



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° 457

Bogotá, D. C., martes, 23 de abril de 2024

EDICIÓN DE 17 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADOwww.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARAwww.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 428 DE 2024 CÁMARA

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

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

Artículo 42A - Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Extracontractual para vehículos de uso particular y motocicletas. Con el propósito de incentivar las políticas públicas de seguridad vial y los seguros obligatorios o voluntarios en protección de las víctimas en accidentes viales y proteger los bienes materiales de los actores que actúan en la vía, todos los vehículos matriculados en Colombia de servicio particular y las motocicletas y similares en el territorio nacional deben estar amparados por el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Extracontractual que ampare los daños materiales causados a terceros en accidentes de tránsito.

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

1. La cobertura será como mínimo: quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio

particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares.

2. Esta póliza obligatoria podrá ser reemplazada o sustituida por cualquier otro tipo de seguro que contenga la cobertura de Responsabilidad Civil Extracontractual y cuyo valor asegurado cubra como mínimo quince salarios mínimos legales mensuales vigentes (15 SMLMV) para vehículos de servicio particular y siete salarios mínimos legales mensuales vigentes (7 SMLMV) para motocicletas y similares, sin importar si cubre también otros tipos de eventos y/o montos de valor asegurado.
3. Las compañías aseguradoras podrán ofrecer la citada póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual Obligatoria, determinando con libertad de oferta la tarifa y demás características propias del seguro, conforme a las disposiciones del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

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

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

Artículo 2º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



JULIAN DAVID LÓPEZ TENORIO
Representante

Angarita Tovar

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

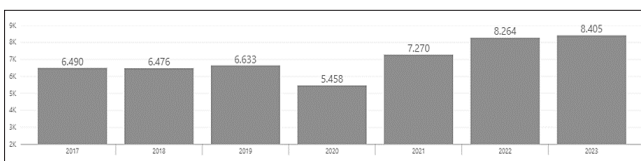
1) Instrumento para fortalecer la seguridad vial

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

De acuerdo con el reporte del Global Burden Disease 2019, los siniestros de tránsito fueron una de las principales causas de muerte a nivel mundial, y la primera para personas de entre 10 y 50 años, con aproximadamente 1,3 millones de personas fallecidas por esta causa al año¹.

En el caso de Colombia, según cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (2023) cada 63 minutos fallece una persona en el país por siniestros viales, con una tasa de fallecimientos por cada 100.000 habitantes de 20, 41, esto se tradujo en que, para el año 2023 murieron alrededor de 8.405 personas a causa de siniestros viales. Lo cual llevó a que los accidentes de transporte terrestre se encuentren dentro de las 10 principales causas de muerte en el país.

Número de personas fallecidas por siniestros viales al año en Colombia



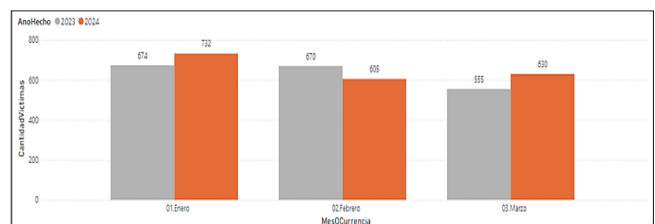
Fuente: Tomado de Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2024). Recuperado de: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>.

En este sentido, las labores que se han implementado desde los gobiernos han sido preventivas tomando acciones pedagógicas para

los usuarios y mejora de las condiciones viales y de seguridad. Sin embargo, estas se han considerado insuficientes, ya que a la fecha en Colombia no se ha logrado reducir el promedio anual que se ha presentado en los últimos años con alrededor de 6.000 fallecidos por año a causa de siniestros viales. De hecho, se ha tenido aumento en las cifras desde el año 2020, con un incremento para el último año de cerca de 1,71%.

En lo que va corrido del año 2024, se han presentado 1.967 muertes por siniestros viales, lo que significa que se tiene un aumento de 3,58% con respecto al mismo periodo en el año 2023. Esto podría representar que para el año 2024 se tenga un mayor número de muertes por esta causa, con cerca de 68 casos más que en el 2023.

Cantidad de víctimas por mes año 2023 vs. 2024



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

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

En este marco, durante los últimos años desde la sociedad en general se han solicitado acciones concretas que permitan una efectiva seguridad vial en Colombia, desde el Congreso de la República en un primer momento se expide la Ley 2251 de 2022, más conocida como la Ley Julián Esteban, con el fin de establecer disposiciones normativas que orientarán la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.

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

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

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

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

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

| ÁREA DE ACCIÓN | OBJETIVO GENERAL |
|-----------------------------|--|
| Velocidades seguras | Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país. |
| Vehículos seguros | <ul style="list-style-type: none"> - Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país. - Aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentran en operación en el país. |
| Infraestructura vial segura | <ul style="list-style-type: none"> - Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial. - Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad. - Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura. |

| ÁREA DE ACCIÓN | OBJETIVO GENERAL |
|---|---|
| Comportamiento seguro en los actores viales | Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales. |
| Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial | Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida. |
| Atención integral a las víctimas de siniestros viales | <ul style="list-style-type: none"> - Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). - Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial). - Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). - Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). |
| Gobernanza | <ul style="list-style-type: none"> - Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque sistema seguro. - Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales. - Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad. |
| Gestión del conocimiento | Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial. |

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

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

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

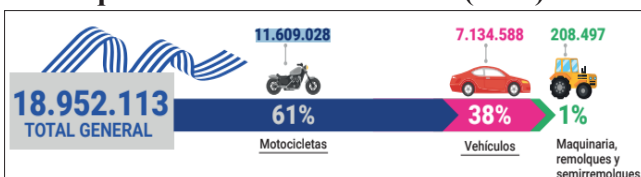
Esto trajo varias situaciones positivas para la seguridad vial en el país y la protección ciudadana, ya que buscaba garantizar la asegurabilidad del parque automotor para responder por daños materiales a terceros derivados de accidentes de tránsito en las vías. Y tal y como lo estableció el Plan Nacional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

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

2) Democratización del aseguramiento en las vías

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

Parque automotor en Colombia (2023)

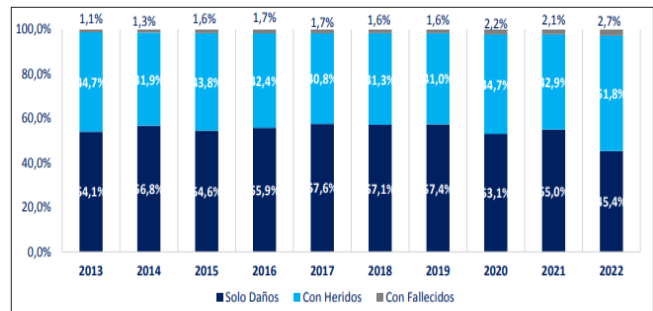


Fuente: Tomado del Registro Único Nacional de Tránsito (2023).

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

59% tenían antigüedad igual o menor a 10 años y el 41% antigüedad mayor a 10 años.

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



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

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

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

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

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

Según el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para el año 2019 del total de vehículos livianos, el 50% tienen una antigüedad superior a los 20 años. Para el caso de las motos, el 64% tienen más de 5 años de antigüedad, y el 30% tienen una antigüedad superior a los 10 años.

3) Necesidad de armonizar la normatividad para los actores viales

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

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

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

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

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

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

(...)

ARTÍCULO 1003. <RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTADOR>. *El transportador responderá de todos los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que se haga cargo de éste. Su responsabilidad comprenderá, además, los daños causados por los vehículos utilizados por él y los que ocurran en los sitios de embarque y desembarque, estacionamiento o espera, o en instalaciones de cualquier índole que utilice el transportador para la ejecución del contrato.*

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

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

En concordancia con las anteriores disposiciones, el artículo 2.2.1.1.4.1. del Decreto 1079 de 2015 establece como obligación a cargo de las empresas

de transporte público colectivo terrestre automotor de pasajeros, la constitución de pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare de los riesgos inherentes a la actividad transportadora. Para tal efecto, esta norma señala los riesgos y los montos que debe amparar dichas pólizas, de la siguiente manera:

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

1. *Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:*
 - a) *Muerte;*
 - b) *Incapacidad permanente;*
 - c) *Incapacidad temporal;*
 - d) *Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.*

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

2. ***Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:***
 - a) *Muerte o lesiones a una persona;*
 - b) ***Daños a bienes de terceros;***
 - c) *Muerte o lesiones a dos o más personas.*

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

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

Así las cosas, se carece de una norma legal que permita regular la forma en la que será cubierto el perjuicio patrimonial que causa el propietario del vehículo a terceros por la actividad de conducción. Hoy por hoy, una póliza de seguro (Todo Riesgo o Responsabilidad Civil Extracontractual) para los vehículos particulares es voluntario, mientras que es obligatorio para los vehículos de servicio público, los cuales, como antes se indicó, cuentan con póliza obligatoria de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual. Así, los vehículos asegurados, tanto particulares como de servicio público, responderían ante los daños a vehículos y bienes de terceros por accidentes de tránsito que ocasionen, ya

sea que el tercero tenga o no seguro. No obstante, no sucede lo mismo en el caso contrario, es decir cuando el accidente de tránsito es provocado por los vehículos que no tienen ninguna clase de seguro, los cuales, como soportan las cifras analizadas en este proyecto de ley, son la generalidad.

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

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

3.2. Antecedente legislativo

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

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

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

No obstante, dicha norma fue demandada a través de una acción pública de inconstitucionalidad,

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

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

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

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

- La Corte Constitucional ha precisado en su jurisprudencia que *“es el propietario de un vehículo, en principio, el principal encargado de adquirir una póliza a fin de asegurar los riesgos a los que se somete a terceros por conducir un vehículo”*², pues de no hacerlo, *“se expone no sólo a sí mismo, sino también a los transeúntes y al público en general por donde transita”*³; además de que *“la víctima carecería de una garantía real y efectiva de que el daño será resarcido”*⁴.

² Corte Constitucional, Sentencia C-470 de 2023.

³ Cfr. Corte Constitucional, Sentencia C-018 de 2004.

⁴ Ibíd.

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

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

*“la importancia y el carácter riesgoso del tránsito terrestre justifican que esta actividad sea regulada ‘de manera intensa por el Legislador’, señalando ‘reglas y requisitos destinados a proteger la integridad de las personas y los bienes’”*⁸. Así pues, *“fines tan esenciales al Estado como la prosperidad general y la convivencia pacífica (art. 2° de la C. P.), serían irrealizables si no se impusieran normas de conducta claras y precisas para el ejercicio de una actividad riesgosa como lo es conducir un vehículo automotor”*⁹.

[De igual manera,] *“fomentar la realización de la revisión técnico-mecánica con la cual se busca certificar las condiciones de seguridad y funcionamiento del parque automotor, así como amparar los daños materiales causados a terceros, son objetivos centrales para el adecuado desarrollo de una actividad que es trascendental en las sociedades contemporáneas (como lo es el tránsito automotor) pues juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico y en la realización de los derechos fundamentales”*¹⁰.

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

Es por ello que, a tono con la citada Sentencia C-470 de 2023, con sustento en la función social de la propiedad, en esta oportunidad se plantea la

implementación del seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual de carácter obligatorio para los vehículos de servicio particular, motocicletas y similares, cuya póliza garantice los daños materiales a terceros derivados de accidentes simples de tránsito (sin muertes o heridos), derivados de accidentes de tránsito, con cargo al propietario, tenedor o usuario del vehículo.

4) Razones de conveniencia del proyecto de ley

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

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

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

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

El desarrollo de la presente iniciativa promueve los siguientes aspectos:

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

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

⁵ Corte Constitucional, Sentencia C-321 de 2022.

⁶ Corte Constitucional, Sentencia C-470 de 2023.

⁷ Corte Constitucional, Sentencia C-470 de 2023.

⁸ Corte Constitucional, Sentencia C-321 de 2022.

⁹ Corte Constitucional, Sentencia C-470 de 2023.

¹⁰ *Ibíd.*

que se contribuiría a la conciliación de por lo menos el 50% de los choques simples.

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

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

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

Evitan conflictos. Al contar con un seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual que ampare los perjuicios y pérdidas como consecuencia de errores u omisiones, se evita el conflicto entre las personas involucradas en accidentes de tránsito, incluso las riñas que se generan a partir del malestar producido por la falta de certeza de que el causante pagare el valor del perjuicio causado. Debido al monto asegurable, la aplicación de deducibles, sería por un monto bajo.

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

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

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

Retiro de los vehículos por la autoridad de tránsito. Conforme al artículo 13 de la Ley 2161 del 26 de noviembre de 2021 y al artículo 16 de la Ley 2251 del 14 de julio de 2022, en aquellos accidentes de tránsito donde solo hay daños materiales, se deben

remover los vehículos involucrados de las vías, en el menor tiempo posible, previa recaudación de las pruebas mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que remplazará el informe de tránsito que expide la autoridad competente. De no acatarse tal medida, le podrán retirar el vehículo y ser impuesto un comparendo por bloqueo de calzada e intersección.

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

- Para vehículos particulares aproximadamente \$ 42.000 más IVA al año (menos de \$ 115 diarios). Equivalente al 7% del valor del SOAT para un auto familiar de menos de 1.500 cc y al 15% del costo de la revisión técnico-mecánica.
- Para motocicletas aproximadamente \$ 31.200 más IVA al año (menos de \$ 86 pesos diarios). Equivalente al 14% del valor del SOAT para motos de menos de 100 cc y al 16% del costo de la revisión técnico-mecánica.

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

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

5) Posición favorable de los actores claves del sector movilidad

Consejo Superior de Transporte

Bogotá D.C., 17 de abril de 2024.



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

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

Honorable Representante.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Con nuestro acostumbrado respeto.

Atentamente,

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

Asociación de Usuarios de Organismos de Tránsito y de Apoyo al Tránsito (Asuotat)

Bogotá D.C., 19 de abril de 2024



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

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

Cordial saludo,

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

Esta petición surge debido a que la ley 2283 en su artículo 6 incorporó la póliza de responsabilidad civil extracontractual y fue declarada inexplicable por cuánto el costo de la misma estaba a cargo de los CDA lo cual la Corte Constitucional estimó que era una afectación desproporcionada para los CDA en su libertad de empresa y en su libre desarrollo económico.

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

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

El costo promedio de la póliza de responsabilidad civil extracontractual, establecida en el artículo 6 de la Ley 2283 de 2023, osciló entre \$25.000 y \$35.000 durante el tiempo que estuvo vigente.

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

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

Atentamente,

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

Asociación para el Desarrollo Integral del Transporte Intermunicipal – ADITT

Bogotá D.C., 18 de abril de 2024.



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

Referencia: Póliza de Daños a Terceros para vehículos particulares

Respetado Señor Congresista.

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

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

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

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

Con el acostumbrado respeto.

JOSE YESID RODRIGUEZ HERNANDEZ
C.C. No. 79.275.705

Fundación SOS Motocultura

Bogotá D.C., 22 de abril de 2024.



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

REFERENCIA: POLIZA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL PARA MOTOCICLETAS

Honorable Congresista.

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

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

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

Beneficios

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

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

Señor Representante estaré atento a sus comunicaciones en la Cra 98 B No 69 – 06 sur de esta ciudad y en el email: canalmiguelosos@gmail.com.

Respetuosamente.



Miguel Andrés Forero Bolívar
C.C. No. 80.049.388

6) Conflicto de intereses

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

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

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

- a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del Congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
- b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el Congresista participa de la decisión
- c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del Congresista,

de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil (...).

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

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

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

7) Impacto fiscal

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


“En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo”.

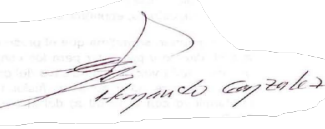
Se considera que el presente proyecto no implica impacto fiscal, pues no implica la ordenación de gastos ni la generación de beneficios tributarios.

8) Bibliografía

- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2021). *Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia*.
- Angarita Tovar, P., & Guarnizo Peralta, D. (2021). *Normas, vehículos y usuarios: un análisis constitucional de la siniestralidad vial y la seguridad vehicular en Colombia*. Djusticia.

- Corte Constitucional:
 - a. Sentencia C-018 de 2004
 - b. Sentencia C-470 de 2023.
 - c. Sentencia C-321 de 2022.
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2024). Recuperado de: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>.


 JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
 Representante


 Alejandro Caicedo

**CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL**

El día 23 de Abril del año 2024

Ha sido presentado en este despacho el

Proyecto de Ley _____ Acto Legislativo _____

No. 428 Con su correspondiente

Exposición de Motivos, suscrito Por: H.R. Julian Lopez Tenorio



SECRETARIO GENERAL

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NÚMERO 379 DE 2024 CÁMARA por el cual se adiciona un párrafo al artículo 6° de la Ley 136 de 1994.

Bogotá, D. C., abril de 2023

Doctor

CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX

Presidente

Comisión Tercera Cámara de Representantes

Ciudad.

Doctora

ETNA TÁMARA ARGOTE CALDERÓN

Vicepresidenta

Comisión Tercera Cámara de Representantes

Ciudad.

Respetado Presidente y Vicepresidenta:

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para segundo debate del **Proyecto de Ley Orgánica número 379 de 2024 Cámara, por el cual se adiciona un párrafo al artículo 6° de la Ley 136 de 1994**. El informe de ponencia se rinde en los siguientes términos:

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El **Proyecto de Ley Orgánica número 379 de 2024 Cámara, por el cual se adiciona un párrafo al artículo 6° de la Ley 136 de 1994**, es de iniciativa congresional y se radicó en Secretaría General de la Cámara de Representantes el 28 de febrero de 2024, por los Representantes a la Cámara: *Carlos Alberto Cuenca Chaux, Germán Rogelio Rozo Anís, Hugo Alfonso Archila Suárez, Mónica Karina Bocanegra Pantoja, Camilo Esteban Ávila Morales, Álvaro Mauricio Londoño Lugo, Yenica Sugein Acosta*

Infante, Javier Alexander Sánchez Reyes y Carlos Adolfo Ardila Espinosa.

La iniciativa legislativa fue publicada en la **Gaceta del Congreso** número 158 de 2024. Posteriormente, fue remitido a la Comisión Tercera por competencia y la Mesa Directiva de la Comisión designó como coordinadores ponentes a los honorables Representantes: *Carlos Alberto Cuenca Chaux, Karen Astrith Manrique Olarte y Lina María Garrido Martín*. El 9 de abril de 2024, se radicó ponencia para primer debate en la Comisión Tercera Constitucional Permanente con la firma de los coordinadores ponentes a los honorables Representantes *Carlos Alberto Cuenca Chaux, Karen Astrith Manrique Olarte y Lina María Garrido Martín*.

El 17 de abril de 2024, los honorables Representantes que integran la Comisión Tercera Constitucional Permanente, aprobaron en primer debate el proyecto de ley objeto de estudio, con una proposición de la Representante *Etna Támara Argote Calderón*, que deja como constancia.

El 17 de abril de 2024, la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente, designó como coordinadores ponentes a los honorables Representantes designados para primer debate.

II. JUSTIFICACIÓN

El Proyecto de Ley Orgánica número 379 de 2024 Cámara, fue motivado por sus autores en los siguientes términos:

De conformidad con el artículo 320 de la Constitución Política de 1991, la ley podrá establecer categorías de municipios de acuerdo con su población, recursos fiscales, importancia económica y situación geográfica, y señalar distinto régimen para su organización, gobierno y administración.

Con base en lo anterior, la Ley 136 de 1994 estableció una categorización de los municipios y distritos en función de su población y sus ingresos corrientes de libre destinación anuales. Aunque el artículo 6° de la Ley 136 de 1994 dispone que los municipios se clasificarán atendiendo su población, ingresos corrientes de libre destinación y situación

geográfica, esta última dimensión solo fue concebida para los municipios ubicados en zonas de frontera, así: *“Los municipios de frontera con población superior a setenta mil (70.000) habitantes, por su condición estratégica, se clasificarán como mínimo en la cuarta categoría. En ningún caso los gastos de funcionamiento de dichos municipios podrán superar el ochenta por ciento de sus ingresos corrientes de libre destinación”*. Por lo tanto, la dimensión de la situación geográfica de tajo no tiene ningún alcance para los municipios que sean capitales de departamentos ubicados en la Amazonía colombiana o en la Orinoquía oriental.

La categorización actual establecida en el artículo 6° de la Ley 136 de 1994 no contempla las particularidades y necesidades específicas de los municipios ubicados en la Amazonía colombiana y en la Orinoquía oriental. La clasificación basada únicamente en la población y los ingresos corrientes de libre destinación excluye a aquellos municipios que, debido a su ubicación geográfica y características ecosistémicas, no alcanzan el número de habitantes ni los ingresos corrientes requeridos para pertenecer a una categoría determinada.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público a través de Oficio con Radicado número 2-2024-014036 de marzo 20 de 2024, presentó comentarios a la presente iniciativa legislativa y su impacto fiscal conceptúo (sic): *“Para determinar el impacto fiscal de la propuesta, en primera medida, resulta necesario analizar los efectos que tiene para las entidades territoriales la categorización. En este orden de ideas, se precisa que la categorización presupuestal no implica per se la asignación o acceso a una mayor cantidad de ingresos, por cuanto en la práctica, esta categorización procura que los gastos de funcionamiento se encuentren acordes con los ingresos de libre disposición o de recaudo propio que las entidades estén en la capacidad de generar. En consecuencia, el comportamiento de estos ingresos corresponde al criterio principal para definir la categorización, de manera que, si estos incrementan, aumenta la categoría y si se reducen, la misma baja, reiterando que el hecho de ascender de la categoría sin considerar la variable de ingresos, no implica que estos por sí mismos se incrementen”*, lo cual permite confirmar que la categorización de los municipios y distritos actualmente está determinada en función de su población y sus ingresos corrientes de libre destinación anuales, tomando este último factor como criterio principal.

En conclusión, la categorización vigente no contempla las particularidades y necesidades específicas de los municipios ubicados en la Amazonía colombiana y en la Orinoquía oriental, que a menudo se enfrentan a condiciones geográficas y socioeconómicas adversas. Sin embargo, la Constitución Política de Colombia de 1991, en su preámbulo y a lo largo de su articulado, consagra principios fundamentales como la dignidad humana, la igualdad, la solidaridad, la participación ciudadana y el respeto por la diversidad étnica y cultural del país. Estos principios constitucionales deben ser interpretados y aplicados de manera armónica y coherente para garantizar el pleno ejercicio de los derechos y la construcción de una sociedad justa y equitativa.

En este contexto, la adición del artículo 6° de la Ley 136 de 1994, que establece la categorización de los distritos y municipios en Colombia, adquiere relevancia en el marco de la protección y promoción de los derechos de los habitantes ubicados en la Amazonía colombiana y de la Orinoquía oriental. La inclusión de los municipios que son capitales de los departamentos de estas regiones como mínimo en la cuarta categoría, independientemente de sus ingresos corrientes de libre destinación o del número de habitantes, también se justifica a la luz de los siguientes argumentos constitucionales:

- Principio de igualdad: La Constitución consagra el principio de igualdad como un derecho fundamental, que implica tratar de manera equitativa a todas las personas y territorios. La exclusión de los municipios de la Amazonía colombiana y de la Orinoquía oriental de una categoría que les permita acceder a una mayor eficacia en la consecución y ejecución de recursos y un mejor ejercicio de sus competencias, en comparación con otros municipios del país, vulnera el principio de igualdad y perpetúa la desigualdad territorial.
- Protección de la diversidad cultural y ambiental: La clasificación de los municipios que son capitales de los departamentos amazónicos y de los departamentos de la Orinoquía oriental como mínimo en la cuarta categoría reconoce la importancia estratégica de estas regiones en términos ambientales, culturales y sociales, y promueve su desarrollo sostenible y equitativo, bajo la égida del cuidado de la biodiversidad, los recursos naturales y el respeto a la multiculturalidad, entre otros.
- Participación y autonomía territorial: La adición propuesta fomenta la participación efectiva de los municipios ubicados en la Amazonía y la Orinoquía en la toma de decisiones que afectan su desarrollo, al otorgarles mayores recursos y competencias para gestionar sus asuntos locales. Asimismo, fortalece la autonomía territorial de estas entidades, en consonancia con el principio constitucional de descentralización administrativa.

En este punto, es importante resaltar que el inciso 4° del artículo 357 de la Constitución Política de 1991 dispuso: *“Los municipios clasificados en las categorías cuarta, quinta y sexta, de conformidad con las normas vigentes, podrán destinar libremente, para inversión y otros gastos inherentes al funcionamiento de la administración municipal, hasta un cuarenta y dos (42%) de los recursos que perciban por concepto del Sistema General de Participaciones de Propósito General, exceptuando los recursos que se distribuyan de acuerdo con el inciso anterior”*. De ahí que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público en el referido concepto, advierta que *“ascender a categoría tercera implicaría que los municipios no podrían seguir utilizando recursos del SGP para financiar su funcionamiento, la propuesta podría considerar el ascenso a una categoría en la cual no se aplique esta restricción, es decir cuarta o quinta categoría”*.

Ahora bien, de los seis (6) municipios que potencialmente se cobijarían con la presente propuesta, según lo estableció el Ministerio de Hacienda y Crédito Público en su precitado concepto, de conformidad con la Resolución número 410 de noviembre 29 de 2023 de la Contaduría General de la Nación, mediante la cual se realiza la certificación de la categoría para la vigencia 2024, a partir de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación certificados por la Contraloría General de la República, para los municipios de Inírida, Leticia, Mocoa, Mitú y Puerto Carreño, se registra la siguiente información:

| Municipio | Población DANE | Ingresos corrientes de Libre Destinación – CGR (Miles de pesos) | Gastos de funcionamiento | % Gastos de funcionamiento | Categoría |
|----------------|----------------|---|--------------------------|----------------------------|-----------|
| Inírida | 36.024 | 8.926.416 | 4.491.229 | 50.31% | 6 |
| Leticia | 53.201 | 15.861.711 | 7.599.078 | 47.91% | 5 |
| Mocoa | 62.960 | 13.834.595 | 9.255.684 | 66.90% | 6 |
| Mitú | 33.167 | 6.929.209 | 2.902.814 | 41.89% | 6 |
| Puerto Carreño | 21.868 | 8.552.505 | 4.718.318 | 55.17% | 6 |

El municipio de San José del Guaviare, según el artículo 2° de la Resolución número 410 de noviembre 29 de 2023, hace parte de los municipios autocategorizados, reportados a la Contaduría General de la Nación por parte del Ministerio del Interior y registra la siguiente información:

| Municipio | Población DANE | Ingresos corrientes de Libre Destinación – CGR (Miles de pesos) | Gastos de funcionamiento | % Gastos de funcionamiento | Categoría |
|-----------------------|----------------|---|--------------------------|----------------------------|-----------|
| San José del Guaviare | 59.555 | 14.972.681 | 8.017.635 | 53.55% | 6 |

Como se observa, la dimensión de la población (número de habitantes), en la totalidad de los municipios de los departamentos ubicados en la Amazonía colombiana y en la Orinoquía que se cobijarían con la presente iniciativa, como variable para la categorización, no resulta un inconveniente al momento de poder ser clasificados en la cuarta categoría. No obstante, en razón a los argumentos esbozados con anterioridad, se propone como acción afirmativa, que en lugar de la dimensión poblacional cuantitativa, como determinante al momento de certificar la categoría, sean (i) la situación geográfica (la Amazonía colombiana y la Orinoquía) y (ii) la condición de capital de departamento de estas zonas geográficas, las dimensiones para tener en cuenta.

En cuanto al límite de los gastos de funcionamiento se evidencia, de un lado, que es necesario mantener en ochenta por ciento (80%) el porcentaje de los ingresos corrientes de libre destinación para financiar estos gastos y, de otro lado, en cuanto a la participación del Propósito General del Sistema General de Participaciones, es importante para las entidades territoriales acceder a recursos del Sistema General de Participaciones como bien anota el Ministerio de Hacienda y Crédito Público en su pronunciamiento citado líneas más arriba, este *“recurso constituye para estos municipios una fuente importante para la financiación de sus gastos de funcionamiento”*.

En este orden de ideas, existen normas de rango constitucional que respaldan lo pretendido en el actual proyecto de Ley, con las modificaciones que se propondrán, convirtiéndose este en un mecanismo

que permitiría a las capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía colombiana y en la Orinoquía clasificarse en la cuarta categoría, de conformidad con su situación geográfica, y dotar de efectividad a esta dimensión.

En este sentido, la adición del artículo 6° de la Ley 136 de 1994, para clasificar a los municipios que son capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía colombiana y en la Orinoquía en la cuarta categoría, representará un avance efectivo en la garantía de los principios constitucionales de igualdad, protección de la diversidad cultural y ambiental, y fortalecimiento de la participación y autonomía territorial. Además, dotará de herramientas a estos municipios para la formulación y ejecución de políticas sociales dirigidas a la superación de la pobreza y el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes, así como, a la mejora en la provisión de bienes y servicios sociales. Esta propuesta contribuye a una categorización de municipios más justa, inclusiva y sostenible, en armonía con los valores y mandatos de nuestra Carta Magna.

Por lo tanto, se propone adicionar el artículo 6° de la Ley 136 de 1994 para permitir a los municipios que sean capitales de los departamentos en la Amazonía colombiana y de la Orinoquía clasificarse como mínimo en la cuarta categoría. Esta adición permitirá que estos municipios accedan a mejores herramientas para la consecución y ejecución de recursos y ejerzan con mayor eficacia sus competencias, lo cual es esencial para impulsar su desarrollo y superar las brechas existentes en infraestructura, servicios básicos, educación, salud y otros aspectos fundamentales para el bienestar de sus habitantes.

La clasificación de los municipios capitales de departamentos ubicados en la Amazonía colombiana o en la Orinoquía como mínimo en la cuarta categoría reconoce su importancia estratégica para el país, tanto en términos de conservación ambiental como de desarrollo económico sostenible. Estos municipios desempeñan un papel crucial en la protección y preservación de los valiosos recursos naturales y culturales de estas regiones, así como en la promoción de actividades económicas sostenibles que benefician a las poblaciones locales.

Además, al clasificar en esta categoría a los municipios capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía colombiana y en la Orinoquía, se fortalecerá la gobernanza local y se fomentará la participación de la población en la toma de decisiones. Esto contribuirá al desarrollo integral y sostenible de estas regiones, permitiendo que las políticas y acciones se ajusten a las necesidades y realidades específicas de estas.

La adición propuesta del artículo 6° de la Ley 136 de 1994, que permite clasificar a los municipios capitales de departamento ubicados en la Amazonía colombiana y en la Orinoquía, en razón a su situación geográfica y a su estatus de capitales de departamento en la cuarta categoría, busca garantizar un enfoque diferencial y adecuado para el desarrollo de estas capitales de departamento ubicadas en regiones estratégicas.

III. PROPOSICIONES RADICADAS EN PRIMER DEBATE

| ARTICULO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE | PROPOSICIÓN | COMENTARIO |
|--|--|--|
| <p>Parágrafo 7°. Los municipios ciudades capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía o en la Orinoquía, por su condición estratégica, <u>estarán facultados para clasificarse</u> como mínimo en la cuarta categoría. En ningún caso los gastos de funcionamiento de dichos municipios podrán superar el ochenta por ciento (80%) de sus ingresos corrientes de libre destinación.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de los municipios ciudades capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía o en la Orinoquía que cuenten con los rangos de población y los ingresos corrientes de libre destinación anuales requeridos para clasificarse en las categorías 1ª, 2ª, 3ª o especial.</p> | <p>-La honorable Representante Etna Támara Argote Calderón, radica proposición, a fin de que la clasificación sea en términos facultativos de la propia capital del departamento correspondiente para que aquellos municipios que no consideran viable subir de categoría puedan quedarse en la que están.</p> | <p>-La citada proposición de la honorable Representante Etna Támara Argote Calderón, fue dejada como constancia. Sin embargo, se acogerá su propuesta en el texto propuesto para segundo debate.</p> |

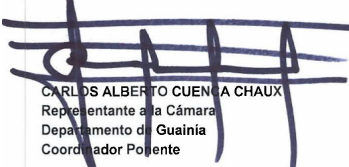
IV. PLIEGO DE MODIFICACIONES

| TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE | TEXTO PROPUESTO |
|--|--|
| <p>“POR EL CUAL SE ADICIONA UN PARÁGRAFO AL ARTÍCULO 6° DE LA LEY 136 DE 1994”.</p> | <p>“POR LA CUAL SE ADICIONA UN PARÁGRAFO AL ARTÍCULO 6° DE LA LEY 136 DE 1994”.</p> |
| <p>Parágrafo 7°. Los municipios ciudades capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía o en la Orinoquía, por su condición estratégica, se clasificarán como mínimo en la cuarta categoría. En ningún caso los gastos de funcionamiento de dichos municipios podrán superar el ochenta por ciento (80%) de sus ingresos corrientes de libre destinación.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de los municipios ciudades capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía o en la Orinoquía que cuenten con los rangos de población y los ingresos corrientes de libre destinación anuales requeridos para clasificarse en las categorías 1ª, 2ª, 3ª o especial.</p> | <p>Parágrafo 7°. Los municipios ciudades capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía o en la Orinoquía, por su condición estratégica, <u>estarán facultados para clasificarse</u> como mínimo en la cuarta categoría. En ningún caso los gastos de funcionamiento de dichos municipios podrán superar el ochenta por ciento (80%) de sus ingresos corrientes de libre destinación.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de los municipios ciudades capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía o en la Orinoquía que cuenten con los rangos de población y los ingresos corrientes de libre destinación anuales requeridos para clasificarse en las categorías 1ª, 2ª, 3ª o especial.</p> |

V. PROPOSICIÓN

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos ponencia favorable y, en consecuencia, solicitamos a los miembros de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de Ley Orgánica 379 Cámara 2024 “Por el cual se adiciona un parágrafo al artículo 6° de la Ley 136 de 1994”.

Cordialmente,


 CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUZ
 Representante a la Cámara
 Departamento de Guainía
 Coordinador Ponente


 KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE
 Representante a la Cámara
 Departamento de Arauca
 Coordinadora Ponente


 LINA MARÍA GARRIDO MARTÍN
 Representante a la Cámara
 Departamento de Arauca
 Coordinadora Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN CÁMARA AL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NÚMERO 379 DE 2024 CÁMARA

por la cual se adiciona un parágrafo al artículo 6° de la Ley 136 de 1994.

Artículo 1°. Adiciónese un parágrafo al artículo 6° de la Ley 136 de 1994. El artículo 6° de la Ley 136 de 1994 quedará así:

“Artículo 6°. Categorización de los distritos y municipios. *Los distritos y municipios se clasificarán atendiendo su población, ingresos corrientes de libre destinación y situación geográfica. Para efectos de lo previsto en la ley y las demás normas que expresamente lo dispongan, las categorías serán las siguientes:*

I. PRIMER GRUPO (GRANDES MUNICIPIOS)

1. CATEGORÍA ESPECIAL

Población: Superior o igual a los quinientos mil uno (500.001) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

2. PRIMERA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre cien mil uno (100.001) y quinientos mil (500.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a cien mil (100.000) y hasta de cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

II. SEGUNDO GRUPO (MUNICIPIOS INTER-MEDIOS)

3. SEGUNDA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre cincuenta mil uno (50.001) y cien mil (100.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a cincuenta mil (50.000) y hasta de cien mil (100.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

4. TERCERA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre treinta mil uno (30.001) y cincuenta mil (50.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a treinta mil (30.000) y hasta de cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

5. CUARTA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre veinte mil uno (20.001) y treinta mil (30.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a veinticinco mil (25.000) y de hasta de treinta mil (30.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

III. TERCER GRUPO (MUNICIPIOS BÁSICOS)

6. QUINTA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre diez mil uno (10.001) y veinte mil (20.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a quince mil (15.000) y hasta veinticinco mil (25.000) salarios mínimos legales mensuales.

7. SEXTA CATEGORÍA

Población: Población igual o inferior a diez mil (10.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: No superiores a quince mil (15.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Parágrafo 1º. Los municipios que, de acuerdo con su población, deban clasificarse en una determinada categoría, pero superen el monto de ingresos corrientes de libre destinación anuales señalados en el presente artículo para la misma, se clasificarán en la categoría inmediatamente superior.

Los municipios cuya población corresponda a una categoría determinada, pero cuyos ingresos corrientes de libre destinación anuales no alcancen el monto señalado en el presente artículo para la misma, se clasificarán en la categoría correspondiente a sus ingresos corrientes de libre destinación anuales.

Parágrafo 2º. Sin perjuicio de la categoría que corresponda según los criterios señalados en el presente artículo, cuando un distrito o municipio destine a gastos de funcionamiento porcentajes superiores a los límites que establece la ley, se reclasificará en la categoría inmediatamente inferior.

Ningún municipio podrá aumentar o descender más de dos categorías entre un año y el siguiente.

Parágrafo 3º. Los alcaldes determinarán anualmente, mediante decreto expedido antes del treinta y uno (31) de octubre, la categoría en la que se encuentra clasificado para el año siguiente el respectivo distrito o municipio.

Para determinar la categoría, el decreto tendrá como base las certificaciones que expida el Contralor General de la República sobre los ingresos corrientes de libre destinación recaudados efectivamente en la vigencia anterior y sobre la relación porcentual entre los gastos de funcionamiento y los ingresos corrientes de libre destinación de la vigencia inmediatamente anterior, así como la certificación que expida el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) sobre la población para el año anterior.

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y el Contralor General de la República remitirán al alcalde la certificación de que trata el presente artículo, a más tardar, el treinta y uno (31) de julio de cada año.

Si el respectivo alcalde no expide el decreto en el término señalado en el presente parágrafo, dicha categorización será fijada por el Contador General de la Nación en el mes de noviembre.

El salario mínimo legal mensual que servirá de base para la conversión de los ingresos, será el que corresponda al mismo año de la vigencia de los Ingresos corrientes de libre destinación determinados en el presente artículo.

Parágrafo 4º. Los municipios de frontera con población superior a setenta mil (70.000) habitantes, por su condición estratégica, se clasificarán como mínimo en la cuarta categoría. En ningún caso los gastos de funcionamiento de dichos municipios podrán superar el ochenta por ciento de sus ingresos corrientes de libre destinación.

Parágrafo 5º. Los municipios pertenecientes a cada uno de los grupos establecidos en el presente artículo tendrán distinto régimen en su organización, gobierno y administración.

Parágrafo 6º. El ejercicio de las atribuciones y funciones voluntarias se hará dentro del marco y los límites fijados por la ley, según sus capacidades fiscal y administrativa y en el marco de la celebración de contratos plan”.

Parágrafo 7º. Los municipios ciudades capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía o en la Orinoquía, por su condición estratégica, estarán facultados para clasificarse como mínimo en la cuarta categoría. En ningún caso los gastos de funcionamiento de dichos municipios podrán superar el ochenta por ciento (80%) de sus ingresos corrientes de libre destinación.

Lo anterior, sin perjuicio de los municipios ciudades capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía o en la Orinoquía que cuenten con los rangos de población y los ingresos corrientes de libre destinación anuales requeridos para clasificarse en las categorías 1ª, 2ª, 3ª o especial.

Artículo 2°. Vigencia y reglamentación. Esta ley comenzará a regir a partir de su promulgación y el Gobierno nacional deberá reglamentarla en un plazo máximo de 90 días contados a partir de su entrada en vigor.

Artículo 3°. Derogatorias. Se derogan todas las disposiciones que sean contrarias a lo establecido en esta ley.

De los honorables Congresistas,



CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca
Coordinador Ponente



KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE
Representante a la Cámara
Departamento de Arauca
Coordinadora Ponente



LINA MARÍA GARRIDO MARTÍN
Representante a la Cámara
Departamento de Arauca
Coordinadora Ponente

**CÁMARA DE REPRESENTANTES - COMISIÓN TERCERA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
(ASUNTOS ECONÓMICOS)**

Bogotá D.C., 23 de abril de 2024. En la fecha se recibió en esta Secretaría Ponencia positiva para Segundo Debate del Proyecto de Ley No.379 de 2024 Cámara, **"POR EL CUAL SE ADICIONA UN PARÁGRAFO AL ARTÍCULO 6° DE LA LEY 136 DE 1994"**, suscrita por los Honorables Representantes a la Cámara CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX, KAREN ASTRITH MANRIQUE OLARTE y LINA MARÍA GARRIDO MARTÍN, y se remite a la Secretaría General de la Corporación para su respectiva publicación en la Gaceta del Congreso, tal y como lo ordena el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992.

La Secretaria General,



ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA

Bogotá, D.C. 23 de abril de 2024.

De conformidad con el artículo 165 de la Ley 5ª de 1992. "Reglamento del Congreso autorizamos el presente informe".

CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX
PRESIDENTE



ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA
SECRETARIA GENERAL

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES, EN SESIÓN ORDINARIA DEL DÍA MIÉRCOLES DIECISIETE (17) DE ABRIL DE DOS MIL VEINTICUATRO (2024) AL PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NÚMERO 379 DE 2024 CÁMARA

por el cual se adiciona un parágrafo al artículo 6° de la Ley 136 de 1994.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese un parágrafo al artículo 6° de la Ley 136 de 1994. El artículo 6° de la Ley 136 de 1994 quedará así:

"Artículo 6°. Categorización de los distritos y municipios. Los distritos y municipios se clasificarán atendiendo su población, ingresos corrientes de libre destinación y situación geográfica. Para efectos de lo previsto en la ley y las demás normas que expresamente lo dispongan, las categorías serán las siguientes:

I. PRIMER GRUPO (GRANDES MUNICIPIOS)

1. CATEGORÍA ESPECIAL

Población: Superior o igual a los quinientos mil uno (500.001) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

2. PRIMERA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre cien mil uno (100.001) y quinientos mil (500.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a cien mil (100.000) y hasta de cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

II. SEGUNDO GRUPO (MUNICIPIOS INTER-MEDIOS)

3. SEGUNDA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre cincuenta mil uno (50.001) y cien mil (100.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a cincuenta mil (50.000) y hasta de cien mil (100.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

4. TERCERA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre treinta mil uno (30,001) y cincuenta mil (50.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a treinta mil (30.000) y hasta de cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

5. CUARTA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre veinte mil un (20.001) y treinta mil (30.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a veinticinco mil (25.000) y de hasta de treinta mil (30.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

III. TERCER GRUPO (MUNICIPIOS BÁSICOS)

6. QUINTA CATEGORÍA

Población: Con población comprendida entre diez mil un (10.001) y veinte mil (20.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: Superiores a quince mil (15.000) y hasta veinticinco mil (25.000) salarios mínimos legales mensuales.

7. SEXTA CATEGORÍA

Población: Población igual o inferior a diez mil (10.000) habitantes.

Ingresos corrientes de libre destinación anuales: No superiores a quince mil (15.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Parágrafo 1º. Los municipios que, de acuerdo con su población, deban clasificarse en una determinada categoría, pero superen el monto de ingresos corrientes de libre destinación anuales señalados en el presente artículo para la misma, se clasificarán en la categoría inmediatamente superior.

Los municipios cuya población corresponda a una categoría determinada, pero cuyos ingresos corrientes de libre destinación anuales no alcancen el monto señalado en el presente artículo para la misma, se clasificarán en la categoría correspondiente a sus ingresos corrientes de libre destinación anuales.

Parágrafo 2º. Sin perjuicio de la categoría que corresponda según los criterios señalados en el presente artículo, cuando un distrito o municipio destine a gastos de funcionamiento porcentajes superiores a los límites que establece la ley, se reclasificará en la categoría inmediatamente inferior.

Ningún municipio podrá aumentar o descender más de dos categorías entre un año y el siguiente.

Parágrafo 3º. Los alcaldes determinarán anualmente, mediante decreto expedido antes del treinta y uno (31) de octubre, la categoría en la que se encuentra clasificado para el año siguiente el respectivo distrito o municipio.

Para determinar la categoría, el decreto tendrá como base las certificaciones que expida el Contralor General de la República sobre los ingresos corrientes de libre destinación recaudados efectivamente en la vigencia anterior y sobre la relación porcentual entre los gastos de funcionamiento y los ingresos corrientes de libre destinación de la vigencia inmediatamente anterior, así como la certificación que expida el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) sobre la población para el año anterior.

El Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) y el Contralor General de la República remitirán al alcalde la certificación de que trata el presente artículo, a más tardar, el treinta y uno (31) de julio de cada año.

Si el respectivo alcalde no expide el decreto en el término señalado en el presente parágrafo, dicha categorización será fijada por el Contador General de la Nación en el mes de noviembre.

El salario mínimo legal mensual que servirá de base para la conversión de los ingresos, será el que corresponda al mismo año de la vigencia de los ingresos corrientes de libre destinación determinados en el presente artículo.

Parágrafo 4º. Los municipios de frontera con población superior a setenta mil (70.000) habitantes, por su condición estratégica, se clasificarán como mínimo en la cuarta categoría. En ningún caso los gastos de funcionamiento de dichos municipios podrán superar el ochenta por ciento de sus ingresos corrientes de libre destinación.

Parágrafo 5º. Los municipios pertenecientes a cada uno de los grupos establecidos en el presente artículo tendrán distinto régimen en su organización, gobierno y administración.

Parágrafo 6º. El ejercicio de las atribuciones y funciones voluntarias se hará dentro del marco y los límites fijados por la ley, según sus capacidades fiscal y administrativa y en el marco de la celebración de contratos plan.

Parágrafo 7º. Los municipios ciudades capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía o en la Orinoquía, por su condición estratégica, se clasificarán como mínimo en la cuarta categoría. En ningún caso los gastos de funcionamiento de dichos municipios podrán superar el ochenta por ciento (80%) de sus ingresos corrientes de libre destinación.

Lo anterior, sin perjuicio de los municipios ciudades capitales de los departamentos ubicados en la Amazonía o en la Orinoquía que cuenten con los rangos de población y los ingresos corrientes de libre destinación anuales requeridos para clasificarse en las categorías 1ª, 2ª, 3ª o especial”.

Artículo 2º. Vigencia y reglamentación. Esta ley comenzará a regir a partir de su promulgación y el Gobierno nacional deberá reglamentarla en un plazo máximo de 90 días contados a partir de su entrada en vigor.

Artículo 3º. Derogatorias. Se derogan todas las disposiciones que sean contrarias a lo establecido en esta ley.

CÁMARA DE REPRESENTANTES. - COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. - ASUNTOS ECONÓMICOS, miércoles, diecisiete (17) de abril de dos mil veinticuatro (2024). - En Sesión de la fecha fue aprobado en primer debate en los términos anteriores y sin modificaciones, el Proyecto de Ley Orgánica No. 241 de 2023 Cámara, **“POR MEDIO DE LA CUAL SE GENERAN ALTERNATIVAS DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EMPRESARIAL PARA LA TRANSFORMACIÓN INTEGRAL DE LAS VÍCTIMAS DEL CONFLICTO ARMADO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**, previo anuncio de su votación en Sesión de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes el día 16 de abril de dos mil veinticuatro (2024), en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal en Segundo Debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes.

CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX
Presidente



ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA
Secretaría General

CONTENIDO

Gaceta número 457 - Martes, 23 de abril de 2024
CÁMARA DE REPRESENTANTES
PROYECTOS DE LEY

| | Págs. |
|---|-------|
| Proyecto de Ley número 428 de 2024 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 para la implementación de la póliza de seguros RCE para vehículos de uso particular, motocicletas y similares –Ley de Movilidad Ágil y Segura..... | 1 |
| PONENCIAS | |
| Informe de ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Tercera del Proyecto de Ley orgánica número 379 de 2024 Cámara, por el cual se adiciona un parágrafo al artículo 6º de la Ley 136 de 1994..... | 11 |