eficiente en el que se destinen estos recursos al objetivo del seguro: dar garantía a los tratamientos médicos de víctimas de accidentes de tránsito y demás coberturas. Para ello, es necesario auditar la labor de las aseguradoras sobre la administración de los recursos que recaudan para dar un manejo más eficiente en beneficio de la ciudadanía.

Como segunda causa, se tiene una tasa de evasión alta. Para el 2020, el total del parque automotor fue de 15'955.484 vehículos, de estos 7'515.964 vehículos no contaban con el seguro, esto representa el 48% del total del parque automotor⁴. El resultado es cerca de la mitad de los vehículos en el país no tienen el seguro vigente. Por su parte las entidades territoriales en las que hay mayor número de vehículos sin SOAT son: en primer lugar Antioquia, seguida por Valle del Cauca, Bogotá, Cundinamarca y Santander⁵. Las sanciones para conducir sin portar el seguro son la imposición de una orden de comparendo D02 por valor de 1 salario mínimo mensual legal vigente y la inmovilización del vehículo⁶. Durante los meses de marzo a diciembre del año 2020 se presentaron 223.366 ordenes de comparendo y 51.561 inmovilizaciones por la misma infracción⁷, esto representa que son sancionados con inmovilización el 1% y con comparendo el 3% del total de vehículos que no cuentan con SOAT.

Como tercera causa que genera una amenaza para el SOAT se encuentra el incremento de la accidentalidad relacionada con tránsito. El número de víctimas atendidas por accidentes de tránsito a nivel nacional, entre 2015 a 2019, se incrementó en un 5%. En consecuencia, los valores reconocidos por las diferentes coberturas han incrementado de forma constante. FASECOLDA informó los valores reconocidos por cada cobertura durante los últimos 5 años: el crecimiento de los pagos por transporte fue del 41%; el de los gastos quirúrgicos, farmacéuticos, hospitalarios y médicos fue de 9%; el de los gastos por muerte y gastos fúnebres fue de un 5%; los gastos por incapacidad permanente e indemnizaciones se incrementaron en un 18%. Las entidades territoriales donde más se presentan accidentes y pagos por las coberturas son (de mayor a menor): Antioquia, este departamento ha aportado el 23% del total de víctimas en los últimos 5 años; Valle del Cauca, ha aportado el 16%; y Bogotá, el 10%; Santander y Atlántico, son el cuarto y quinto departamento con mayor accidentalidad en los últimos 5 años, entre ambos han aportado el 11% de víctimas de accidentes de tránsito⁸.

La cuarta causa que amenaza al SOAT son los fraudes. Para los años 2011 y 2012 (no se tiene información más reciente sobre el tema) la Cámara SOAT de FASECOLDA realizó una encuesta "objeciones no subsanables SOAT"⁹ por medio de este estudio se presentan las cifras que se evitaron pagar por fraude en el SOAT. Se aclara que no se tiene la información sobre qué dinero se ha pagado por fraudes al seguro. En el siguiente cuadro se presentan el tipo de acciones que generan objeciones por parte de las aseguradoras para no realizar el pago de la póliza SOAT reclamada.

⁴ Información suministrada por el Ministerio de Tránsito y Transporte.

⁵ Información suministrada por el Ministerio de Tránsito y Transporte.

⁶ Artículo 131 de la ley 769 de 2002.

⁷ Información brindada por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA).

⁸ Los anteriores datos fueron entregados por FASECOLDA en respuesta a diferentes solicitudes formuladas.

⁹ Revista FASECOLDA año 2013, pág. 63 a 67.





Tabla 1: Objeciones de Causales con Posible Intento de Fraude

Causales con Posible Fraude	Número de Objeciones	Participación Número	Valor de Objeciones (millones de pesos)	Participación Valor	Valor Promedio de Objeción (pesos)
No accidente de tránsito	6.416	10,2%	4.973	11,6%	775.094
Pólizas falsas, adulteradas o robadas	5.950	9,4%	3.695	8,7%	621.008
Concurrencia	2.541	4,0%	3.015	7,1%	1.186.541
Inconsistencia de documentos no subsanables	1.123	1,8%	1.251	2,9%	1.113.980
Servicios o entidades no habilitadas	1.756	2,8%	762	1,8%	433.941
Servicio cobrado previamente o doble cobro	1.039	1,6%	576	1,3%	554.379
Servicios no prestados	57	0,1%	13	0,0%	228.070
Póliza cancelada	0	0,0%	0	0,0%	-
Total	18.882	29,9%	14.285	33,5%	756.541

Revista FASECOLDA, año 2013, pág. 64.

De la anterior tabla se evidencia que hubo 18.882 reclamaciones que fueron objetadas por valor de 14.285 millones de pesos. De estas cifras las dos mayores actuaciones fraudulentas son el intento de pasar lesiones en la integridad de una persona como accidente de tránsito sin serlo y presentar pólizas falsas, adulteradas o robadas. Para el año 2016, la misma entidad informó el incremento de pérdidas de recursos para el seguro SOAT por fraudes entre los años 2013 a 2015, por valor de 160.000'000.000 (ciento sesenta mil millones de pesos), valor de reclamaciones fraudulentas ante entidades privadas. Se recuerda que el ADRES asume el pago de las coberturas del SOAT sobre los accidentes de tránsito ocasionados por vehículos sin la póliza vigente, no identificados o que se han fugado. Referente a este punto la entidad competente no dio respuesta sobre los montos perdidos, recuperados o impedido que se perdieran, referente a fraude para el seguro, a pesar de haberla solicitado. La respuesta se limitó a mencionar la presentación de 54 denuncias instauradas por la Unión Temporal FOSYGA 2014, en el marco de auditoría 043 de 2013, y otra radicada en 2019 directamente por el ADRES. Se considera la probabilidad de existencia de una cifra alta de costos por los fraudes al ADRES en cubrimiento de la póliza SOAT que se desconoce.

Con lo anterior se ha puesto en evidencia cuatro grandes problemáticas que afectan al seguro y amenazan la sostenibilidad del mismo. En la actualidad la tarifa del seguro para los diferentes vehículos se considera alta y de continuar empeorando la situación de los tres factores mencionados seguramente la tarifa continuará en aumento. Ello, porque es una obligación del Estado garantizar el objeto del proyecto de ley: la atención médica inmediata a las víctimas de accidentes de tránsito.

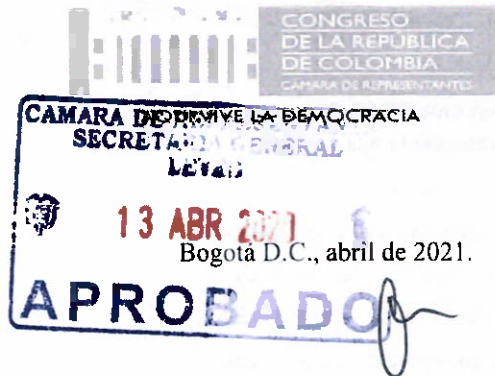
A este momento los ciudadanos que adquieren el pago de su póliza SOAT asumen cargas económicas adicionales por las personas que no lo adquieren y por la administración dada a los recursos que ellos pagan. Ellos deben subsidiar los accidentes de las personas que no pagan su seguro; asumen los excesos de los gastos para garantizar las coberturas de las víctimas por la alta accidentalidad; y deben asumir los costos de fraude. Se parte de la necesidad en tomar acciones para mejorar las condiciones vigentes del SOAT.

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO
Representante a la Cámara



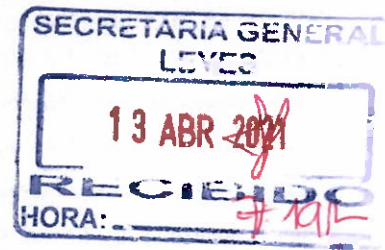
AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO
Representante a la Cámara



ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO
Representante a la Cámara

Aval



Proposición

Adiciónese un artículo nuevo al Proyecto de Ley N° 019 de 2020, Cámara, acumulado con los proyectos de ley No. 155 de 2020 Cámara y 221 de 2020 Cámara. "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones", el cual quedará así:

ARTÍCULO NUEVO. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, deberá haber culminado dentro de los 6 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS -ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Tránsito y Transporte y el Ministerio de Salud y Protección Social, deberán implementar las medidas recomendadas en el estudio. Para ello, deberán destinar los recursos que permitan el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica del ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad.

Dichos estudios deberán ser expuesto ante el Congreso de la República en sesión plenaria por separado tanto al Senado de la República como a la Cámara de Representantes.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

Los costos que asume el sistema de salud a través del ADRES por concepto de atención a víctimas de accidentes de tránsito de vehículos no identificados, en fuga o que no contaban con el seguro, es alta y su porcentaje de recuperación es bajo. Entre 2010 a 2018, el ADRES canceló \$1.085.014.000.000 de pesos por coberturas del seguro. Sobre esta cifra la oficina de Asesoría Jurídica – Grupo de Cobro coactivo del ADRES, ha adelantado procesos de cobro coactivo, para la misma vigencia (2010-2018) por valor de \$330.103.874.607, última cifra que solo representa el 30.42% del total del dinero pagado por el ADRES. Los pagos sobre lo reclamado equivalen a \$6.330.324.355, lo cual representa poco menos del 2% del total del dinero asumido por el ADRES¹.

¹ Congreso de la República, Gaceta No. 692 de 2020, exposición de motivos proyecto de ley 221 de 2020, pág. 5.



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO
Representante a la Cámara

Es claro que la efectividad en el recaudo del ADRES es bastante reducida en comparación con el pago efectuado. Esa situación genera diversas circunstancias adversas como el mensaje de impunidad a los conductores infractores que se ven involucrados en accidentes de tránsito sin tener el SOAT vigente o que se fugan; incrementan los costos de las tarifas del SOAT de los ciudadanos que lo adquieren; reducen los recursos públicos para la salud y por consiguiente privan de atención médica a otras personas, entre otras.

Dado lo anterior es imperativo realizar un diagnóstico sobre las capacidades institucionales, técnicas, tecnológicas y de gestión del ADRES en la recuperación de cartera. Con ello, implementar medidas para mejorar las falencias encontradas.

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO
Representante a la Cámara

Constancia

A4 3



MAURICIO TORO ORJUELA
Representante a la Cámara- Bogotá

Proposición

PROYECTO DE LEY NÚMERO 019 de 2020 Cámara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)", se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones"

Modifíquese el artículo 3 del Proyecto de Ley 019 de 2020 Cámara de la siguiente manera:

Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:

ARTÍCULO 42A. ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple entre vehículos.

La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el párrafo primero (1°) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada.

~~A efectos de evitar un incremento en el valor de la póliza, las compañías aseguradoras eliminarán el reconocimiento de comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros.~~

MAURICIO TORO ORJUELA
Representante a la Cámara- Bogotá



AQUIVIVE LA DEMOCRACIA

Constancia

AV 3



Jose Luis Pinedo Campo
Representante por el Departamento del Magdalena

Modifíquese y adiciónese el parágrafo 2 del artículo 42 A del Proyecto No. 155 de 2020 Cámara y No. 221 de 2020 cámara "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)", se modifica la Ley el e como a y el f como b, el cual quedará así:

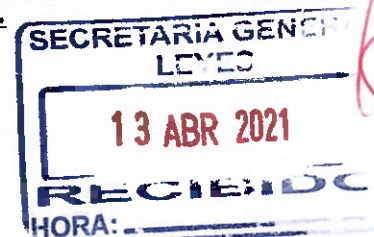
ARTÍCULO 42A.ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple entre vehículos.

La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo primero (1°) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada.

A efectos de evitar un incremento en el valor de la póliza, las compañías aseguradoras eliminarán el reconocimiento de comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros.

Parágrafo 1°. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.

Parágrafo 2°. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, facúltese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF) **y que en todo caso, en adelante se podrá realizar la renovación de la contratación de este seguro obligatorio de forma parcial, a juicio del propietario, por periodos trimestrales, siempre y cuando no haya cambio de propietario en el último año y sea vehículo particular.**



1
CALC



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Jose Luis Pinedo Campo
Representante por el Departamento del Magdalena

JOSE LUÍS PINEDO CAMPO
Representante a la Cámara
Departamento de Magdalena

JUSTIFICACIÓN

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, contemplado en el artículo 42 de la ley 769 de 2002 garantiza la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple entre vehículos, pero hay casos donde por tener la certeza que un vehículo no transitará en determinado tiempo o lapso de tiempo en las vías del territorio nacional, pues no es necesario que se contrate el seguro por la totalidad de un año, es decir, se debe dejar esa posibilidad en la ley, para que a juicio del propietario del vehículo, en eventos donde por ejemplo sale del país por una larga temporada y ese vehículo no queda a disposición de otra persona, en casos así, se debe dar la posibilidad que el contribuyente pueda por ese lapso poderse ahorrar el valor del mismo.



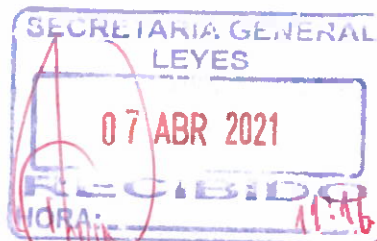
AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Jose Luis Pinedo Campo
Representante por el Departamento del Magdalena

JUSTIFICACIÓN

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, contemplado en el artículo 42 de la ley 769 de 2002 garantiza la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple entre vehículos, pero hay casos donde por tener la certeza que un vehículo no transitará en determinado tiempo o lapso de tiempo en las vías del territorio nacional, pues no es necesario que se contrate el seguro por la totalidad de un año, es decir, se debe dejar esa posibilidad en la ley, para que a juicio del propietario del vehículo, en eventos donde por ejemplo sale del país por una larga temporada y ese vehículo no queda a disposición de otra persona, en casos así, se debe dar la posibilidad que el contribuyente pueda por ese lapso poderse ahorrar el valor del mismo.

C. J. Stancu



Doctores

GERMAN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ**Presidente****JORGE HUMBERTO MANTILLA**

Secretario General

Cámara de Representantes

PROPOSICIÓN

MODIFIQUESE el inciso primero del artículo 03 del proyecto de Ley No. Proyecto de Ley N° 019 de 2020 Cámara, acumulado con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 Cámara y 221 de 2020 cámara “Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)”, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”, el cual quedará así.

Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:

ARTÍCULO 42A. ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 garantizará de manera subsidiaria la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple entre vehículos.


La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el párrafo primero (1°) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada.

Jaime Rodríguez Contreras
Oficina 614-615 Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 #8-68 ext. 3078-3079
2018-2022

A efectos de evitar un incremento en el valor de la póliza, las compañías aseguradoras eliminarán el reconocimiento de comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros.

Parágrafo 1º. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.

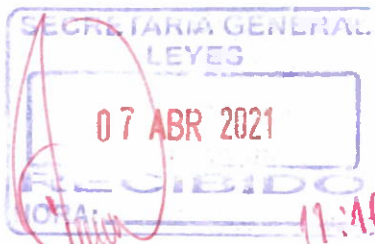
Parágrafo 2º. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, facúltese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).



JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS

Representante a la Cámara

Departamento del Meta



JUSTIFICACIÓN

De conformidad con la finalidad del SOAT, éste no tiene una destinación para daños materiales, por el contrario se creó con el fin de asistir de manera oportuna a las personas que puedan salir lesionadas en un accidente de tránsito. En ese orden de ideas se estaría desnaturalizando el objeto del seguro. Sin embargo, atendiendo la posibilidad de que pueda de manera subsidiaria cubrir estos daños materiales se propone la modificación radicada.

Aunado a ello se debe considerar que existe la obligación legal de adquirir un seguro contra todo riesgo que cubra los daños ocasionado a terceros de conformidad a la responsabilidad civil extracontractual del Código Civil, artículo 2341.


JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS
Representante a la Cámara
Departamento del Meta

Jaime Rodríguez Contreras
Oficina 614-615 Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 #8-68 ext. 3078-3079
2018-2022

PROPOSICIÓN ELIMINATORIA

Elimínese el siguiente artículo del Proyecto de Ley número y No. 019 de 2020C acumulado con los proyectos de Ley No.155 de 2020 Cámara y No. 221 de 2020 "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones."

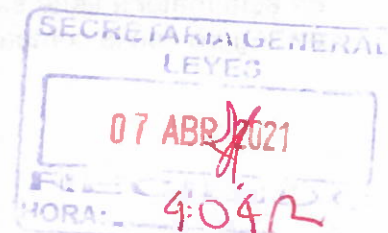
Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:

ARTÍCULO 42A. ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple entre vehículos.

La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el párrafo primero (1°) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada. A efectos de evitar un incremento en el valor de la póliza, las compañías aseguradoras eliminarán el reconocimiento de comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros.

Parágrafo 1º. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.

Parágrafo 2º. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, facúltese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).



AQUIVIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 No. 8-68 Of. 408B-Bogotá, D.C.
PBX: 4325100 Ext 4482-3432
gabriel.vallejo@camara.gov.co

Cordialmente



GABRIEL JAIME VALLEJO CHUJFI
Representante a la Cámara por Risaralda

JUSTIFICACIÓN

Es importante destacar que la naturaleza jurídica del SOAT lo clasifica como un **seguro de accidentes personales, enmarcado dentro de la clasificación de los seguros de personas** y por ello le son aplicables los artículos 1137 a 1162 del Código de Comercio, es decir, que **el SOAT es un seguro de naturaleza de accidentes personales y no de daños**. Por ello, **la afectación del seguro no está condicionada a la responsabilidad del tomador causante del daño, además cabe anotar que, el SOAT al ser un seguro de accidentes personales con una finalidad de tipo social y solidario que busca proteger la vida, salud e integridad de las víctimas de accidentes de tránsito**, en ningún caso da cobertura a su patrimonio.

No es loable adicionar coberturas al SOAT inherentes a seguros de daños, pues **la finalidad de este seguro es la protección de las víctimas de accidentes de tránsito y en ningún caso procede destinar los recursos para el pago de daños a bienes de terceros causados en el accidente**. La propuesta puede resultar inviable, dada la limitación de los recursos del SOAT para la atención de las víctimas de accidentes de tránsito y adicionar una nueva cobertura para el pago de bienes de materiales de terceros, **haría inviable e insostenible la operación del seguro para atender a las víctimas**.

Adicionalmente, el contrato de intermediación de seguros es propio del derecho Comercial, esta figura corresponde a las actividades ejercidas por los corredores y agentes de seguros, cuya principal función es la de estudiar los requerimientos que en esta materia tiene su cliente futuro "tomador" con el fin de suscribir un contrato de seguro con la compañía aseguradora que le expida la respectiva póliza.

Los intermediarios son actores económicos fundamentales para el funcionamiento eficiente del mercado de seguros. Particularmente en relación con el SOAT, los intermediarios de seguros cumplen una función relevante, pues si bien, actualmente la póliza cumplió un proceso de desmaterialización y puede ser obtenida de forma electrónica, en muchos municipios del país las personas no cuentan con una conexión a para la suscripción de la póliza por medios digitales, dejando como única opción la compra física de la póliza a través de los intermediarios de seguros en agencias o corredores que lo comercialicen.

Dicho lo anterior, la eliminación de la comisión que se reconoce a los intermediarios de seguros en su calidad de actores económicos para la comercialización del SOAT, no solo afectaría la relación jurídica privada entre el asegurador y el intermediario, sino también, la posibilidad de adquirir la póliza por parte de las personas que no tienen acceso a medios tecnológicos, motivo este, que incentiva la evasión del seguro por la dificultad de acceso para su consecución.

Frente al uso de herramientas tecnológicas, las políticas encaminadas al mejoramiento de aspectos relacionados con la movilidad y seguridad vial se encuentran en cabeza del Ministerio de Transporte, lo que permite entrever que no es dable asignar esas funciones u asignar el desarrollo de estas políticas con cargo al SOAT, el cual tiene un fundamento y objeto diferente y no es una función que deba estar en cabeza de personas jurídicas de derecho privado. Por lo cual, la iniciativa propuesta debe ser desarrollada por el Ministerio de Transporte y no corresponde asignar recursos del SOAT para la implementación de dichas políticas, pues cambiar la destinación de recursos va en detrimento de la atención de las víctimas de accidentes de tránsito.

Frente a la propuesta, es importante recordar que el Ministerio de Transporte es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país (Decreto 087 de 2011). A su vez el Artículo 3° de la Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte, acerca de la implementación de nuevas tecnologías asociadas con los informes de accidentes de tránsito, define expresamente que únicamente estarán en cabeza de las

AQUIVIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 No. 8-68 Of. 408B-Bogotá, D.C.
PBX: 4325100 Ext 4482-3432
gabriel.vallejo@camara.gov.co



**GABRIEL
VALLEJO CHUJFI**
MARCAMOS LA DIFERENCIA

autoridades de Transito, quienes son encargados y están facultados para desarrollar propuestas relacionadas con dichas materias.

AQUIVIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 No. 8-68 Of.408B-Bogotá, D.C.
PBX:4325100 Ext 4482-3432
gabriel.vallejo@camara.gov.co

PROPOSICIÓN ELIMINATORIA

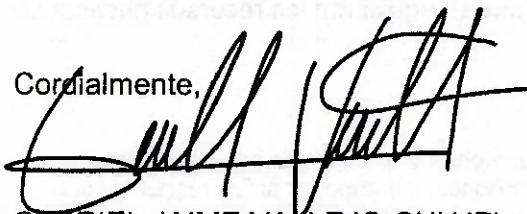
Elimínese el siguiente artículo del Proyecto de Ley número y No. 019 de 2020C acumulado con los proyectos de Ley No.155 de 2020 Cámara y No. 221 de 2020 "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones."

~~Artículo 2:~~ Adiciónense los párrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

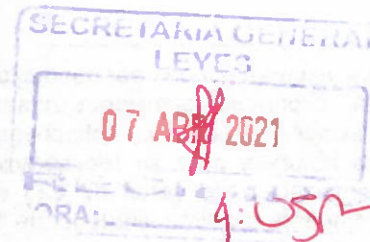
~~Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del quince por ciento (15%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT); b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinte por ciento (20%) en el valor de la tarifa del SOAT; c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinticinco por ciento del (25%) en el valor de la tarifa del SOAT; d) en los cuatro (4) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta por ciento del (30%) en el valor de la tarifa del SOAT.; e) Si cumple cinco años o más sin hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta y cinco por ciento del (35%) en el valor de la tarifa del SOAT.~~

~~Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.~~

Cordialmente,



GABRIEL JAIME VALLEJO CHUJFI
Representante a la Cámara



AQUIVIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 No. 8-68 Of. 408B-Bogotá, D.C.
PBX: 4325100 Ext 4482-3432
gabriel.vallejo@camara.gov.co

JUSTIFICACIÓN

La incorporación de estos descuentos afecta la sostenibilidad del SOAT y, por lo tanto, la atención en salud de las cerca de 700 mil víctimas que anualmente son atendidas con cargo a este seguro. Cabe anotar que, el valor de estas atenciones supera el \$1,6 billones anuales¹, pues para poder pagar el valor de las atenciones de todas las víctimas de accidentes de tránsito, **el SOAT funciona como una gran bolsa de recursos en la que se necesitan los aportes de la totalidad de los tomadores del seguro, pues es imposible cubrir tal magnitud sólo con las primas de los que se siniestran.**

Con el fin de recaudar los recursos necesarios para poder atender los siniestros y la operación del ramo, cada año la Superintendencia Financiera de Colombia hace los análisis técnicos pertinentes para determinar la tarifa de dicho seguro. Así, **en la medida que se necesiten menos recursos para atender los siniestros, la tarifa del seguro se reduce (como sucedió con la tarifa de 2021 que se redujo frente a la del 2020) y si aumentan las exigencias de recursos ya sea por un mayor número de víctimas en un año o mayor costo de la atención en salud, la tarifa deberá aumentar para que esa gran bolsa de recursos alcance.** Los descuentos sobre la tarifa SOAT, propuestos en esta iniciativa, llevarían a un muy probable aumento en la tarifa de este seguro porque sin duda, bajarían los aportes a esa gran bolsa de recursos de donde se cubren todas las atenciones a las víctimas de accidentes de tránsito.

En el SOAT, **la proporción de pólizas que registran un siniestro al año es de alrededor del 10% del total de pólizas vigentes, por lo tanto, los descuentos propuestos en la iniciativa aplicarían a cerca del 90% de las pólizas, lo cual haría financieramente inviable este seguro.** Esto tendría un efecto aún más adverso, teniendo en cuenta que **la iniciativa propone implementar descuentos sobre la tarifa SOAT, pero no garantiza que baje el número de víctimas de accidentes de tránsito, ni que baje el costo de sus atenciones;** Es decir, es como si se esperara que con menos recursos el seguro deba cubrir lo mismo, pero esto no es posible a menos que se equilibren los recursos necesarios mediante una mayor tarifa del seguro.

¹ Las víctimas pueden ser conductores, pasajeros o peatones y a cada uno se le garantiza que el SOAT cubrirá sus atenciones en salud hasta por \$24 millones, sin importar si fue responsable o no del accidente, o si en un solo choque resultaron 1 o 50 personas lesionadas: cada una cuenta con esos recursos para su recuperación, o en caso de fallecimiento, sus familiares recibirán una indemnización de cerca de \$23 millones y en caso de que queden con incapacidad total y permanente recibirán alrededor de \$5 millones

El SOAT contempla subsidios en la tarifa de vehículos como las motos, que se cubren con una mayor tarifa de los vehículos como carros, camperos y camionetas. Si no existiera este esquema de subsidios, la póliza de una moto costaría más de \$1 millón, pero la de un automóvil familiar, tendría una tarifa por debajo de \$50 mil (FASECOLDA, 2021). Es así como **el esquema de subsidios que opera en el SOAT ayuda a que el sistema propenda por la suficiencia, la equidad y la moderación en el valor del seguro.**

Además, **el 45% de los recursos que se recaudan a través del SOAT se destinan principalmente al sistema general de salud a través de la ADRES y el 55% restante, es lo que se utiliza para cubrir los siniestros y la operación del ramo.** Este tipo de seguro es un instrumento a través del cual se recaudan alrededor de \$2 billones anuales que se transfieren directamente al sistema nacional de salud y cerca de \$87 mil millones que se transfieren a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV); **el efecto de una medida como la que se propone con este proyecto de ley necesariamente llevaría a una disminución de recursos para el sistema de salud y para la ANSV, pues cualquier disminución vía descuentos, implica un menor recaudo para esas entidades.**

Esta propuesta, **haría muy difícil la implementación del esquema de subsidios cruzados en la tarifa, pues llevaría al sistema a un nivel de incertidumbre y volatilidad** que tendría más sentido que todos pagaran lo que representa su riesgo, aunque ello implique llevar a que el subsidio que se otorga en la tarifa de las motos sufriera una eventual disminución o eliminación. Los efectos de este proyecto son adversos, pues la bolsa de recursos para cubrir las víctimas de accidentes de tránsito sería imposible pretender cubrirlo con recargos a los que sí usaron el SOAT y eso llevaría a una insuficiencia de recursos que terminaría acabando con el este seguro que cubre a todos los habitantes del país.

