



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 236

Bogotá, D. C., miércoles, 13 de marzo de 2024

EDICIÓN DE 14 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PROYECTOS DE LEY

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 255 DE 2024 SENADO

por la cual se establecen lineamientos de uso de inteligencia artificial para mejorar la eficiencia en disminución de siniestros viales y sus costos, automatizando los procesos de análisis y control de riesgos de siniestralidad vial en tiempo real con IA.

Bogotá D.C., 13 de marzo de 2024

Señor  
IVAN LEONIDAS NAME VÁSQUEZ  
Presidente  
Senado de la República  
Ciudad

Asunto: Radicación proyecto de ley 'Por la cual se establecen lineamientos de uso de inteligencia artificial para mejorar la eficiencia en disminución de siniestros viales y sus costos, automatizando los procesos de análisis y control de riesgos de siniestralidad vial en tiempo real con IA'.

Respetado presidente,

En uso de las facultades conferidas por la Constitución Política y la Ley 5 de 1992, radico para consideración del Senado de la República el proyecto de ley 'Por la cual se establecen lineamientos de uso de inteligencia artificial para mejorar la eficiencia en disminución de siniestros viales y sus costos, automatizando los procesos de análisis y control de riesgos de siniestralidad vial en tiempo real con IA'.

Firma,

GUIDO ECHEVERRI PIEDRAHITA  
Senador de la República

Hernando González

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 100 y ss Ley 6 de 1992)

El día 13 del mes de marzo del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 255 Acto Legislativo N° \_\_\_\_\_, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: H. Guido Echeverri Piedrahita -

H. R. Hernando González

SECRETARIO GENERAL

PROYECTO DE LEY N° 299 DE 2024

'Por la cual se establecen lineamientos de uso de inteligencia artificial para mejorar la eficiencia en disminución de siniestros viales y sus costos, automatizando los procesos de análisis y control de riesgos de siniestralidad vial en tiempo real con IA'

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1º. La presente ley establece lineamientos de uso de inteligencia artificial para mejorar la eficiencia en disminución de siniestros viales y sus costos, automatizando los procesos de análisis y control de riesgos de siniestralidad vial en tiempo real con IA'.

Artículo 2º. Ámbito de aplicación. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con el Ministerio de Transporte, implementarán las disposiciones aquí contenidas en todo el territorio nacional, de acuerdo con el marco fiscal de mediano plazo y sus capacidades propias, salvaguardando la autonomía de las entidades territoriales, las cuales concurrirán con lo necesario para las fases de formulación, implementación y evaluación.

Artículo 3º. Definiciones. Para efectos de la presente ley, se establecen las siguientes definiciones.

- 1. Tiempo Real: En sistemas informáticos, se define como el tiempo que un sistema computacional tarda en ejecutar los procesos hasta comunicar el resultado esperado a través de internet o redes inalámbricas con el correspondiente tiempo que tarda la información en viajar por las redes hasta que es entregado a los usuarios o interesados. Para efectos de la presente ley, se establece entre una milésima de segundo y treinta minutos.
2. IA o 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. La IA puede analizar grandes cantidades de datos en tiempo real y detectar patrones y anomalías que podrían indicar una amenaza de seguridad, además de aprender y mejorar.
3. Automatización de proceso de análisis de riesgo vial en tiempo real: Implementación de procesos y sistemas informáticos que integren tecnologías de inteligencia artificial para adquirir, analizar, procesar en tiempo real y sin intervención humana directa, los datos de riesgos de posibles siniestros viales antes de que los riesgos se conviertan en muertes y

lesionados en siniestros viales de alto costo (predicción), datos obtenidos cada segundo directamente de la fuente primaria de datos de las vías y actores viales en tiempo real, los cuales son millones de datos por segundo, grandes volúmenes de datos de actores viales, vehículos, infraestructura, condiciones ambientales y otros indicadores relevantes que en tiempo real se analizan, facilitando la toma de decisiones inteligentes basada en datos para la mejora de la seguridad vial anticipándose a los siniestros con alertas de riesgo de siniestro en tiempo real. Estos procesos y sistemas tienen como fin la predicción y prevención con ayuda de la inteligencia artificial.

- 4. Automatización de control de riesgos de siniestralidad vial en tiempo real: Procesos ejecutados con tecnologías de información y comunicación, incluida la inteligencia artificial para aumentar en más de 90% la eficacia del control de riesgos viales en las vías en tiempo real, con auditoría en tiempo real a las acciones de control en vía, la trazabilidad y estadísticas para la mejora continua de las acciones de seguridad vial, cuyo objetivo es salvar más vidas haciendo control en vía al riesgo antes de que el riesgo se convierta en muertes y lesionados en siniestros viales los cuales tienen altos costos.

Artículo 4º. Lineamientos para la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Transporte y las entidades territoriales.

- 1. La Agencia Nacional de Seguridad Vial incluirá en sus actividades misionales, planeación, inversiones y acciones en pro de la seguridad vial, los datos en tiempo real de riesgos de siniestralidad vial de que trata la presente ley, en adición a los datos de muertes y lesionados en siniestros viales ya ocurridos que reporta el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Lo anterior será aplicable a los aspectos misionales y a la ejecución del presupuesto de inversión de la entidad para disminuir los siniestros viales, usando datos de riesgo vial en tiempo real con herramientas de IA.
2. Los sistemas y las tecnologías de las que trata esta ley incluirán la captura de datos en tiempo real desde la fuente primaria de datos de riesgo, que corresponde a las vías y los actores viales, la automatización de los procesos para obtener los datos del riesgo en tiempo real, el control en vía y la mitigación del riesgo en tiempo real, con la alerta a las autoridades en vía sobre el riesgo, para que puedan actuar en tiempo real, evitando que el riesgo se convierta en un posible siniestro vial.
3. Los sistemas y las tecnologías de las que trata esta ley buscarán la automatización de los procesos de auditoría de las acciones de las autoridades frente al riesgo, la impresión de formatos asociados al riesgo, la información de las campañas de seguridad vial frente a riesgo identificados en vía, generando simultáneamente información estadística y control operativo, tanto en tiempo real como para uso posterior estadístico y de análisis, enmarcado en los fines de la presente ley.
4. La Agencia Nacional de Seguridad Vial coordinará en los propósitos de la presente ley a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a los agentes de tránsito.

- 5. Los datos y la información producida por la tecnología de IA que genere los datos de riesgo vial en tiempo real deberán ser verificada por las autoridades de tránsito que en operativos en vía entren en contacto con el riesgo perfilado. Las acciones de las autoridades de tránsito en las vías, frente al riesgo perfilado, serán auditadas en tiempo real por la tecnología de inteligencia artificial y supervisadas por los órganos de control, incluyendo la Superintendencia de Transporte, con el fin de controlar y evitar omisiones al deber legal por parte de las autoridades de tránsito operativas en vía.
6. Las bases de datos, información y demás insumos que se requieran para que las herramientas tecnológicas de inteligencia artificial puedan operar y lograr el propósito de la presente ley, incluyen pero se limitan a las siguientes fuentes de datos que serán gratuitas para los fines de evitar siniestros viales, bases de datos de SOAT y su vigencia, bases de datos de Revisión Técnica de Vehículos y su vigencia, base de datos de las placas de todos los vehículos matriculados en Colombia, bases de datos de Planes Estratégicos de Seguridad Vial, bases de datos de los CDA, bases de datos de comparendos, bases de datos de Terminales de transporte y transporte público, base de datos de transporte de carga, base de datos del SIMIT, base de datos de organismos de transporte y organismos de apoyo al tránsito, las bases de datos que maneja la Agencia Nacional de Seguridad vial, las bases de datos de la Superintendencia de Transporte, entre otras acordadas a los fines de la presente ley.

Artículo 5º. Lineamientos de inteligencia artificial para la gestión de riesgos de siniestralidad vial en tiempo real. Las autoridades de las que trata el artículo anterior actuarán en colaboración con entidades del sector público y privado bajo el principio de solidaridad, con el fin de implementar:

- 1. Sensores para recopilar datos que alimenten los procesos de IA: Instalación o uso de dispositivos existentes como sensores de todo tipo, cámaras de seguridad, cámaras de aforo vehicular, cámaras de foto multa, señales viales inteligentes que además de señalar las vías cumplan funciones de recopilar datos y transmitirlos en tiempo real, además de cualquier otro dispositivo que pueda suministrar datos en procesos de Inteligencia Artificial para hacer análisis de riesgo y comunicar las alertas de riesgo en tiempo real, para actuar de manera instantánea en las vías evitando que el riesgo perfilado por la IA se convierta en muertes y lesionados en siniestros viales.

Estas señales viales inteligentes, cámaras y/o sensores móviles o fijos en puntos críticos y tramos de vías, promoverán de forma progresiva la autonomía energética basada en energías renovables para la transición energética en materia de inteligencia artificial para la seguridad vial y no dependencia de la disponibilidad de red eléctrica en sitios apartados, ni pérdida de la operación por cortes de energía, para que capturen datos en tiempo real de las vías sobre flujos de tráfico, velocidades, factores ambientales, operación correcta de los elementos de infraestructura vial, identificar vehículos, peatones y comportamientos de conducción, identificación de factores de riesgo vial y envío en tiempo real a las autoridades. La finalidad de estos sensores en vías será la de alimentar

datos a los procesos de inteligencia artificial que se ejecuten en dispositivos en el sitio para alertas instantáneas de riesgo en ese sitio de la vía o en servidores en internet desde los que se envían las alertas de riesgo en tiempo real a las autoridades y posibles víctimas, patrones que permiten identificar sitio, riesgo, actor vial, hora y variables del riesgo entre otros datos importantes para la prevención de siniestros viales con datos en tiempo real que genere la IA.

- 2. Análisis predictivo: Uso de tecnologías de IA para procesar grandes volúmenes de datos desde una vía en tiempo real, identificando tendencias y factores de riesgo, lo que permite implementar medidas preventivas antes de que ocurran accidentes.
3. Sistemas de alerta temprana: Uso de aplicaciones que mediante la inteligencia artificial, envían alertas en tiempo real a conductores, peatones y autoridades sobre condiciones de riesgo en tiempo real, propiciando que las personas y conductores puedan salvar sus vidas con los datos del riesgo en tiempo real puedan mitigar el riesgo, además de informar de accidentes, condiciones climáticas adversas, operación de transporte público sin cumplir requisitos legales, operación de transporte de carga sin cumplir requisitos legales, omisiones a las normas que representen riesgo de siniestro vial, presencia de peatones en zonas de alto riesgo, daños de infraestructura, entre otras condiciones de riesgo a las que se aproximen los actores viales o puedan generar potenciales siniestros.
4. Integración de datos de vehículos conectados: Aprovechamiento de la información proveniente de vehículos conectados y autónomos para mejorar la comprensión de las condiciones de las carreteras y el comportamiento de los conductores, permitiendo intervenciones precisas y personalizadas.
5. Integración y análisis de datos en tiempo real: La integración y el análisis de múltiples fuentes de información en tiempo real permitirá la respuesta rápida y efectiva a las condiciones cambiantes en relación con potenciales amenazas a la seguridad vial. Así como análisis de bases de datos existentes para encontrar tendencias y hacer predicciones en relación con el clima, eventos sociales, fenómenos culturales y muchos otros datos que la IA puede analizar si influyen o no en futuros riesgos a la seguridad vial.

Artículo 6º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación en la gaceta oficial.

Firma,

GUIDO ECHEVERRI PIEDRAHITA
Senador de la República

[Handwritten signature]

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

PROYECTO DE LEY N° \_\_\_\_ DE 2024

**'Por la cual se establecen lineamientos de uso de inteligencia artificial para mejorar la eficiencia en disminución de siniestros viales y sus costos, automatizando los procesos de análisis y control de riesgos de siniestralidad vial en tiempo real con IA'**

**I. OBJETO:**

Este proyecto de ley establece lineamientos de uso de inteligencia artificial para mejorar la eficiencia en disminución de siniestros viales y sus costos, automatizando los procesos de análisis y control de riesgos de siniestralidad vial en tiempo real con IA'.

**II. JUSTIFICACIÓN:**

La seguridad vial se erige como una preocupación primordial tanto a nivel nacional como internacional. La gestión eficaz de la seguridad del tráfico es esencial para mitigar los siniestros viales y preservar la vida de las personas. En Colombia, este desafío adquiere una relevancia especial, marcada por cifras alarmantes que evidencian la magnitud del problema.

En el año 2022, Colombia se enfrentó a la trágica pérdida de más de 8.200 vidas a causa de siniestros viales, una cifra que refleja una tendencia creciente. Detrás de cada estadística se esconden relatos familiares desgarradores, subrayando las consecuencias humanas de estos incidentes.

No obstante, más allá del impacto personal, los siniestros viales imponen cargas económicas significativas. Los costos relacionados con muertes, lesiones, pensiones y tratamientos médicos representan más del 3,6% del Producto Interno Bruto (PIB) colombiano, superando incluso el valor de dos reformas tributarias. Esta situación plantea desafíos tanto para la salud pública como para la estabilidad económica del país.

En este contexto, surge la necesidad imperiosa de revisar las estrategias actuales y adoptar enfoques innovadores para abordar los riesgos viales de manera más efectiva. La presente exposición de motivos propone la implementación de la Inteligencia Artificial (IA) como una herramienta revolucionaria capaz de prever, alertar y prevenir siniestros viales, contribuyendo a salvar vidas y reducir los costos asociados.

- o Conducir en condiciones físicamente inapropiadas.
- o Ignorar las señales de tráfico.
- o No respetar el límite de velocidad.
- o No ajustar la velocidad según las condiciones meteorológicas o de visibilidad.
- o Conducir vehículos en mal estado.
- o No mantener una distancia adecuada.

Estas representan solo algunas de las causas más comunes, aunque existen otros factores que inciden en la seguridad vial. La promoción de la educación vial y la concientización de los conductores acerca de la importancia de respetar las normas de tráfico y actuar con prudencia en la carretera resultan fundamentales.

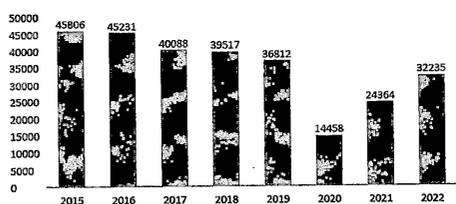
La próxima sección detallará un análisis de la evolución de los lesionados y las muertes por eventos de transporte, comparándolos con países de la OCDE y latinoamericanos. Finalmente, se llevará a cabo una caracterización de los lesionados y fallecidos para los años 2021 y 2022.

**- Evolución de lesiones por eventos de transporte en Colombia 2015 - 2022.**

La gráfica adjunta describe la evolución de las lesiones causadas por eventos de transporte en Colombia. Se observa una disminución en el número de lesiones desde el 2015 hasta el 2020, siendo el año 2020 particularmente afectado por el confinamiento general experimentado en el país. En los dos últimos años, se ha registrado un aumento en la cifra, aunque aún no ha alcanzado los niveles presentados en el año 2019.

Destaca que las regiones con mayor incidencia de lesionados son Bogotá, Antioquia, Valle del Cauca y Cundinamarca.

Ilustración 1 Evolución de lesiones por eventos de transporte en Colombia 2015 - 2022.



Fuente: Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

Se explorarán las dificultades inherentes al actual marco estatal para reducir las muertes en siniestros viales, analizando la incapacidad técnica y operativa que limita la capacidad de control de riesgos. Asimismo, se abordarán las alarmantes estadísticas que revelan la alta tasa de mortalidad en comparación con países de la OCDE y otros latinoamericanos.

Después, se examinará detalladamente la propuesta de implementación de la Inteligencia Artificial en seguridad vial, destacando su capacidad para analizar riesgos en tiempo real, aprender de datos previos y operar en diversas plataformas. Concluiremos resaltando los objetivos generales de la IA en seguridad vial y cómo esta tecnología se posiciona como una solución eficaz para mejorar la seguridad en las vías colombianas, salvando vidas y optimizando la gestión de recursos estatales.

La iniciativa para implementar la inteligencia artificial (IA) en la seguridad vial en Colombia se justifica por la necesidad urgente de abordar y reducir la siniestralidad vial, que representa una de las principales causas de muerte y lesiones en el país. A través de la automatización y el análisis avanzado de datos, se puede lograr una comprensión más profunda y precisa de los factores de riesgo, mejorando significativamente la capacidad de prevenir accidentes antes de que ocurran teniendo datos del riesgo en tiempo real. No como ocurre en la actualidad que los datos de los Muertos en siniestros se analizan para saber el riesgo cuando ya se materializo.

La tecnología de IA ofrece herramientas innovadoras para la captura y procesamiento de grandes volúmenes de datos en tiempo real, lo que permite identificar patrones y predecir situaciones de riesgo con una precisión sin precedentes. Esto no solo mejora la eficiencia de las intervenciones de seguridad vial, sino que también permite una asignación más efectiva de recursos, garantizando que las medidas preventivas se implementen donde más se necesitan.

Además, la implementación de IA en la seguridad vial alinea a Colombia con las tendencias globales hacia ciudades y territorios inteligentes, donde la tecnología y la innovación son fundamentales para resolver problemas complejos. Esto no solo mejora la seguridad de los ciudadanos, sino que también contribuye al desarrollo sostenible y a la modernización de la infraestructura vial del país.

Finalmente, la iniciativa refuerza el compromiso del gobierno con la seguridad y el bienestar de sus ciudadanos, demostrando liderazgo en la adopción de soluciones tecnológicas avanzadas. Al apoyar este proyecto de ley, el Congreso de la República daría un paso significativo hacia la reducción de la siniestralidad vial, marcando un precedente importante en la legislación sobre seguridad vial y tecnología en América Latina.

**III. Seguridad vial**

**- Principales causas de los accidentes de tráfico:**

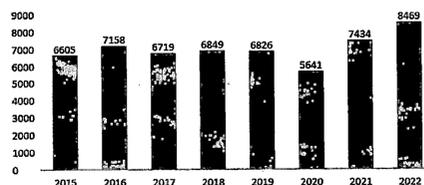
En Colombia, al igual que en otras regiones, las causas de los accidentes de tráfico son diversas. Entre las principales (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2020) figuran:

**- Evolución de muertes por eventos de transporte en Colombia 2015 - 2022.**

En lo que respecta a la evolución de las muertes causadas por eventos de transporte en Colombia, es crucial destacar la variabilidad de estos datos. Desde el año base de este análisis, 2015, se observa que los años con menor cantidad de defunciones fueron 2015, 2017 y 2020. Este último año se ve influenciado, como se mencionó anteriormente, por los impactos de la pandemia por COVID-19.

Es relevante señalar que durante los años 2021 y 2022 se registró un aumento significativo en la cantidad de muertes en comparación con años anteriores, alcanzando en 2022 una cifra superior a los 8000 fallecimientos. Las regiones con mayor número de muertes por eventos de transporte son Bogotá, Antioquia, Valle del Cauca y Cundinamarca. Este análisis subraya la necesidad de acciones concretas para abordar y revertir esta tendencia al alza en la mortalidad por eventos de transporte.

Ilustración 2 Evolución de muertes por eventos de transporte en Colombia 2015 - 2022.

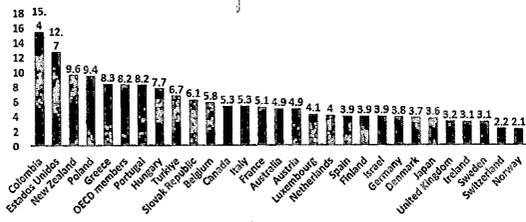


Fuente: Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

**- Comparación tasa de mortalidad por eventos de transporte Colombia y países miembros de la OCDE**

Al realizar una comparación de la tasa de mortalidad por eventos de transporte entre Colombia y algunos de los países pertenecientes a la OCDE (Banco Mundial, 2023), se evidencia que Colombia presenta la tasa más alta dentro de los territorios analizados, alcanzando un 15,4% por cada 100,000 habitantes. Esta tasa de mortalidad en Colombia se sitúa 7,2 puntos porcentuales por encima del promedio de los países de la OCDE y 13,3% por encima del país con la menor tasa, que es Noruega. Este análisis destaca la urgencia de implementar medidas efectivas para reducir la tasa de mortalidad por eventos de transporte en Colombia y acercarse a los estándares internacionales.

Ilustración 3 Comparación tasa de mortalidad por eventos de transporte Colombia y países miembros de la OCDE

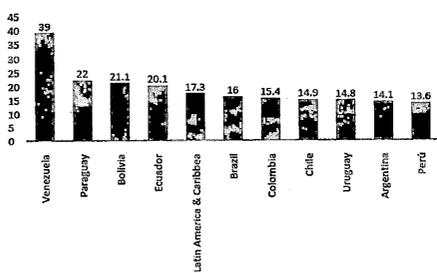


Fuente: Elaboración propia a partir de Banco Mundial (data 2019)

- Comparación tasa de mortalidad por eventos de transporte Colombia y América Latina

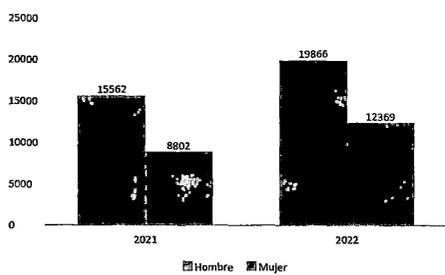
A continuación, al realizar la comparación de las tasas de mortalidad en los países latinoamericanos, se destaca a Perú como el país con la tasa más baja, registrando un 13,6%. Sin embargo, es importante señalar que esta cifra, aunque más baja que la de otros países, sigue siendo preocupante. El promedio de las tasas de mortalidad en los países de Latinoamérica y El Caribe es del 17,3%, siendo superado por Ecuador, Bolivia, Paraguay y Venezuela, que presenta la tasa más alta del continente con un 39%. En este contexto, Colombia se posiciona en la quinta posición, después de países como Argentina y Chile. Este análisis resalta la necesidad de implementar estrategias eficaces para mejorar la seguridad vial y reducir la tasa de mortalidad en la región latinoamericana.

Ilustración 4 Comparación tasa de mortalidad por eventos de transporte Colombia y América Latina



Fuente: Elaboración propia a partir de Banco Mundial (data 2019)

Ilustración 5 Lesionados por género



Fuente: Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

De acuerdo con la información presentada sobre los lesionados por actor vial para el año 2021, el 60,8% correspondió a usuarios de moto, el 15,5% a peatones, el 9,7% a usuarios de vehículo individual, el 8% a usuarios de bicicleta, y el 5,3% a usuarios de transporte de pasajeros. Para el año 2022, se observa una ligera disminución en el porcentaje de lesionados usuarios de moto (59,1%), así como de usuarios de bicicleta (7,1%). Por otro lado, se registra un aumento en el porcentaje de lesionados peatones, alcanzando el 17,6%.

Este análisis por actor vial destaca la importancia de dirigir esfuerzos y medidas específicas para cada tipo de usuario en las vías, adaptando estrategias de seguridad vial según las necesidades y características particulares de cada grupo.

Tabla 2 Lesionados por actor vial

Actor Vial	2021	2022
Peatón	3785	5665
Sin información	1	4
Usuario de bicicleta	1952	2297
Usuario de moto	14813	19055
Usuario de otros	42	114
Usuario de V. Individual	2358	2989
Usuario de T. Carga	121	168
Usuario de T. Pasajeros	1292	1943

Fuente: Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

De acuerdo con la información presentada para los lesionados por actor vial para el 2021, el 60,8% correspondió a usuarios de moto, el 15,5% a peatones, el 9,7% a usuarios de vehículo individual, el 8% a usuario de bicicleta, y el 5,3% a usuarios de transporte de pasajeros. Para el año 2022

Fuente: Elaboración propia a partir de Banco Mundial (data 2019)

- Caracterización lesionados por eventos de transporte 2021 – 2022

De esta manera, al analizar detalladamente el número de lesionados por mes para los años 2021 y 2022, se puede inferir que, durante el primer año en cuestión, la mayor cantidad de lesionados se registró en el segundo semestre, siendo los meses de septiembre y octubre los de mayor frecuencia. Es relevante destacar que durante estos dos meses se presentaban fuertes lluvias en el país, lo que podría haber influido en el aumento de incidentes.

En cuanto al año 2022, las cifras muestran un incremento en todos los meses, siendo marzo y agosto los dos meses con mayor frecuencia de lesionados. Este análisis temporal permite identificar patrones estacionales y meses críticos, lo cual es esencial para desarrollar estrategias específicas que aborden los desafíos de seguridad vial en momentos específicos del año.

Tabla 1 Matriz lesionados mes año

Mes	2021	2022
Enero	1643	2474
Febrero	1721	2505
Marzo	1923	3010
Abril	1629	2676
Mayo	1775	2776
Junio	1952	2666
Julio	2212	2865
Agosto	2282	2957
Septiembre	2397	2752
Octubre	2362	2815
Noviembre	2223	2333
Diciembre	2245	2404

Fuente: Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

Por otra parte, al desglosar los datos de lesionados por género para los años 2021 y 2022, se observa que en el año 2021, el 63,9% de los lesionados corresponden a hombres, mientras que el 36,1% son mujeres. En el año 2022, el 62% de los lesionados fueron hombres y el 38% mujeres. Es importante señalar que para este último año, el número total de lesionados aumentó en 7871 personas. Este análisis de género proporciona información valiosa para diseñar estrategias de seguridad vial que aborden de manera específica las diferencias y particularidades en el comportamiento y la seguridad de hombres y mujeres en las vías.

disminuyó mínimamente el porcentaje de lesionados usuarios de moto (59,1%), el de usuarios de bicicleta (7,1%) y aumentó el de peatones (17,6%).

Tabla 3 Lesionados por factor vulnerabilidad 2021

VARIABLE: FACTOR DE VULNERABILIDAD	2021
Ninguno	23.110
Grupos étnicos	677
Persona adicta a una droga natural o sintética	286
Campeños (as) y/o trabajadores (as) del campo	172
Comunidad LGBT	95
Persona en situación de calle	28
Personas bajo custodia	4
Sin información	1

Fuente: Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

En lo que respecta al factor de vulnerabilidad los grupos más afectados son los étnicos, persona adicta a droga natural o sintética y campesinos. Allí también se suman la comunidad LGBT, persona en situación de calle y persona bajo custodia

- Caracterización muertos por eventos de transporte 2021 – 2022

Tabla 4 Matriz muertes mes año

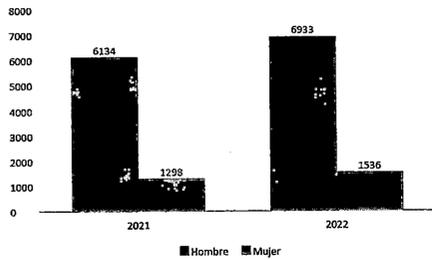
Mes	2021	2022
Enero	596	709
Febrero	593	570
Marzo	561	700
Abril	551	682
Mayo	527	674
Junio	618	642
Julio	682	783
Agosto	640	662
Septiembre	675	759

Octubre	637	802
Noviembre	636	603
Diciembre	718	883

Fuente: Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

Aquí, al desagregar el número de muertos por mes para los años 2021 y 2022 se puede inferir que para el primer año en cuestión el segundo semestre se presentaron la mayor cantidad de muertes, siendo los meses de julio y septiembre los de mayor frecuencia. En lo que refiere al 2022, las cifras aumentaron en todos los meses, siendo marzo y octubre los dos meses con mayor frecuencia de muertes.

Ilustración 6 Muertes por género



Fuente: Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

Por otra parte, al desagregar los muertos por género para los años 2021 y 2022, se registra que en el año 2021 el 82,5% de los fallecidos corresponde a hombres y el 17,5% fueron mujeres. Para el 2022, el 81,9% correspondió a los hombres y el 18,1% a las mujeres, para este año el número de muertes aumentó en 1037.

Tabla 5 Muertes por actor vial

Actor Vial	2021	2022
Peatón	1607	1866
Sin información	25	11
Usuario de bicicleta	480	465
Usuario de moto	4436	5051

Usuario de otros	29	65
Usuario de V. Individual	574	646
Usuario de T. Carga	185	222
Usuario de T. Pasajeros	98	143

Fuente: Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

Los usuarios de moto son los que presentan mayor número de muertes en ambos años, presentando un crecimiento de muertes para el año 2022 de 615 fallecidos, a esto le siguen los peatones con 1607 muertes para el 2021 y 1866 para el 2022 lo que representó 259 muertes más que el año anterior. Por otra parte, las muertes de usuarios de bicicleta se redujeron en 15 para el 2022.

En lo que respecta al factor de vulnerabilidad, se observa que los grupos más afectados son los étnicos, personas con adicciones a drogas naturales o sintéticas, campesinos y personas en situación de calle. También se destacan las personas desplazadas.

Es importante señalar que, hasta el momento, ni en las cifras proporcionadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses ni por la Agencia Nacional de Seguridad Vial es posible discernir si los lesionados o fallecidos en eventos de transporte corresponden a grupos de población con capacidades especiales o "discapacitados". Esta omisión resalta la necesidad de recopilar y reportar datos más detallados que permitan comprender la situación específica de estos grupos vulnerables y desarrollar estrategias inclusivas y adaptadas a sus necesidades particulares.

Tabla 6 Muertes por factor vulnerabilidad 2021

VARIABLE: FACTOR DE VULNERABILIDAD	2021
Ninguno	5.960
Sin información	808
Campesinos (as) y/o trabajadores (as) del campo	215
Grupos étnicos	200
Persona en situación de la calle	81
Persona adicta a una droga natural o sintética	70
Persona en condición de desplazamiento	39
Maestro/educador	17
Funcionarios judiciales	15
Recicladores	15
Personas que ejercen actividades relacionadas con la salud en zonas de conflicto	14
Discapacitados	6
Religiosos	6
Múltiples factores	5
Personas que ejercen actividades políticas	5
Lider	3
Miembros de organizaciones no gubernamentales (ONG)	3

Pertenencia a pandillas	3
Comunidad LGBT	2
Herido y/o enfermo bajo protección sanitaria o médica	2
Personas que ejercen actividades de periodismo	2
Personas que ejercen actividades gremiales o sindicales	2
Concejales	1
Ex convictos (as)	1
Persona en situación de prostitución	1
Personas bajo custodia	1

Fuente: Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses

#### IV. INTELIGENCIA ARTIFICIAL PARA CONTRARRESTAR LA PROBLEMÁTICA DE LOS SINIESTROS VIALES:

Hay una imperante necesidad de establecer nuevos lineamientos en la política pública que incluyan el análisis de riesgos en tiempo real y la adopción de medidas preventivas antes de que los riesgos viales se traduzcan en tragedias con muertos y lesionados. Es esencial incorporar la Inteligencia Artificial con energías renovables, alertas de siniestros viales en tiempo real, predicción y prevención en tiempo real, y la supervisión del cumplimiento del deber legal de las autoridades en las vías frente a los riesgos viales. Esto se justifica por diversas razones:

##### Impacto social y económico de los siniestros viales en Colombia:

En el año 2022, Colombia enfrenta la dolorosa realidad de haber perdido a más de 8200 personas a causa de siniestros viales, y estas cifras lamentables muestran una tendencia al aumento año tras año. Aproximadamente, 22 familias colombianas sufren la pérdida de un ser querido diariamente debido a siniestros viales.

Los costos asociados con las muertes y lesiones, las pensiones y los tratamientos médicos derivados de los siniestros viales representan más del 3,6% del Producto Interno Bruto (PIB) (Organización Mundial de la Salud, 2024), superando incluso el valor de dos reformas tributarias. Las muertes y lesiones resultantes de los siniestros viales constituyen un problema de salud pública con características epidémicas. En el contexto colombiano, los siniestros viales se posicionan como la principal causa de muerte violenta en un segmento significativo de la población.

##### Las dificultades del estado colombiano para disminuir las muertes en siniestros viales y sus costos:

El Estado enfrenta desafíos sustanciales para reducir las muertes en siniestros viales y sus consecuentes costos, siendo estas dificultades de índole técnica, operativa, de personal y logística. Entre ellas:

##### PORTODOLO QUE NOS UNE

- La desproporción entre el número de agentes de tránsito en servicio y los más de 20,000 actores viales que deberían ser controlados para garantizar la movilidad segura, resulta impracticable de gestionar manualmente.
- La efectividad de un agente de tránsito para identificar riesgos viales entre los cientos o miles de vehículos que transitan por su área de responsabilidad apenas alcanza el 3%.
- La existencia de múltiples razones por las cuales un agente de tránsito que identifica un riesgo vial permite que este continúe circulando, lo que señala la presencia de corrupción.
- La limitación humana para conocer en tiempo real los millones de riesgos generados en las vías, la fuente primaria de riesgo.
- La política pública actual se basa en datos de muertes reportadas por Medicina Legal, ejecutando acciones y presupuestos que, en ocasiones, resultan ineficaces.
- Siniestros evitables persisten debido a la falta de control del riesgo antes de que ocurran, como ejemplifican accidentes recientes con múltiples víctimas.

##### Cómo la inteligencia artificial y los datos en tiempo real resuelven las necesidades en materia de salvar vidas en las vías:

La Inteligencia Artificial permite anticipar, alertar y prevenir siniestros viales al proporcionar a las autoridades la capacidad de conocer quién, cuándo, dónde y por qué ocurrirá un accidente, posibilitando intervenciones preventivas.

Estas intervenciones preventivas pueden ser proporcionadas segundos o minutos antes de un posible accidente, brindando a los ciudadanos la oportunidad de evitar riesgos y salvaguardar sus vidas.

La conexión en tiempo real de las autoridades con la información de riesgos en las vías permite actuar preventivamente para eliminar riesgos antes de que se traduzcan en tragedias.

La Inteligencia Artificial reduce la dependencia de la cantidad de agentes de tránsito y personal de seguridad vial, disminuyendo los costos actuales de acciones no eficaces.

##### Objetivos generales de la inteligencia artificial en seguridad vial:

<ul style="list-style-type: none"> <li>● Elevar la eficacia en la identificación de riesgos de un 3%, alcanzada por humanos, al 100% de control de riesgo en tiempo real utilizando Inteligencia Artificial, contribuyendo a la reducción de siniestros viales.</li> <li>● Prevenir que un riesgo detectado en tiempo real se traduzca en una o varias muertes, evitando los costos asociados a estas tragedias.</li> <li>● Disminuir los más de 24 billones de pesos que representan los costos de siniestros viales en Colombia mediante el uso de la Inteligencia Artificial.</li> <li>● Combatir la corrupción en operativos viales que permiten la circulación de vehículos con riesgos, supervisando el cumplimiento del deber legal por medio de la Supertransporte en la nube.</li> <li>● Aumentar la cantidad de riesgos viales efectivamente eliminados de las vías, incrementando el impacto en la disminución de siniestros viales.</li> <li>● Lograr un control efectivo del 100% de los vehículos que transitan por las vías y sus riesgos asociados.</li> <li>● Conectar institucionalmente a la ANSV, Organismos de Tránsito y la Supertransporte con datos en tiempo real útiles para todos.</li> <li>● Generar estadísticas automáticas en tiempo real de los riesgos en las vías, sitio, hora y acciones de las autoridades, facilitando la toma de decisiones basadas en datos.</li> <li>● Publicar los datos de riesgo y sus acciones de mitigación en tres entidades simultáneas: Organismo de Tránsito, Supertransporte y ANSV, con acceso en la nube desde cualquier parte del mundo.</li> <li>● La Inteligencia Artificial proporciona datos de riesgo que sirven para prever y prevenir siniestros viales a un menor costo y con una eficacia superior a la actual, al mismo tiempo que combate la corrupción en seguridad vial y salva vidas.</li> </ul> <p><b>Sistemas de pedagogía y educación vial con inteligencia artificial:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Los sistemas de pedagogía y educación vial basados en Inteligencia Artificial pueden mejorar la cultura vial y fomentar comportamientos seguros en la vía sin recurrir exclusivamente a sanciones.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Los datos recopilados por la Inteligencia Artificial construyen conocimiento colectivo, permitiendo que el modelo aprenda y mejore sus acciones continuamente.</li> <li>● A diferencia de las entidades actuales que manejan datos después de que ocurre un siniestro vial, la Inteligencia Artificial maneja datos previos a la ocurrencia de los mismos, marcando una diferencia crucial.</li> </ul> <p><b>V. IMPACTO SOCIAL Y ECONÓMICO DE LOS SINIESTROS VIALES EN COLOMBIA:</b></p> <p>Entre los mayores impactos que asume la sociedad colombiana por siniestros viales, se destacan los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Colombia en 2022 suma más de 8.200 personas muertas en siniestros viales. Las cifras cada año van en aumento.</li> <li>2. Aproximadamente 22 familias en Colombia pierden un ser querido todos los días.</li> <li>3. Las muertes y lesionados, pensiones y tratamientos médicos de los siniestros viales cuestan más del 3,6 del PIB lo que supera el valor de 2 reformas tributarias.</li> <li>4. Las muertes y lesionados en siniestros viales son un problema de salud pública en el grado de epidemia.</li> <li>5. La primera causa de muerte violenta en un sector de la población son los siniestros viales.</li> </ol> <p>Los efectos de la siniestralidad vial en Colombia se extienden más allá de las consecuencias inmediatas de los accidentes, impactando profundamente tanto en el tejido social como en la economía nacional. Desde un punto de vista social, los accidentes viales ocasionan un profundo dolor y sufrimiento emocional por la pérdida de vidas y las secuelas en los heridos, alterando el bienestar de familias y comunidades enteras. Las lesiones graves pueden resultar en discapacidades de larga duración, lo que afecta la autonomía de los individuos y modifica las estructuras y relaciones familiares, creando un ciclo de dependencia y dificultades socioeconómicas.</p> <p>En términos económicos, la siniestralidad vial representa una carga financiera considerable para el sistema sanitario colombiano, que debe hacer frente a los gastos derivados de la atención inmediata, la rehabilitación y el seguimiento a largo plazo de las víctimas. Este escenario se traduce en un aumento de los costos para los entes de salud pública y privada, elevando las primas de seguros y los gastos operacionales relacionados. La repercusión se extiende al ámbito laboral, donde se observa una merma en la productividad debido a la ausencia de trabajadores afectados por accidentes, lo cual repercute negativamente en la economía general del país.</p> <p>Además, los accidentes de tráfico conllevan costos indirectos significativos, incluyendo la congestión del tráfico provocada por los siniestros, el desgaste acelerado de la infraestructura vial, y el incremento en la demanda de servicios de emergencia y seguridad. Estas circunstancias generan un ciclo de gastos públicos elevados y eficiencia reducida en el manejo de recursos,</p>
<p>evidenciando la necesidad de políticas públicas más efectivas y la incorporación de tecnologías innovadoras para prevenir y gestionar los riesgos viales.</p> <p>Por tanto, la introducción de tecnologías como la inteligencia artificial en la estrategia de seguridad vial no solo promete una reducción notable en la incidencia y severidad de los accidentes, sino que también ofrece una vía para aliviar las cargas sociales y económicas que estos representan. Invertir en prevención y tecnología se muestra como una estrategia rentable que favorece el progreso hacia un desarrollo más sostenible, mejorando significativamente la seguridad y calidad de vida de la población colombiana.</p> <p><b>VI. LAS DIFICULTADES DEL ESTADO COLOMBIANO PARA DISMINUIR LAS MUERTES EN SINIESTROS VIALES Y SUS COSTOS:</b></p> <p>La incapacidad del Estado para controlar eficazmente los riesgos de siniestralidad vial se manifiesta en diversos aspectos técnicos, operativos, de personal y logísticos. Uno de los desafíos más notorios es la desproporción entre el número de agentes de tránsito disponibles y la cantidad de actores viales presentes en cualquier momento. Con más de 20,000 actores viales por cada agente en turno, se vuelve humanamente imposible garantizar una movilidad segura para todos. Esta brecha subraya la necesidad crítica de soluciones escalables y eficientes para mejorar la seguridad vial.</p> <p>La efectividad de los agentes de tránsito en la identificación de riesgos viales es también notablemente baja, con menos del 3% de efectividad en la detección de vehículos que representan un peligro en la vía. Esta limitación se debe a la imposibilidad de observar y analizar adecuadamente cada vehículo que pasa, especialmente considerando el volumen de tráfico en las carreteras modernas. Esta situación resalta la insuficiencia de las prácticas actuales para prevenir siniestros de manera proactiva.</p> <p>Otro aspecto crítico es la corrupción, que se manifiesta cuando los agentes de tránsito, a pesar de identificar un riesgo vial, permiten que este continúe circulando, lo que puede llevar a tragedias evitables. La falta de auditorías y controles efectivos sobre las acciones de los agentes contribuye a este problema, evidenciando un fallo en el cumplimiento del deber legal y ético de proteger a los ciudadanos.</p> <p>Además, la capacidad humana para monitorear y reaccionar a los riesgos viales en tiempo real es limitada. Un agente parado en una carretera o trabajando desde una oficina no puede conocer de manera instantánea los riesgos presentados por millones de vehículos. Esta limitación intrínseca subraya la necesidad de sistemas capaces de procesar grandes volúmenes de datos y proporcionar información oportuna y precisa sobre condiciones de riesgo.</p> <p>La estrategia actual de política pública, que se basa en reaccionar a las estadísticas de muertes reportadas por Medicina Legal, es insuficiente para prevenir futuros siniestros. La ejecución de acciones y presupuestos basados en datos históricos de muertes viales falla en abordar las causas</p>	<p>raíz y en implementar medidas preventivas que efectivamente salven vidas antes de que ocurran accidentes.</p> <p>La recurrencia de siniestros viales, que resultan en muertes y discapacidades, demuestra la ineficacia del control de riesgos previo al siniestro. Muchos de estos accidentes son evitables con una gestión adecuada de los riesgos, lo que señala una clara deficiencia en las estrategias de prevención y control actualmente empleadas por el Estado.</p> <p>La premisa de que todos los siniestros viales son evitables si se identifican y actúan sobre los riesgos de manera anticipada es fundamental para reformular la aproximación a la seguridad vial. Reconocer y abordar estos riesgos requiere un cambio hacia métodos más sofisticados y efectivos de análisis y prevención.</p> <p>La adopción de la inteligencia artificial (IA) emerge como la solución más prometedora para superar las limitaciones del Estado en el control de la siniestralidad vial. La IA puede incrementar significativamente la capacidad de monitoreo, análisis y respuesta ante riesgos viales sin necesidad de aumentar proporcionalmente el número de agentes de tránsito. Mediante el procesamiento de datos en tiempo real y la implementación de sistemas predictivos, la IA tiene el potencial de transformar la seguridad vial, reduciendo los costos asociados a estrategias ineficaces y, lo más importante, salvando vidas.</p> <p><b>VII. CÓMO LA INTELIGENCIA ARTIFICIAL Y LOS DATOS EN TIEMPO REAL RESUELVEN LAS NECESIDADES EN MATERIA DE SALVAR VIDAS EN LAS VÍAS:</b></p> <p>La implementación de la inteligencia artificial y el análisis de datos en tiempo real en la seguridad vial representa un cambio paradigmático hacia un enfoque más proactivo y basado en la evidencia para prevenir accidentes y salvar vidas. Estas tecnologías ofrecen la posibilidad de superar las limitaciones humanas y operativas actuales, maximizando la eficiencia de las estrategias de seguridad vial y minimizando los impactos negativos de la siniestralidad en las vías.</p> <p>Los Sistemas de pedagogía y educación vial usando inteligencia artificial pueden ayudar a mejorar la cultura vial y generar mejores comportamientos en la vía sin tener que aplicar sanciones a los conductores para disminuir la siniestralidad vial.</p> <p>La inteligencia artificial (IA) y el análisis de datos en tiempo real ofrecen soluciones innovadoras y eficientes para abordar las siguientes necesidades críticas de seguridad vial:</p> <p>Detección de patrones y análisis predictivo: Estos sistemas pueden analizar grandes volúmenes de datos de tráfico en tiempo real para identificar patrones y tendencias que indiquen comportamientos peligrosos o condiciones de riesgo elevado. Utilizando algoritmos de aprendizaje automático, es posible predecir siniestros antes de que ocurran, permitiendo la implementación de medidas preventivas específicas, como alertas a conductores y autoridades, o la activación de señalizaciones dinámicas para moderar el flujo vehicular.</p>

Monitoreo y gestión de tráfico en tiempo real: Estas tecnologías pueden procesar datos procedentes de cámaras de vigilancia, sensores en carreteras y vehículos conectados para monitorear el estado del tráfico en tiempo real. Esto permite detectar instantáneamente condiciones peligrosas, como congestiones, accidentes, o condiciones meteorológicas adversas y gestionar de manera proactiva el tráfico para minimizar los riesgos, por ejemplo, ajustando los semáforos y las indicaciones de las vías para mejorar el flujo vehicular y reducir la posibilidad de accidentes.

Reconocimiento de comportamientos riesgosos: Se puede identificar comportamientos de conducción peligrosos, como exceso de velocidad, conducción errática o no respetar las señales de tráfico, a través del análisis de imágenes y datos en tiempo real. Este reconocimiento permite la intervención temprana, ya sea alertando a los conductores sobre su comportamiento o informando a las autoridades para que tomen medidas correctivas.

Optimización de respuestas de emergencia: Integrando sistemas de inteligencia artificial con centros de control de tráfico y servicios de emergencia, es posible optimizar las respuestas ante accidentes. La IA puede calcular las rutas más rápidas para vehículos de emergencia, asegurando una asistencia rápida en el sitio del siniestro. Además, al predecir zonas de alto riesgo, los recursos de emergencia pueden ser previamente posicionados durante periodos de alta siniestralidad potencial, mejorando la eficiencia de las respuestas.

Educación y concientización: La recopilación y análisis de datos en tiempo real ofrecen la oportunidad de entender mejor las causas subyacentes de los siniestros viales. Esta información puede ser utilizada para desarrollar campañas de educación y concientización más efectivas, dirigidas a modificar los comportamientos de riesgo entre los conductores y otros usuarios de la vía.

Los Datos que segundo a segundo recoge la IA en la nube construyen conocimiento colectivo y el modelo aprende como ser cada día mejor en las acciones que salvan vidas. Actualmente las entidades solo manejan datos de después de ocurrir el siniestro vial, mientras la inteligencia artificial permite el manejo de datos previos a la ocurrencia de los siniestros viales.

El comportamiento humano es diverso y variado en tiempo real en un sitio específico, los factores de riesgo y la concurrencia de riesgos cambian prácticamente cada décima de segundo en un tramo de vía. Son miles de datos por cada segundo y millones de datos diarios los que producen los diferentes actores viales y que requieren ser analizados en tiempo real para predecir comportamientos tendencias y generar alertas para salvar vidas, educar o disuadir con segundos o días de anticipación a la ocurrencia de un posible accidente.

Desde los dispositivos móviles de las autoridades en vía o desde sensores y cámaras en la vía que puedan operar sistemas de inteligencia artificial, en cualquier parte del país, estos sistemas toman los datos de los actores viales y vehículos, analizando los riesgos que pueden tener, entre ellos comparar con bases de datos que son propiedad o de uso de autoridades de tránsito, sobre infractores recurrentes, vehículos robados, sin SOAT o sin revisión técnica, velocidades no permitidas, riesgos peatón vehículo simultáneos o datos de estar involucrado en reciente

SECCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL COLOMBIANO

accidente y se ha fugado o que aun teniendo revisión técnica vigente tiene un problema que generara un riesgo de accidente, velocidad excesiva etc.

A los celulares, tabletas o PC móviles de autoridades en tramos de vías o puestos de control les pueden llegar los datos de que vehículos representan un riesgo de siniestro vial, el tipo de riesgo y los procedimientos que se debe hacer frente al riesgo. Lo anterior, pone a la autoridad en vía en contacto con el riesgo real para que pueda evitar siniestros y hace seguimiento a las acciones frente a los riesgos en tiempo real dejando estadística.

**VIII. CONCLUSIÓN:**

La propuesta de este proyecto de ley para implementar la inteligencia artificial en la seguridad vial en Colombia es un paso adelante crucial hacia la modernización de la infraestructura vial y la gestión del tráfico. Al abordar las limitaciones técnicas, operativas y de personal que actualmente enfrenta el Estado para controlar los riesgos de siniestralidad vial, esta iniciativa promete transformar radicalmente la manera en que se previenen y gestionan los accidentes de tráfico. La adopción de tecnologías de inteligencia artificial y análisis de datos en tiempo real permitirá una detección y respuesta más rápidas a las condiciones de riesgo, mejorando significativamente la seguridad vial y reduciendo el número de accidentes y fatalidades.

Este proyecto de ley no solo busca salvar vidas mediante la prevención de accidentes, sino también aliviar la carga económica y social que representan los siniestros viales para Colombia. Al mejorar la eficiencia y efectividad de las políticas de seguridad vial, se espera una disminución en los costos asociados a la atención médica de emergencia, rehabilitación de víctimas, pérdida de productividad y daños a la infraestructura.

Además, la iniciativa coloca a Colombia a la vanguardia de la innovación tecnológica en seguridad vial, alineándose con tendencias globales hacia la utilización de ciudades y territorios inteligentes. Esta ley no solo refleja un compromiso con la protección de la vida y el bienestar de los ciudadanos, sino que también abre el camino hacia una sociedad más segura, resiliente y tecnológicamente avanzada.

En conclusión, el proyecto de ley es una manifestación del compromiso del Estado con la seguridad, la salud y el bienestar de sus ciudadanos, marcando un hito en la legislación de seguridad vial en Colombia y estableciendo un modelo para otros países en la región. Su aprobación y efectiva implementación serán fundamentales para reducir la siniestralidad vial y sus consecuencias, asegurando un futuro más seguro para todos los usuarios de la vía.

**Referencias**

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (26 de 10 de 2020). *ansv.gov.co*. Obtenido de *ansv.gov.co*
- Banco Mundial. (12 de 02 de 2023). *World Bank Data Bank*. Obtenido de <https://datos.bancomundial.org/indicador?tab=all>
- Organización Mundial de la Salud. (12 de 02 de 2024). *world health organization*. Obtenido de <https://www.afro.who.int/sites/default/files/2017-06/summary%20spa.pdf>

Firma,

GUIDO ECHEVERRI PIEDRAHITA  
Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 13 del mes Marzo del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 255 Acto Legislativo N° \_\_\_\_\_, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: H.S. Guido Echeverri Piedrahita  
H.R. Hernando González

SECRETARIO GENERAL

**SECCIÓN DE LEYES**

**SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES**

Bogotá D.C., 13 de marzo de 2024

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.255/24 Senado "POR LA CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS DE USO DE INTELIGENCIA ARTIFICIAL PARA MEJORAR LA EFICIENCIA EN DISMINUCIÓN DE SINIESTROS VIALES Y SUS COSTOS, AUTOMATIZANDO LOS PROCESOS DE ANÁLISIS Y CONTROL DE RIESGOS DE SINIESTRALIDAD VIAL EN TIEMPO REAL CON IA", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador GUIDO ECHEVERRY PIEDRAHITA; y el Honorable Representante HERNANDO GONZALEZ. La materia de qué trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

GREGORIO ELJACH PACHECO  
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – MARZO 13 DE 2024

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y enviase copia del mismo a la Imprinta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

IVÁN LEONIDAS NAME VÁSQUEZ

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

GREGORIO ELJACH PACHECO

# PONENCIAS

## INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 201 DE 2023 SENADO

*por medio de la cual se establece y garantiza el derecho al olvido oncológico en Colombia y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá D.C., 12 de marzo de 2024

**Doctora**  
**MARTHA ISABEL PERALTA EPIEYÚ**  
**Presidente**  
**Comisión Séptima Constitucional**  
**Senado de la República**  
**Ciudad**

**Ref.** Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No 201 de 2023 *“Por medio de la cual se establece y garantiza el derecho al olvido oncológico en Colombia y se dictan otras disposiciones”*.

Honorable Presidente,

En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Séptima del Senado de la República, me permito rendir informe de ponencia POSITIVA para primer debate al Proyecto de Ley No 201 de 2023 *“Por medio de la cual se establece y garantiza el derecho al olvido oncológico en Colombia y se dictan otras disposiciones”*, dentro del término establecido.

Cordialmente,



**WILSON NEBER ARIAS CASTILLO**  
**Senador de la República**  
**Ponente**

### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 201 DE 2023 “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE Y GARANTIZA EL DERECHO AL OLVIDO ONCOLÓGICO EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

#### 1. TRÁMITE DEL PROYECTO

El proyecto de ley que nos ocupa, de autoría del H.S Senador **Pedro Hernando Flórez Porras**, fue radicado en la Secretaría General del Senado el día 22 de noviembre de 2023; publicado en la Gaceta del Congreso No. 1648 de 2023, Radicado En Comisión 05-12-2023 y me fue notificada mi designación como ponente único mediante oficio CSP-CS-2424-2023 del 13 de diciembre de 2023 por parte de la Secretario General Comisión Séptima

#### 2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El propósito de esta ley es establecer y garantizar el derecho al olvido oncológico con la finalidad de que este sea un elemento que contribuya a la inclusión y no discriminación de todos los pacientes que han padecido cáncer en Colombia, bajo las condiciones previstas en el proyecto.

#### 3. De la naturaleza jurídica de la actividad aseguradora y sus límites en el Estado Social de Derecho Colombiano.

La Constitución Política en su artículo 335, establece entre otras, a la actividad aseguradora como de interés público, así:

“Las actividades financiera, bursátil, **aseguradora** y cualquier otra relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos de captación a las que se refiere el literal d) del numeral 19 del artículo 150 **son de interés público** y sólo pueden ser ejercidas previa autorización del Estado, conforme a la ley, la cual regulará la forma de intervención del Gobierno en estas materias y promoverá la democratización del crédito”.

(Negritas fuera del texto original).

De lo anterior se infiere que el Constituyente del 91 le otorgó el máximo interés al desarrollo de la actividad aseguradora como actividad comercial que se desarrolla en el mercado financiero, a tal punto, que sobre el derecho a la libertad de la actividad económica y la iniciativa privada<sup>1</sup> le impuso el límite de solo poder ser ejercida previa autorización y bajo la continua fiscalización Estatal.

Un aspecto que nos ayuda a entender la naturaleza jurídica de la actividad aseguradora es el que tiene que ver con el criterio tripartito de su objeto, el cual ha venido siendo identificado por la jurisprudencia constitucional<sup>2</sup> así:

- Criterio material: En razón a la naturaleza del riesgo.
- Criterio formal: En razón a la formalidad jurídica del contrato de seguro.
- Criterio orgánico: En razón a su pertenencia al sector financiero.

Por lo anterior, tenemos que la naturaleza jurídica de la actividad aseguradora se caracteriza: Por su pertenencia al sector financiero, por contar con un marco jurídico reglado, y que su esencia, es el riesgo, desde el cual se concreta general y particularmente dicha actividad.

El criterio orgánico nos indica que pertenece al sector financiero y que su fiscalización, en razón al interés público de la actividad aseguradora corresponde a la Superintendencia Financiera.

Desde el criterio material, ese riesgo, es la probabilidad de que, aleatoriamente, ocurra un evento o un hecho dañino que provoque una modificación en el patrimonio del asegurado. Este riesgo debe tener una serie de características básicas:

- i) Debe ser futuro y posible.
- ii) Fortuito, es decir, causal, que no esté previsto.
- iii) Que sea concreto y lícito.
- iv) Que sea incierto. No se conoce si va a ocurrir (como un incendio por ejemplo) y, en caso de que vaya a ocurrir (el fallecimiento de una persona), no se conozca la fecha en que va a tener lugar.

<sup>1</sup> Constitución Política, artículo 333.  
<sup>2</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-432 de 2010.

- v) No puede depender de la voluntad de la persona asegurada.
- vi) Que suponga una consecuencia económica desfavorable para el asegurado.

Por su parte, la sentencia T-490 de 2009<sup>3</sup> clasifica el riesgo asegurable de acuerdo a su interés, en tres (3) tipos de riesgo:

- (i) “el interés real, entendido como el interés que recae sobre la integridad física de una mercadería, un bien inmueble o los derechos que recaigan en estos;
- (ii) de interés patrimonial, cuando se presenta un deterioro económico que genera algún tipo de responsabilidad civil, o la indemnización por un lucro cesante.
- (iii) el interés personal, en el que se ubica el seguro de vida, se refiere a todas aquellas amenazas que atentan en contra de la integridad física, la vida o la capacidad laboral de las personas”.

Ahora bien, la actividad aseguradora en su criterio formal, se concretiza fundamentalmente en el contrato de seguro, que en Colombia se encuentra regulado por el título V del Código de Comercio. Se trata pues, de un contrato que tiene la característica de ser: Nominado, de adhesión, bilateral, oneroso y de carácter indemnizatorio, en virtud del cual, una persona jurídica llamada asegurador, asume, a cambio de una prima, un riesgo que le es trasladado por una persona natural o jurídica llamado tomador y en el cual este tiene un interés asegurable, con el fin de indemnizarlo, en el evento de que ocurra la realización del riesgo previsible

Dentro de la múltiple regulación del contrato de seguro tenemos el artículo 1058 del Código de Comercio, el cual establece, sin distinción, la obligación de los tomadores de seguros de declarar su estado de riesgo, al momento de tomar el seguro, so pena de que si este no detalla esos hechos y circunstancias que provean a la aseguradora la existencia del riesgo que existe particular, el contrato sea declarado en nulidad relativa.

Es decir, si desde una hermenéutica literal, si le damos lectura al artículo 1058 del C.Com, tenemos que existe una libertad absoluta del asegurador de escoger y proponer las

<sup>3</sup> Corte Constitucional. Sentencia T-490 de 2009.

<p>condiciones del contrato sobre a quien asegura, y que si el tomador o asegurado no expone su riesgo verdadero, se considera en reticencia y el contrato es nulo.</p> <p>En nuestro ordenamiento no existen derechos de ejercicio absoluto, y por supuesto, el derecho a ejercer la actividad aseguradora no es la excepción, puesto que todo derecho tiene límites frente a otros derechos positivos, implícitos o tácitos del bloque de constitucionalidad, para lo cual, se utiliza la ponderación Alexyana<sup>4</sup>, con el fin de revisar los pesos concretos y abstractos que hacen que un derecho prevalezca sobre en un único contexto fáctico.</p> <p>La H. Corte Constitucional<sup>5</sup> definió tal límite a la actividad aseguradora así:</p> <p style="padding-left: 40px;">“En conclusión, la Constitución otorgó la libertad de realizar la actividad aseguradora, pero dicha actividad tiene límites, principalmente, cuando se encuentre involucrado en ella valores y principios constitucionales, la protección de derechos fundamentales o en pro del interés general.</p> <p style="padding-left: 40px;">Es por esto, que una vez agotados los mecanismos ordinarios o con la finalidad de evitar la ocurrencia de un perjuicio irremediable la acción de tutela es el mecanismo idóneo para proteger los derechos fundamentales de los beneficiarios de la actividad aseguradora”.</p> <p style="padding-left: 40px;">(Negritas fuera del texto original).</p> <p>Al respecto de manera breve, se menciona un resumen de las tres (3) grandes posturas de la Corte Constitucional que recoge la sentencia T-245 de 2014<sup>6</sup> sobre la naturaleza del contrato de seguros y los límites que tiene su actividad contractual frente a la protección efectiva de los derechos constitucionales como materialización del Estado Social de Derecho:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. En un primer pronunciamiento, señaló el respeto absoluto por la autonomía contractual que gozan las compañías aseguradoras en el momento de la celebración y ejecución del contrato de seguros.</li> </ol> <hr style="width: 20%; margin-left: 0;"/> <p><sup>4</sup> Robert Alexy. “Derechos Fundamentales, Ponderación y Racionalidad”.</p> <p><sup>5</sup> Corte Constitucional, sentencia T-342 de 2013.</p> <p><sup>6</sup> Corte Constitucional, sentencia T245 de 2014.</p>	<p>2. Luego, dijo que prevalecen los derechos de los asegurados sobre la libertad de empresa y la autonomía contractual, y por ello, se obliga a las aseguradoras a celebrar o ejecutar un contrato de esta naturaleza con una persona que por sus condiciones personales no sería viable para ser asegurada, bajo las mismas condiciones de una persona que si lo es.</p> <p>3. Finalmente, estableció una postura donde existe una mixtura entre el respeto total a la autonomía contractual de la actividad aseguradora y la obligación de esta de contratar o ejecutar un contrato de seguros con quien ellos no lo desean, al considerarlo como inviable desde el punto de vista del riesgo asegurable, es decir, en principio se reconoce el respeto por la autonomía contractual, <b>pero la actividad aseguradora debe desarrollarse conforme los valores, principios constitucionales y el respeto por los derechos fundamentales</b>. De no ser así, <b>la tutela es el mecanismo idóneo para proteger los derechos de los asegurados ante la negativa de celebrar o ejecutar el contrato sin que medie una justa causa</b> o justificación objetiva por parte de la compañía de seguros, de existir una justa causa, la tutela se trazaría improcedente”.</p> <p style="padding-left: 40px;">(Negrita fuera de contexto).</p> <p>Por todo lo anterior se concluye, que la actividad aseguradora en Colombia cuenta con una autonomía relativa para ejercerla en términos potestativos, pues, existen límites dados por ciertos principios y valores constitucionales que deben respetarse y garantizarse, concretamente, ese límite está dado por la relación desigual entre tomador – asegurador y la materialización de intereses generales en cabeza del Estado dentro del espectro deontológico del Estado Social de Derecho.</p> <p>Pero es claro que hoy, en el ordenamiento jurídico Colombiano, las normas legales no expresan tal límite de forma directa, sino que, de acuerdo a la H. Corte Constitucional, corresponde al juez de tutela de forma abstracta, determinar la posible violación de tales principios y derechos fundamentales en el marco de la relación contractual de seguros.</p> <p>Que hoy no exista regulación directa de tales límites en el Código de Comercio no significa que el legislador no pueda establecerlos. De hecho, recurriendo a una interpretación teleológica de la línea jurisprudencial de la Corte, se tiene que, esta recurrió a la función constitucional del juez de tutela como mecanismo idóneo debido precisamente a la omisión legislativa, pero deja claro la Corte, para lo que nos interesa en este proyecto de ley, que ante</p>
<p>la negativa de las compañías aseguradoras de celebrar contratos sin justa causa, deben existir límites, pues deben respetarse principios y derechos fundamentales.</p> <p>En el marco de la existencia del Estado Social de Derecho se tiene que uno de esos derechos Constitucionales es el de la igualdad<sup>7</sup>, que pretende darle en “términos simples” a los ciudadanos un “trato igual a los iguales y desigual a los desiguales” como elemento fundamental de la teoría de la justicia.</p> <p>Cuando no existan justas causas u objetivas para denegar el acceso a los servicios financieros como el contrato de seguros a personas o grupo de personas que por su condición social tienen una manifiesta debilidad en razón a las particularidades fácticas, es dable en el Estado Social de Derecho y teniendo en cuenta el interés público de esta actividad, dar trato diferenciales con el fin de que sus derechos puedan ejercerse en términos de equidad, eso sí, sin que se vea afectado el núcleo esencial de la autonomía contractual del que gozan este tipo de compañías y el riesgo asegurable propio de ese sector.</p> <p>Lo que se busca con el proyecto es fomentar igualdad pero también transparencia entre los actores del contrato de seguro o financiero, dándole reglas claras al hecho de haber padecido la enfermedad. Que el hecho de haber padecido un cáncer pero que el mismo ya se encuentre superado y transcurrido cierto lapso, no se considere como una <b>preexistencia</b>, que impida el acceso al seguro o al crédito financiero</p> <p>Frente al artículo 3 del proyecto, lo que se busca con el mismo es que si una persona padece de Cáncer y se encuentra asegurada y no se renueva su contrato de seguro (por cualquier razón) y no adquiriera otro contrato de seguro posterior, podrá seguir haciendo uso de su <b>capital asegurado</b><sup>8</sup> para su tratamiento hasta que este capital se agote o adquiriera un contrato</p> <hr style="width: 20%; margin-left: 0;"/> <p><sup>7</sup> Constitución Política, artículo 13.</p> <p><sup>8</sup> Podemos definir capital asegurado como la <b>cantidad económica</b> que el asegurado recibiría como máximo en el caso de que ocurriera un <b> siniestro</b>. Es obligatorio que ese capital se encuentre estipulado en el contrato. La cantidad económica que percibirá el asegurado en caso de siniestro se determina entre el cliente y la entidad aseguradora y quedará reflejada en los términos de la póliza de seguros. El capital asegurado se establece <b>según el tipo de seguro</b> que se haya contratado, hay que tener en cuenta que la cantidad económica que reciba el asegurado debe ser suficiente para <b> cubrir el reemplazo del objeto asegurado</b>, es decir, en un seguro de hogar, el capital asegurado que figurará en la póliza deberá ser similar a la suma de la casa, más los objetos que esta contenga.</p>	<p>de seguro posterior, se trata de cobijar a las personas para que en ningún momento queden desprotegidas aún se cuenta con capital pagado.</p> <p><b>4. Las personas que han superado el cáncer como población con debilidad manifiesta. Límites a la actividad aseguradora que son constitucionalmente válidos.</b></p> <p>De acuerdo a la OMS,<sup>9</sup> el cáncer fue la primera causa de muerte del mundo en 2020, en donde casi 10 millones de defunciones se dieron por esta enfermedad, es decir, casi una de cada seis de las muertes en ese año fueron por esa patología. El cáncer es una enfermedad que se puede originar en cualquier órgano o tejido del cuerpo, a cualquier edad y que se presenta en todas las escalas sociales<sup>10</sup>.</p> <p>Cuando alguien vence esa terrible enfermedad es exaltada socialmente como una persona guerrera, luchadora, valiente o aguerrida, pero luego, una vez, que supera esa terrible y dura enfermedad se encuentra con una serie de barreras sociales y jurídicas que la misma sociedad le impone, y que surten en su vida, una nueva carga patológica, pero esta vez, por las restricciones que el sistema financiero y comercial les impone.</p> <p>No existen en nuestro país datos específicos sobre las condiciones sociales de los sobrevivientes de cáncer y su no acceso a los servicios financieros, lo cual, no significa que no exista tal fenómeno, sino que hasta ahora se pretende colocar el tema por medio de este proyecto en la agenda pública del país, sin embargo, haciendo una analogía para entender la dimensión del problema, en España, un estudio de la Fundación Josep Carreras encontró que:</p> <p style="padding-left: 40px;">“un 83% de los sobrevivientes del cáncer manifestó que había tenido dificultades para tramitar un seguro de vida, el 47% un préstamo y el 70% un seguro de decesos”.</p> <p style="padding-left: 40px;">(...)</p> <p style="padding-left: 40px;">“el 50% de los jóvenes de entre 18 y 35 años que han sufrido un cáncer en la sangre se encuentran con inconvenientes a la hora de reincorporarse de nuevo al mercado laboral y el 80 % para contratar un producto bancario o un seguro”<sup>11</sup>.</p> <hr style="width: 20%; margin-left: 0;"/> <p><sup>9</sup> Organización Mundial para la salud. Véase: <a href="https://www.who.int/es/health-topics/cancer#tab=tab_1">https://www.who.int/es/health-topics/cancer#tab=tab_1</a>.</p> <p><sup>10</sup> Organización Mundial para la salud. Véase: <a href="https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/cancer">https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/cancer</a>.</p> <p><sup>11</sup> Véase: <a href="https://www.fcarreras.org/es/jovenesyLeucemia">https://www.fcarreras.org/es/jovenesyLeucemia</a>.</p>

Ese dispositivo social en el que se desenvuelve la persona sobreviviente de cáncer es cercenador de derechos, puesto que se discrimina, se rechaza y se restringe el acceso a servicios financieros por la condición de haber sufrido esa enfermedad, y es claro, que el Estado ha sido omisivo ante tal situación de ese grupo poblacional en debilidad manifiesta. Se hace entonces necesario entender el concepto de debilidad manifiesta, pues es clave en relación a que la justificación de este proyecto se basa también, en afirmar que la población sobreviviente de cáncer es un grupo social en debilidad manifiesta que requiere de una protección especial.

Este concepto parte del deber constitucional de proteger que tiene el Estado para buscar una igualdad real y efectiva, en virtud del inciso 3° del artículo 13 superior cuando señala:

“(…) El Estado **protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta** y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan”.

(Negrita fuera del texto).

Del texto anterior tenemos que esa obligación se concretiza en brindarle el derecho a todas las personas que “se encuentren en circunstancias de debilidad manifiesta” a ser protegidas “especialmente” con miras a promover las condiciones que hagan posible una igualdad “real y efectiva”.

Además, la jurisprudencia de la H. Corte Constitucional<sup>12</sup> sobre la debilidad manifiesta explicó que:

“Este derecho no se circunscribe tampoco a quienes experimenten una situación permanente o duradera de debilidad manifiesta, pues la Constitución no hace tal diferenciación, sino que **se refiere genéricamente incluso a quienes experimentan ese estado de forma transitoria y variable**”.

(Negrita fuera del texto).

Desde ese derecho constitucional a ser protegidos especialmente cuando se tiene una debilidad manifiesta se sustenta iusfilosóficamente el derecho al olvido oncológico que se

<sup>12</sup> Corte Constitucional, sentencia SU-049 de 2017.

propone establecer en este proyecto, toda vez que para poder brindarle a los sobrevivientes del cáncer una protección especial debido a la desmejora del campo de desarrollo individual de su condición económica por su exclusión de acceso a los servicios financieros se deben tomar acciones afirmativas de inclusión que palien tal debilidad en el ejercicio de sus derechos.

El derecho al olvido oncológico se presenta como una de las formas del derecho al olvido (en general), que se desprende en esencia a su vez del derecho del habeas data, el cual, ha sido definido por la H. Corte Constitucional<sup>13</sup> como:

“(…) la imposibilidad de que informaciones negativas acerca de una persona tengan vocación de perennidad, razón por la cual, después de algún tiempo, deben desaparecer totalmente del banco de datos respectivo. De ahí que, este derecho, también conocido como el principio de la caducidad del dato negativo, haya sido entendido como aquel derecho que tiene el titular de la información, a que por el paso del tiempo, se eliminen los datos negativos que reposen en las centrales de riesgo.”.

Ello nos lleva a afirmar que el derecho al olvido oncológico a regular en este proyecto se deriva de la aplicación del artículo 15 constitucional, como aquel derecho que busca, que por el paso del tiempo (ocho años) no se tenga en cuenta el historial médico del sobreviviente del cáncer para denegar y/o discriminar el acceso de este a servicios financieros.

Ahora bien, es claro que existe una burocratización que revictimiza e impide que los sobrevivientes del cáncer puedan cumplir sus proyectos de vida cuando quieren sacar un crédito de vivienda y para ello necesitan obligatoriamente un seguro o un plan de medicina prepagada (entre otros) y no pueden, aunque están curados del cáncer, el cáncer (por las barreras sociales y jurídicas) los persigue de por vida.

Por ello, se propone que para esta población en debilidad manifiesta, una vez transcurridos ocho (8) años de la remisión total de superación de un cáncer (o cuatro años si al momento de la remisión fuere menor de edad) sin que se presentasen nuevos cánceres, su pasado de la enfermedad no sea tomado en cuenta como retención a la hora de signar un contrato de seguro como motivo para denegar el acceso a un servicio financiero o como causal para declarar nulo el contrato por no haber declarado “su condición real de riesgo”, ello, sin duda

<sup>13</sup> Corte Constitucional, sentencia T-699 de 2014.

sería un gran avance como acción afirmativa de protección especial hacia ese grupo poblacional que se encuentra en debilidad frente al resto del conglomerado social.

Debe entenderse además como argumento sobre el cual se sustenta esta iniciativa de ley, que como población en debilidad manifiesta, mantener la obligación legal de declarar su pasado clínico es una invasión desproporcionada al derecho fundamental de la intimidad de esas personas. Como se dijo en el punto anterior, la actividad aseguradora tiene límites en los derechos y principios constitucionales, como el de la igualdad por la discriminación (que ya abordamos) pero también en la intimidad y la dignidad humana.

No puede ser posible que un Estado Social de Derecho mantenga aún normas que discriminan y limitan el ejercicio de derechos de una población en debilidad manifiesta, puesto que actualmente no existen medidas efectivas de inclusión que les permitan en términos de equidad, un ejercicio pleno de derechos.

Debe decirse, además, que el proyecto de olvido oncológico y los términos en años de recuperación de la enfermedad que se plantean en este proyecto son apenas un comienzo en la regulación y cumplimiento del deber estatal de “proteger especialmente” a estas personas en debilidad manifiesta y buscar incluirlos en los servicios financieros. Sin embargo, se dejan para discusión dentro del trámite de los debates legislativos o para una regulación posterior, preguntas como: ¿Qué pasa con los cánceres que se cronifican? O, por ejemplo, tratándose de seguros de vida ¿Qué pasa con los pacientes que toman una pastilla al día el resto de su vida y tienen una esperanza de vida igual que el resto de la población? Son temas que deben abordarse en su momento, y que debe dársele progresivamente una regulación.

Se trata entonces de señalar que es constitucionalmente válido, que la autonomía contractual tratándose de la actividad aseguradora se limite levemente para que el Estado pueda incluir a una población en debilidad manifiesta frente al acceso a los servicios financieros en términos de materializar derechos constitucionales como la igualdad -equidad, habeas data, la intimidad, la no discriminación y el supra principio de la dignidad humana. Además, se busca que toda actividad contractual en los diferentes ámbitos (comerciales, laborales, civiles) sean nulas las cláusulas cuando excluyan o discriminen a quien haya padecido cáncer entre otras medidas de inclusión y protección especial.

**5. El derecho al olvido oncológico es una tendencia legislativa principalmente Europea.**

Limitar la actividad aseguradora para que personas sobrevivientes del cáncer puedan acceder a servicios financieros y no sean estos discriminados en comparación con otros consumidores

es una medida que se viene implementando en diversos países del mundo, en donde Francia fue el pionero en establecer esta regulación. De hecho, existen países que incluyen el VIH-Sida y otras enfermedades de importante mortalidad dentro de ese ámbito de protección especial.

Por ejemplo, el Parlamento Europeo expidió la resolución 2020/2267(INI) “Sobre el esfuerzo de Europa en la lucha contra el cáncer: hacia una estrategia global y coordinada” del 16 de febrero de 2022<sup>14</sup>, en donde pidió que para el año 2025 todos los países Europeos debían garantizar el derecho al olvido oncológico en sus legislaciones internas.

De hecho, de los 27 países de la Unión Europea, solo Islandia y Malta, son los únicos países que no tienen regulación específica sobre el derecho al olvido oncológico según un informe del mismo Parlamento Europeo<sup>15</sup>, ya que España recientemente acaba de aprobar su regulación en junio de 2023<sup>16</sup>.

Al ser una tendencia legislativa relativamente nueva, no existen regulaciones en países de América Latina, sería Colombia, el primer país de la región en adoptarla.

**6. Mitos frente a la enfermedad del cáncer que se constituyen en barreras de acceso a diferentes derechos**

Como una actividad previa a la presentación de esta ponencia solicitamos concepto con respecto al proyecto a la LIGA COLOMBIANA CONTRA EL CÁNCER, misma que se pronunció en los siguientes términos:

a) Un mito frecuentemente relacionado con cáncer y que aplicaría al acceso a los seguros y créditos financieros de los pacientes oncológicos es el mito "**Cáncer es sinónimo de muerte**" ya que existe la falsa creencia que el cáncer es una enfermedad incurable y que todos los pacientes con este diagnóstico fallecen. La realidad es que existen varios tipos de cáncer que se pueden curar y esto está relacionado directamente con

<sup>14</sup> Véase: [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2022-0001\\_ES.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-9-2022-0001_ES.html).

<sup>15</sup> Véase: <https://comerciojusticia.info/justicia/derecho-al-olvido-oncologico-europa-ya-lo-garantiza-casi-en-bloque/>.

<sup>16</sup> Véase: <https://elpais.com/espana/2023-05-13/sanchez-se-compromete-con-las-asociaciones-de-lucha-contra-el-cancer-a-implantar-en-junio-el-derecho-al-olvido-oncologico.html>.

la etapa en la que se encuentre la enfermedad. Entre más temprana esté diagnosticada la enfermedad mayor posibilidad de cura tiene el paciente.

- b) Otro de los mitos del cáncer que podría relacionarse con este tema es que **"No hay nada que hacer"**. Esto es falso, existen varias modalidades de tratamiento para los pacientes con cáncer con objetivos de curación o de manejo de síntomas y esto desmiente la falsa creencia que los pacientes con cáncer no tienen opciones de tratamiento.
- c) Con respecto a la recurrencia del cáncer después de un período de 8 años de terminado el tratamiento, valor establecido en el Proyecto de Ley (en otros países han dejado tiempos de 5 ó 10 años) podríamos generalizar y decir que dentro de los primeros dos o tres años es el mayor riesgo de recaída y menos común entre el tercer y quinto año, posteriormente se hace más improbable el riesgo de recaída por lo que el tiempo establecido en el Proyecto de Ley sería válido.

**7. PLEGO DE MODIFICACIONES**

Texto radicado	Texto propuesto para la ponencia	Justificación
<b>Parágrafo.</b> En todo caso, no se considerará reticencia en el evento de aquellos tomadores y/o asegurados que en su condición de haber padecido y superado la enfermedad de cáncer no están obligados a declararlo siempre y cuando hayan transcurrido por lo menos ocho (8) años después del final de su tratamiento y a más tardar cuatro (4) años después del final del tratamiento para los pacientes cuyo diagnóstico	<b>Parágrafo.</b> Se exceptúan de la obligación de declarar el estado del riesgo y de las sanciones por inexactitud o reticencia los tomadores y/o asegurados que hayan padecido y superado la enfermedad de cáncer siempre y cuando hayan transcurrido por lo menos ocho (8) años contados desde el final de su tratamiento y a más tardar cuatro (4) años después del final del tratamiento para los pacientes cuyo diagnóstico	Se mejora la redacción

se haya realizado cuando fueren menores de edad. Será nula toda renuncia a lo estipulado en esta disposición por la parte que haya padecido la enfermedad de cáncer".	se haya realizado cuando fueren menores de edad. Será nula toda renuncia a lo estipulado en esta disposición por la parte que haya padecido la enfermedad de cáncer.
---	--

**8. CONFLICTO DE INTERÉS:**

Con base en el artículo 3 de la ley 2003 de 2019, según el cual el autor del proyecto y los ponentes deben presentar en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describe las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo con el artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el congresista pueda encontrar.

A continuación, se podrán de presente los criterios que la ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

(...)

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

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

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

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

- a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.

De lo anterior y 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 eventual conflicto de interés por parte de los Honorable Congresistas, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa

una situación concreta que permita enmarcar un beneficio un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto en el literal a) del artículo primero de la ley 2003 de 2019 descriptivo de la hipótesis de ausencia de conflicto de interés

En todo caso, se aclara, que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos de frente a sus particulares circunstancias, pudiendo manifestar cuando así lo considere que está inmerso en un impedimento.

**9. PROPOSICIÓN CON QUE TERMINA LA PONENCIA:**

Teniendo como soporte lo aquí expuesto y sustentado, y dada la importancia que esta iniciativa reviste, el suscrito Senador **rinde ponencia positiva** y solicita a los honorables miembros de la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República **debatir y aprobar en primer debate el PROYECTO DE LEY No 201 de 2023** "Por medio de la cual se establece y garantiza el derecho al olvido oncológico en Colombia y se dictan otras disposiciones"

Cordialmente,



**WILSON NEBER ARIAS CASTILLO**  
Senador de la República  
Ponente

<p><b>10. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN COMISION SEPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL SENADO DE LA REPUBLICA AL PROYECTO DE LEY No. 201 DE 2023 "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE Y GARANTIZA EL DERECHO AL OLVIDO ONCOLÓGICO EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DECRETA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Proyecto de Ley No. 201 de 2023 Senado</b></p> <p style="text-align: center;"><b>“Por medio de la cual se establece y garantiza el derecho al olvido oncológico en Colombia y se dictan otras disposiciones”</b></p> <p style="text-align: center;"><b>El Congreso de Colombia</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Decreta</b></p> <p><b>ARTÍCULO 1º. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto establecer y garantizar el derecho al olvido oncológico con la finalidad de que este sea un elemento que contribuya a la inclusión y no discriminación de todos los pacientes sobrevivientes del cáncer en Colombia.</p> <p><b>ARTÍCULO 2º.</b> Adiciónese un párrafo nuevo al artículo 1058 del Código de Comercio – Decreto Ley No. 410 de 1971, el cual quedará así:</p> <p><b>“ARTÍCULO 1058. DECLARACIÓN DEL ESTADO DEL RIESGO Y SANCIONES POR INEXACTITUD O RETICENCIA.</b> El tomador está obligado a declarar sinceramente los hechos o circunstancias que determinan el estado del riesgo, según el cuestionario que le sea propuesto por el asegurador. La reticencia o la inexactitud sobre hechos o circunstancias que, conocidos por el asegurador, lo hubieren retraído de celebrar el contrato, o inducido a estipular condiciones más onerosas, producen la nulidad relativa del seguro.</p> <p>Si la declaración no se hace con sujeción a un cuestionario determinado, la reticencia o la inexactitud producen igual efecto si el tomador ha encubierto por culpa, hechos o circunstancias que impliquen agravación objetiva del estado del riesgo.</p>	<p>Si la inexactitud o la reticencia provienen de error inculpa del tomador, el contrato no será nulo, pero el asegurador sólo estará obligado, en caso de siniestro, a pagar un porcentaje de la prestación asegurada equivalente al que la tarifa o la prima estipulada en el contrato represente respecto de la tarifa o la prima adecuada al verdadero estado del riesgo, excepto lo previsto en el artículo 1160.</p> <p>Las sanciones consagradas en este artículo no se aplican si el asegurador, antes de celebrarse el contrato, ha conocido o debido conocer los hechos o circunstancias sobre que versan los vicios de la declaración, o si, ya celebrado el contrato, se allana a subsanarlos o los acepta expresa o tácitamente”</p> <p><b>Parágrafo.</b> Se exceptúan de la obligación de declarar el estado del riesgo y de las sanciones por inexactitud o reticencia los tomadores y/o asegurados que hayan padecido y superado la enfermedad de cáncer siempre y cuando hayan transcurrido por lo menos ocho (8) años contados desde el final de su tratamiento y a más tardar cuatro (4) años después del final del tratamiento para los pacientes cuyo diagnóstico se haya realizado cuando fueren menores de edad. Será nula toda renuncia a lo estipulado en esta disposición por la parte que haya padecido la enfermedad de cáncer.</p> <p><b>ARTÍCULO 3º.</b> En caso de no renovación del contrato de seguro y que el riesgo no sea cubierto proporcionalmente por un contrato de seguro posterior, el asegurador no podrá, en los dos años siguientes y hasta que demuestre que se ha agotado el capital asegurado en el último período del contrato, retener las prestaciones derivadas de enfermedad manifiesta relacionados con el cáncer y sus cuidados ocurridos durante la vigencia del contrato, siempre que estén cubiertos por un seguro.</p> <p><b>ARTÍCULO 4º.</b> Con el fin de garantizar y mejorar el acceso a los servicios financieros, no podrán pactarse cláusulas, estipulaciones, condiciones o realizar cualquier negocio jurídico que implique discriminaciones por haber padecido la enfermedad de cáncer. Se prohíbe la denegación del acceso a la contratación de seguro, el establecimiento de procedimientos de contratación diferentes de los habitualmente utilizados por el asegurador o la imposición de condiciones más onerosas, por la razón de haber padecido cáncer.</p> <p>No se podrán exigir pruebas diagnósticas para la detección de enfermedades cancerígenas como requisito para acceder a la cobertura respectiva de protección, tampoco se podrán incluir cláusulas de exclusión por haber padecido cáncer, de conformidad con los tiempos estipulados en el artículo 2º de esta ley.</p>
<p><b>Parágrafo:</b> En todo caso, los solicitantes de contratos de crédito o seguro deberán ser informados de las disposiciones del derecho al olvido oncológico en los términos de esta ley, en un formato y lenguaje claro y expreso para toda persona, a ser definido por la Superintendencia Financiera de Colombia, quien deberá diseñarlo e implementarlo dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p><b>ARTÍCULO 5º. Régimen Sancionatorio.</b> La Superintendencia de Industria y Comercio, de conformidad con las funciones establecidas en el artículo 21 de la ley 1581 de 2012 y la Superintendencia Financiera de Colombia, de acuerdo al régimen sancionatorio administrativo que prevé el artículo 208 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, definirán las sanciones y procedimientos para hacer control efectivo y garantizar lo estipulado en la presente ley.</p> <p><b>ARTÍCULO 6. Vigencia y derogatorias.</b> La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p><b>WILSON NEBER ARIAS CASTILLO</b> Senador de la República Ponente</p>	<p style="text-align: center;"><b>Comisión Séptima Constitucional Permanente</b></p> <p><b>LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA, - Bogotá D.C., a los Trece (13) días del mes marzo del año dos mil veinticuatro (2024) - En la presente fecha se autoriza la publicación en Gaceta del Congreso de la República, Informe de Ponencia para primer Debate, Pliego de Modificaciones y Texto Propuesto para, a saber:</b></p> <p><b>INFORME DE PONENCIA PARA: PRIMER DEBATE</b> <b>NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: 201 DE 2023 SENADO</b> <b>TÍTULO DEL PROYECTO: "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE Y GARANTIZA EL DERECHO AL OLVIDO ONCOLÓGICO EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</b> <b>INICIATIVA H.S. PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS.</b> <b>RADICADO: EN SENADO: 22-11-2023</b> <b>EN COMISIÓN: 05-12-2023</b> <b>GACETA DEL CONGRESO DONDE ESTA EL TEXTO ORIGINAL: 1648/2023</b> <b>NÚMERO DE FOLIOS: DIECINUEVE(19)</b> <b>RECIBIDO EL DÍA: MARTES (12) DE MARZO DE 2024.</b> <b>HORA: 5:28 P.M..</b></p> <p>Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5º del artículo 2º de la Ley 1431 de 2011.</p> <p>El secretario,</p>  <p><b>PRAXERE JOSE OSPINO REY</b> Secretario de la Comisión Séptima</p>

# OBSERVACIONES

## **OBSERVACIÓN DE SALUD COLOMBIA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 216 DE 2023 SENADO**

*por medio de la cual se transforma el Sistema de Salud en Colombia y se dictan otras disposiciones.*

<p>Señores</p> <p><b>MESA DIRECTIVA COMISIÓN SÉPTIMA DE SENADO</b></p> <p>H.S. MARTHA PERALTA EPIEYÚ</p> <p>Presidente</p> <p><b>ASUNTO:</b> Observaciones de particulares al Proyecto de Ley 216/23 Senado</p> <p>De manera comedida, y de conformidad con lo establecido en el artículo 230 de la Ley 5 de 1992 "Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes", presentamos las siguientes observaciones de particulares al Proyecto de Ley 216/23 Senado "por medio de la cual se transforma el Sistema de Salud en Colombia y se dictan otras disposiciones" cuyo texto definitivo de Plenaria Cámara de Representantes divulga la Gaceta del Congreso No.1785 del 14 de diciembre de 2023.</p> <p><b>PRIMERA OBSERVACIÓN</b></p> <p>El Proyecto contiene disposición inadmisibles en un proyecto de ley, porque propone integrar al financiamiento del Sistema de Salud recursos provenientes de fuente expulsada del ordenamiento jurídico por sentencia de constitucionalidad.</p> <p>El TÍTULO IV FUENTES USOS Y GESTIÓN DE LOS RECURSOS DEL SISTEMA, consigna:</p> <p><b>Artículo 55. Definición.</b> El financiamiento del Sistema de Salud integra los recursos parafiscales provenientes de las cotizaciones y aportes al Sistema de Salud y al seguro obligatorio de accidentes de tránsito con los recursos fiscales del orden nacional y territorial.</p> <p>La Sentencia C-298 del 26 de abril de 2010 proferida por la Corte Constitucional resuelve declarar inexecutable el Decreto Legislativo 074 de 2010, es decir, resuelve expulsar del ordenamiento jurídico el mencionado Decreto que contiene, entre otras, la siguiente disposición:</p> <p><i>"En los casos de accidentes de tránsito, el cubrimiento de los servicios de salud y demás prestaciones económicas seguirán a cargo de las aseguradoras autorizadas para administrar el Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito -SOAT."</i></p>	<p>La Sentencia C-298/10 implica la expulsión del ordenamiento jurídico del Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito -SOAT.</p> <p>Debido a que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito está expulsado del ordenamiento jurídico por la Sentencia C-298/10, que resuelve declarar inexecutable el Decreto Legislativo 074 de 2010.</p> <p>Será inadmisibles toda disposición que aplique el seguro obligatorio de accidentes de tránsito como fuente de recursos.</p> <p><b>SEGUNDA OBSERVACIÓN</b></p> <p>La disposición inadmisibles de integrar al sistema de salud aportes al seguro obligatorio de accidentes de tránsito incumple lo resuelto en la Sentencia C-298/10 y promueve violaciones a los siguientes mandatos de la Constitución, urdidas con disposiciones expulsadas del ordenamiento jurídico.</p> <p>Primero. Del Artículo 345. <i>En tiempo de paz no se podrá percibir contribución o impuesto que no figure en el presupuesto de rentas.</i></p> <p>El Ministerio de Hacienda continuó aplicando disposición expulsada por la Sentencia C-298/10 en la preparación de desajustes en el Proyecto de Presupuesto General de la Nación que presenta al Congreso con el fin de alterar el flujo de los recursos de la salud, maquillar el decreto de liquidación y lograr que se perciban contribuciones obligatorias a salud que se abstiene de contabilizar en el Presupuesto de Rentas.</p> <p>Los desajustes son creados por la Dirección General del Presupuesto con las acciones de registrar en el "Detalle de la Composición del Presupuesto de Rentas" el FONSAT, fondo excluido del ordenamiento jurídico, de abstenerse de contabilizar los ingresos por cotizaciones obligatorias a salud.</p> <p>Y, elaborar, luego de publicada la ley anual de presupuesto, el decreto de liquidación que toma como base el anexo técnico "Detalle de la Composición del Presupuesto de Rentas" preparado con los desajustes a incorporar en el decreto de liquidación.</p> <p>La siguiente imagen de la Gaceta del Congreso No.974 muestra los desajustes preparados por el Ministerio de Hacienda- Dirección General Presupuesto en el Proyecto de Presupuesto General de la Nación 2024 presentado al Congreso el 31 de julio de 2023, desajustes incorporados al decreto de liquidación del PGN 2024.</p> <p>La Dirección Ministerial registró en el "Detalle de la Composición del Presupuesto de Rentas 2024" Numeral 0021 el expulsado FONSAT y contabilizó \$ 2.9 billones, y se abstuvo de contabilizar \$ 31.4 billones por cotizaciones obligatorias a salud ingresos de imperativo registro y contabilización en la categoría Fondos Especiales.</p>																								
<div style="text-align: center;">  <p><b>GACETA DEL CONGRESO</b> SENADO Y CÁMARA (Artículo 36, Ley 5ª de 1992) IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA www.imprensa.gov.co</p> <p>ISSN 0123 - 9066</p> <p>AÑO XXXII - Nº 974 Bogotá, D. C., lunes, 31 de julio de 2023 EDICIÓN DE 294 PÁGINAS DETALLE DE LA COMPOSICIÓN DEL PRESUPUESTO DE RENTAS DEL 2024</p> <p style="font-size: small;">Pesos</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">CONCEPTOS</th> <th style="text-align: right;">TOTAL</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>6.0 FONDOS ESPECIALES DE LA NACIÓN</b></td> <td style="text-align: right;"><b>14.813.818.146.402</b></td> </tr> <tr> <td>NUMERAL 0002 CONTRIBUCIÓN ENTIDADES VIGILADAS CONTRALORIA GENERAL NACIÓN</td> <td style="text-align: right;">1.254.119.000.000</td> </tr> <tr> <td>NUMERAL 0003 CONTRIBUCIÓN ENTIDADES VIGILADAS SUPERINTENDENCIA SUBSIDIO FAMILIAR</td> <td style="text-align: right;">69.298.249.000</td> </tr> <tr> <td>NUMERAL 0009 FINANCIACIÓN SECTOR JUSTICIA</td> <td style="text-align: right;">1.290.276.400.000</td> </tr> <tr> <td>NUMERAL 0010 FONDO DE DEFENSA NACIONAL</td> <td style="text-align: right;">1.500.000.000</td> </tr> <tr> <td>NUMERAL 0013 FONDO ESTUPEFACIENTES - MINSALUD</td> <td style="text-align: right;">33.308.308.000</td> </tr> <tr> <td>NUMERAL 0014 FONDOS INTERNOS MINISTERIO DEFENSA</td> <td style="text-align: right;">512.305.000.000</td> </tr> <tr> <td>NUMERAL 0015 FONDOS INTERNOS POLICIA NACIONAL</td> <td style="text-align: right;">189.971.000.000</td> </tr> <tr> <td>NUMERAL 0019 ESCUELAS INDUSTRIALES E INSTITUTOS TECNICOS</td> <td style="text-align: right;">470.243.901.619</td> </tr> <tr> <td><b>NUMERAL 0021 FONDO DE RECURSOS SOAT Y FONSAT (ANTES FOSYGA)</b></td> <td style="text-align: right;"><b>2.889.103.705.000</b></td> </tr> <tr> <td>NUMERAL 0022 FONDO DE SOLIDARIDAD PENSIONAL</td> <td style="text-align: right;">1.203.330.196.196</td> </tr> </tbody> </table> </div> <p>Consecuencia de los desajustes preparados aplicando disposición expulsada del ordenamiento jurídico, en la vigencia fiscal 2024 se están percibiendo cotizaciones a salud que no figuran en el Presupuesto de Rentas.</p> <p>A pesar de que los desajustes y maquillajes del decreto de liquidación afectan su legalidad, factor determinante para el funcionamiento del Estado, el cumplimiento de los planes y programas de desarrollo económico y social y el funcionamiento de la economía, el Ministerio de Hacienda ralentiza el cumplimiento de su deber legal de enmendarlos.</p>	CONCEPTOS	TOTAL	<b>6.0 FONDOS ESPECIALES DE LA NACIÓN</b>	<b>14.813.818.146.402</b>	NUMERAL 0002 CONTRIBUCIÓN ENTIDADES VIGILADAS CONTRALORIA GENERAL NACIÓN	1.254.119.000.000	NUMERAL 0003 CONTRIBUCIÓN ENTIDADES VIGILADAS SUPERINTENDENCIA SUBSIDIO FAMILIAR	69.298.249.000	NUMERAL 0009 FINANCIACIÓN SECTOR JUSTICIA	1.290.276.400.000	NUMERAL 0010 FONDO DE DEFENSA NACIONAL	1.500.000.000	NUMERAL 0013 FONDO ESTUPEFACIENTES - MINSALUD	33.308.308.000	NUMERAL 0014 FONDOS INTERNOS MINISTERIO DEFENSA	512.305.000.000	NUMERAL 0015 FONDOS INTERNOS POLICIA NACIONAL	189.971.000.000	NUMERAL 0019 ESCUELAS INDUSTRIALES E INSTITUTOS TECNICOS	470.243.901.619	<b>NUMERAL 0021 FONDO DE RECURSOS SOAT Y FONSAT (ANTES FOSYGA)</b>	<b>2.889.103.705.000</b>	NUMERAL 0022 FONDO DE SOLIDARIDAD PENSIONAL	1.203.330.196.196	<p><b>Segundo. Del Artículo 48. No se podrán destinar ni utilizar los recursos de las instituciones de la Seguridad Social para fines diferentes a ella.</b></p> <p>Debido a que el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Salud y Protección Social continuaron aplicando disposiciones declaradas inexequibles por la Sentencia C-298/10, hoy en día, con cargo al presupuesto de gastos de la Nación, la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud-ADRES registra centenares de miles de pagos o desembolsos que no tienen sustento real o fáctico, por servicios de salud de pacientes ficticios lesionados en accidentes de tránsito imaginarios.</p> <p>El resultado de las prácticas de desviación de recursos de la salud implementadas por el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Salud se refleja en cifras informadas y señaladas en el Boletín de prensa No. 206 del 11 de diciembre de 2023 de la Contraloría General de la República.</p> <p><i>"En 2022 la ADRES asumió reclamaciones por \$530 mil millones. Cifras contradictorias: mientras el Sistema de Salud reporta anualmente 32 mil lesionados, el reporte de la ADRES de pagos de atenciones en salud por siniestralidad suma aproximadamente 800 mil por año."</i></p> <p><b>TERCERA OBSERVACIÓN</b></p> <p>El proyecto de Ley contempla otras proposiciones inadmisibles en un proyecto de ley.</p> <p><b>Artículo 63. Manejo y destinaciones de los demás recursos del Fondo Único Público de Salud.</b></p> <p>6. El pago de la atención en salud e indemnizaciones que, a la entrada en vigencia de la presente ley, se deban reconocer por el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, sin perjuicio de las obligaciones que les competen en dichos reconocimientos a las empresas aseguradoras.</p> <p>Artículo 58. Funciones de la Entidad Administradora de los recursos del Sistema de Salud</p> <p>16. Realizar las acciones de cobro o de repetición por los servicios de salud prestados a víctimas de accidentes de tránsito por vehículos no asegurados con el SOAT y los demás recursos que se establezcan en favor del Sistema.</p> <p>Teniendo en cuenta que la Sentencia C-298/10 excluyó del ordenamiento jurídico la obligación de compañías de seguros de cubrir los servicios de salud y demás prestaciones económicas en casos de accidentes de tránsito.</p>
CONCEPTOS	TOTAL																								
<b>6.0 FONDOS ESPECIALES DE LA NACIÓN</b>	<b>14.813.818.146.402</b>																								
NUMERAL 0002 CONTRIBUCIÓN ENTIDADES VIGILADAS CONTRALORIA GENERAL NACIÓN	1.254.119.000.000																								
NUMERAL 0003 CONTRIBUCIÓN ENTIDADES VIGILADAS SUPERINTENDENCIA SUBSIDIO FAMILIAR	69.298.249.000																								
NUMERAL 0009 FINANCIACIÓN SECTOR JUSTICIA	1.290.276.400.000																								
NUMERAL 0010 FONDO DE DEFENSA NACIONAL	1.500.000.000																								
NUMERAL 0013 FONDO ESTUPEFACIENTES - MINSALUD	33.308.308.000																								
NUMERAL 0014 FONDOS INTERNOS MINISTERIO DEFENSA	512.305.000.000																								
NUMERAL 0015 FONDOS INTERNOS POLICIA NACIONAL	189.971.000.000																								
NUMERAL 0019 ESCUELAS INDUSTRIALES E INSTITUTOS TECNICOS	470.243.901.619																								
<b>NUMERAL 0021 FONDO DE RECURSOS SOAT Y FONSAT (ANTES FOSYGA)</b>	<b>2.889.103.705.000</b>																								
NUMERAL 0022 FONDO DE SOLIDARIDAD PENSIONAL	1.203.330.196.196																								

<p>Y, debido a que el cubrimiento de los servicios de salud de urgencias de toda persona víctima de accidente de tránsito que ocurra en territorio de Colombia está financiado con apropiaciones del presupuesto anual de gastos de la Nación, así:</p> <p>Para la persona víctima afiliada al Sistema de Salud, con los recursos de la Unidad de Pago por Capitación -UPC que se reconoce de manera anticipada a las EPS y entidades adaptadas, mecanismo que cubre el 98% de los habitantes de Colombia.</p> <p>Para la persona víctima no afiliada al Sistema de Salud, con la apropiación aprobada en el Sección Presupuestal 1901: Ministerio de Salud y Protección Social.</p> <p>Las señaladas disposiciones contravienen el mandato consagrado en el Artículo 352 de la Carta Política: Además de lo señalado en esta Constitución, la Ley Orgánica del Presupuesto regulará lo correspondiente a la programación, aprobación, modificación, ejecución de los presupuestos de la Nación, de las entidades territoriales y de los entes descentralizados de cualquier nivel administrativo.</p> <p>Asimismo, el mandato del Artículo 151 el cual dicta que el ejercicio de la actividad legislativa estará sujeto a las normas de la ley orgánica sobre preparación, aprobación y ejecución del presupuesto de rentas y ley de apropiaciones.</p> <p><b>CUARTA OBSERVACIÓN</b></p> <p>Las proposiciones inadmisibles y del todo ajenas al objeto del Proyecto de Ley han afectado condiciones constitucionales en las que debe efectuarse toda reunión de miembros del Congreso con el propósito de dar debate a un proyecto de ley, evento que el Reglamento del Congreso entiende como vicios de procedimiento insubsanables de la Constitución Política.</p> <p>Por consecuencia, solicitamos al Presidente de la Comisión Séptima del Senado a cumplir sus deberes legales de rechazar las disposiciones señaladas del artículo 55, del artículo 58.16, y del artículo 63.6 correspondiente en el texto definitivo de Plenaria Cámara de Representantes que divulga la Gaceta del Congreso No.1785 del 14 de diciembre de 2023.</p> <p>Y de cumplir y hacer cumplir el Reglamento del Congreso:</p> <p>Artículo 5o. <b>JERARQUÍA DEL REGLAMENTO.</b> En desarrollo y aplicación de este Reglamento se entenderán como vicios de procedimiento insubsanables de la Constitución Política:</p> <p>1. Toda reunión de Congresistas que, con el propósito de ejercer funciones propias de la Rama Legislativa del Poder Público, se efectúe fuera de las condiciones constitucionales. En este evento sus decisiones carecerán de validez, y a los actos que realice no podrá dárseles efecto alguno.</p> <p>Cordialmente,  <a href="#">Salud Colombia</a></p>	<p style="text-align: center;"><b>Comisión Séptima Constitucional Permanente</b></p> <p><b>CSP-CS-451-2024</b>  Bogotá D.C., 12 de marzo de 2024</p> <p><b>Doctor</b>  <b>Gregorio Eljach Pacheco</b>  <b>Secretario General</b>  <b>Senado de la República</b>  E S D.</p> <p><b>ASUNTO:</b> Publicación concepto al Proyecto de Ley No.216/2023 Senado, 339/2023 Cámara</p> <p>Respetado Secretario,</p> <p>Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Séptima del Senado, Presidenta, Senadora Martha Isabel Peralta Epleyú y Vicepresidenta, Senadora Lorena Ríos Cuéllar, remito para lo de su competencia y con base en lo dispuesto en el inciso 5 del artículo 2 de la Ley 1431 de 2011 por medio electrónico, para su publicación en la Gaceta del Congreso de la República, a saber:</p> <p><b>CONCEPTO:</b> SALUD COLOMBIA  <b>REFRENDADO POR:</b> SALUD COLOMBIA  <b>NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY:</b> NO.216/2023 SENADO, 339/2023 CÁMARA  <b>TÍTULO DEL PROYECTO:</b> "POR MEDIO DEL CUAL SE TRANSFORMA EL SISTEMA DE SALUD EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", ACUMULADO CON LOS PROYECTOS DE LEY NO. 340 DE 2023 CÁMARA "POR LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA MEJORAR Y FORTALECER EL SISTEMA GENERAL DE SEGURIDAD SOCIAL EN SALUD", PROYECTO DE LEY NO. 341 DE 2023 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES SOBRE EL SISTEMA GENERAL DE SEGURIDAD SOCIAL EN SALUD (SGSSS)", Y EL PROYECTO DE LEY NO. 344 DE 2023 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS PARA EL FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA GENERAL DE SEGURIDAD SOCIAL EN SALUD"  <b>NÚMERO DE FOLIOS:</b> 6  <b>RECIBIDO EL DÍA:</b> 11 de marzo de 2024  <b>HORA:</b> 2:52 P.M.</p> <p>Atentamente,</p>  <b>PRAXERE JOSÉ OSPINO REY</b> Secretario General Comisión Séptima
---	---

**C O N T E N I D O**

Gaceta número 236 - Miércoles, 13 de marzo de 2024

SENADO DE LA REPÚBLICA

	Págs.
PROYECTOS DE LEY	
Proyecto de Ley número 255 de 2024 Senado por la cual se establecen lineamientos de uso de inteligencia artificial para mejorar la eficiencia en disminución de siniestros viales y sus costos, automatizando los procesos de análisis y control de riesgos de siniestralidad vial en tiempo real con IA. ....	1
PONENCIAS	
Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto al Proyecto de Ley número 201 de 2023 Senado por medio de la cual se establece y garantiza el derecho al olvido oncológico en Colombia y se dictan otras disposiciones.....	8
OBSERVACIONES	
Observación de Salud Colombia al Proyecto de Ley número 216 de 2023 senado.....	13