



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° 483

Bogotá, D. C., viernes, 26 de abril de 2024

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 430 DE 2024 CÁMARA

por el cual se dictan normas para garantizar la calidad, confiabilidad y precios justos de la energía eléctrica y se estimula la implementación de Energías No Convencionales en los hogares colombianos.

Bogotá, D. C., abril de 2024

Doctor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

CÁMARA DE REPRESENTANTES

E. S. D.

Referencia: Radicación Proyecto de ley número 430 de 2024 Cámara, por el cual se dictan normas para garantizar la calidad, confiabilidad y precios justos de la energía eléctrica y se estimula la implementación de Energías No Convencionales en los hogares colombianos

Apreciado señor Secretario,

En mi condición de Representante a la Cámara y en uso del derecho que consagra la Constitución Política en el artículo 150 y siguientes, la Ley 5ª de 1992 en los artículos 139 y 140 y de la Ley 974 de 2005 artículo 13, me permito presentar a consideración de la Honorable Cámara de Representantes, el proyecto de ley de la referencia

y, en consecuencia, le solicito se sirva dar inicio al trámite legislativo correspondiente.

Sin otro particular,

SANDRA MILENA RAMIREZ CAVIEDES
Representante a la Cámara
Departamento del Magdalena

RETSY PEREZ ARANGO
CAMBIO RADICAL
DPTO ATLANTICO.

Jose Eliccer Salazar

Nicolas Barquil

Oscar Campo

Javier Sanchez

Margarita Campo

Retsy Perez Arango

Juan Pineda

Oscar Campo

Mouniro Ponsa

Macario Aguib V.

Juan Pineda

Ana Carolina Castro

Wladimir L. Lopez Pastora - Atlix CP.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 430 DE 2024
CÁMARA

por el cual se dictan normas para garantizar la calidad, confiabilidad y precios justos de la energía eléctrica y se estimula la implementación de Energías No Convencionales en los hogares colombianos.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo primero. Objeto. Disponer de los mecanismos necesarios para que el usuario final reciba un mejor servicio de energía eléctrica, en términos de calidad, confiabilidad y precio justos, ayudando a financiar las inversiones que se requieren para la generación de energía, como también aliviar los altos costos del servicio de la energía que afectan las finanzas de los hogares colombianos en los estratos 1, 2 y 3 mediante la implementación de energías renovables o no convencionales y de mecanismo que generen mayor eficiencia en el consumo de energía.

Artículo segundo. Alcance. Modifíquese la naturaleza del Cargo por Confiabilidad, creado mediante Resolución número 071 expedida el 03 de octubre de 2006 por la Comisión Reguladora de Energía y Gas (CREG), la cual a partir del 1º de enero de 2025 se denominará Contribución para la justicia tarifaria y una segura transición energética.

Artículo tercero. Destinación. Los recursos de la Contribución para la justicia tarifaria y una segura transición energética tendrán la siguiente destinación:

PORCENTAJE	DESTINO
50%	Se utilizará para lo que se ha venido usando el cargo por confiabilidad es decir la Financiación del mantenimiento, ampliación, repotenciación de las plantas generadoras de energía, con el fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones de la Oferta de Energía en Firme (OEF) asignadas.
50%	Se destinará para solucionar el problema de las altas tarifas de energía fomentando las energías no convencionales tales como la instalación de paneles solares, de igual manera para la implementación de mecanismos que generen mayor eficiencia en el consumo de energía en las viviendas en los estratos 1, 2 y 3, como también para la financiación o ayuda a las comunidades energéticas o cualquier tipo de generación distribuida comunitaria.

Parágrafo primero. El Ministerio de Minas y Energía o la entidad por este delegada, deberá presentar informes bimensuales del recaudo

obtenido por concepto de contribución para la justicia tarifaria y una segura transición energética.

El 31 de diciembre de cada anualidad, la mencionada entidad rendirá informe al Congreso de la República sobre el total del recaudo obtenido en esa anualidad, por concepto de contribución para la justicia tarifaria y una segura transición energética, de igual manera informará de manera detallada el avance de cada uno de los proyectos ejecutados.

Parágrafo primero Transitorio: Durante los 6 primeros años de vigencia de la presente ley, el 50% reservado para Proyectos de Energía No Convencionales será destinado en los siete departamentos que conforman la Región Caribe (La Guajira, Cesar, Magdalena, Bolívar, Sucre, Atlántico y Córdoba).

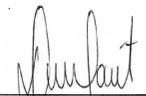
Parágrafo segundo Transitorio: Mientras se expide el reglamento específico para la presentación y aprobación de los Proyectos de Inversión de los que habla el parágrafo transitorio anterior, se aplicarán de manera analógica los mismos lineamientos y procedimientos previstos para el funcionamiento del Fenoge.

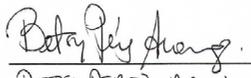
Artículo cuarto. Administración y operaciones de financiamiento. El 50% reservado para los proyectos de energías no convencionales será administrada en cuentas separadas en el Fenoge y a través de un contrato de fiducia mercantil el cual deberá ser celebrado por el Ministerio de Minas y Energía con una entidad financiera seleccionada por esta entidad para tal fin, debidamente autorizada para el efecto y vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia.

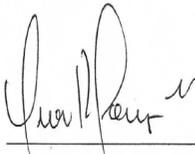
Artículo quinto. Reglamentación del 50% de la contribución. El Ministerio de Minas y Energía reglamentará dentro de los 3 meses siguientes a la expedición de la presente ley, todo lo relacionado con la ejecución de los recursos provenientes de la contribución para la justicia tarifaria y la segura transición energética destinados a la financiación del mantenimiento de las generadoras y las inversiones que contribuyan a reducir la huella de carbono de la generación eléctrica, garantizando su adecuada destinación y transparencia.

Artículo sexto. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,


SANDRA MILENA RAMIREZ CAVIEDES
Representante a la Cámara
Departamento del Magdalena


BETSY PEREZ ARAÑO
CAMPIO RADICAL
DPTO ATLANTICO.





**PROYECTO DE LEY NÚMERO 430 DE 2024
CÁMARA**

por el cual se dictan normas para garantizar la calidad, confiabilidad y precios justos de la energía eléctrica y se estimula la implementación de Energías No Convencionales en los hogares colombianos.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO

Implementar mecanismos que mejoren el servicio de energía eléctrica para el usuario final, garantizando calidad, confiabilidad y precios justos. Esto implica financiar inversiones necesarias en generación de energía y reducir los altos costos del servicio, especialmente para los hogares colombianos de los estratos 1, 2 y 3. Para lograrlo, se propone la implementación de energías renovables o no convencionales y la adopción de mecanismos que fomenten una mayor eficiencia en el consumo de energía.

II. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

Como antecedente legislativo se encontró que dentro del Congreso de la República se han adelantado cerca de 20 iniciativas que buscan fortalecer el uso de las energías renovables en la ciudadanía y en las entidades públicas. También fueron radicados proyectos que han buscado compensaciones económicas o han pretendido ajustar las tarifas para beneficiar a los usuarios. Dentro de las propuestas encontramos:

019/2016c	Tarifas de la energía
229/2017c	Energía solar infraestructura educativa
254/2017c	Energía sostenible
133/2017c	Energía solar
155/2017c	Energía sostenible
130/2018c	Crisis energía eléctrica
398/2019c	Energías renovables
235/2020c	Energías renovables
305/2020c	Compensación energía
448/2022c	Sobretasa a la energía alojamientos
176/2022c	Energía solar

425/2023c	Energía entidades públicas
081/2023c	energías limpias viviendas VIS y VIP
403/2024c	Pérdidas de energía eléctrica

III. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

Artículo 365. Señala el marco Constitucional en que deben orientarse las actuaciones de las autoridades públicas y privadas con relación al servicio público. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. El principio de solidaridad es un elemento esencial del Estado Social de Derecho.

Artículo 367. La ley fijará las competencias y responsabilidades relativas a la prestación de los servicios públicos domiciliarios, su cobertura, calidad y financiación, y el régimen tarifario que tendrá en cuenta además de los criterios de costos, los de solidaridad y redistribución de ingresos. Los servicios públicos domiciliarios se prestarán directamente por cada municipio cuando las características técnicas y económicas del servicio y las conveniencias generales lo permitan y aconsejen, y los departamentos cumplirán funciones de apoyo y coordinación. La ley determinará las entidades competentes para fijar las tarifas.

Disposiciones Legales

- **Ley 142 de 1994.** “Por la cual se establece el régimen de los servicios públicos domiciliarios y se dictan otras disposiciones”. Para evitar que existan diferencias tarifarias entre los comercializadores de una diferente región, es crucial instaurar un sistema nacional que integre y distribuya de manera equitativa el total de pérdidas no técnicas causadas en todo el territorio nacional, ayudando a disminuir el impacto tarifario en los hogares más afectados. Para eso, es necesario crear un esquema de pérdidas que pueda funcionar y donde deba manejarse un volumen de información considerable, para reunir la información nacional de manera periódica y actualizada sobre los datos necesarios de todos los usuarios del SIN para llevar a cabo una correcta distribución en cuanto a las pérdidas no técnicas en el país. La CREG es quien debe de asumir esa responsabilidad que haga transparente al regulador la situación de cada uno de los mercados, las condiciones de operación de la empresa respectiva y la definición de lo que el prestador del servicio puede gestionar en cuanto a pérdidas.

- **Decreto número 1260 de 2013.** “Por el cual se modifica la estructura de la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG)”. Regular el ejercicio de las actividades de los sectores de energía... Para permitir que el cobro sea solidario y equitativo a todos los usuarios pertenecientes al SIN. El modelo se presenta sin afectar la metodología desarrollada por la CREG: las empresas deben presentar un plan de reducción de pérdidas con su valoración, el cual será analizado por la Comisión para estimar el costo eficiente. La distribución tarifaria en el marco de las pérdidas no técnicas de energía a través de la demanda deberá ser coordinada con los planes de reducción de pérdidas.

- **Decreto número 387 de 2007 y Decreto número 4977 de 2007.** *“Por medio del cual se establecen las políticas generales en relación con la actividad de comercialización del servicio de energía eléctrica y se dictan otras disposiciones”.* En este decreto se establecen los nuevos criterios para la asignación de los costos que se derivan de las pérdidas de energía eléctrica. Se deja claro que cada agente distribuidor – comercializador deberá presentar un plan de pérdidas de reducción el cual deberá ser aprobado por la CREG y ese costo se trasladará a los usuarios. Los planes los deben pagar todos los usuarios industriales, comerciales y residenciales, conectados en baja, media y alta tensión del Sistema de Distribución de cada empresa y los grandes usuarios conectados al Sistema de Transmisión Nacional asociados al Sistema de Distribución de la empresa.

- **Resolución CREG 010 de 2020.** *“Por la cual se establece el régimen transitorio especial en materia tarifaria para la región Caribe”.* Establece un régimen transitorio especial tarifario, en el que el porcentaje de pérdidas reconocidas en las tarifas que debe asumir el usuario de la región Caribe. Para lograr este objetivo es fundamental crear un esquema que permita compartir la carga financiera de la opción tarifaria. La gran mayoría de los usuarios que pertenecen al SIN, son actores que tienen un bajo riesgo de cartera. Evidentemente, los grupos empresariales del sector eléctrico cuentan con una estabilidad financiera con la que no cuentan los hogares colombianos, que no pueden amortizar las pérdidas de la actividad de comercialización del sector. En ese sentido, la CREG debería de buscar que los beneficios derivados de la competencia se extiendan a todos los usuarios del servicio de energía eléctrica.

IV. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley consta de 6 artículos, incluida la vigencia. En el primero se expresa el objeto, y es garantizar que el usuario final reciba un mejor servicio de energía eléctrica, en términos de calidad, confiabilidad y precio justos. Para lo cual se pretende, financiar las inversiones que se requieren para la generación de energía, mediante la implementación de energías renovables o no convencionales y poder así, aliviar los altos costos del servicio de la energía que afectan las finanzas de los hogares colombianos en los estratos 1, 2 y 3.

En el artículo 2° se modifica la naturaleza del cargo por confiabilidad y se cambia por Contribución para la justicia tarifaria y una segura transición energética, a partir del 1° de enero de 2025.

La destinación de los recursos, se modifica en el artículo 3° de la siguiente manera: Un 50% usará para Financiación del mantenimiento, ampliación, repotenciación de las plantas generadoras de energía y el otro 50% se usará para fomentar el uso de las energías no convencionales, implementación de mecanismos que generen mayor eficiencia en el

consumo de energía en las viviendas en los estratos 1, 2 y 3 y para la financiación de las comunidades energéticas. El primer párrafo transitorio, permite que por los primeros 8 años el 50% reservado para proyectos de energía no convencional sean utilizados en los 7 departamentos de la Región Caribe.

El artículo 4° se refiere a la administración y las operaciones de financiamiento del 50% reservado para proyectos de energías no convencionales y establece que el Fenoge será la entidad encargada de esta obligación. Por su parte el artículo 5° otorga un lapso de 3 meses para que el Ministerio de Minas y Energía reglamente lo relacionado con los recursos provenientes de la Contribución para la justicia tarifaria y la segura transición energética.

La vigencia y derogatorias se encuentran en el artículo 6°.

V. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La génesis de este proyecto es cambiar la denominación de “Cargo por confiabilidad” y llamarlo “Contribución para la justicia tarifaria y una segura transición energética”. En este sentido el cambio se justifica pues el término “cargo por confiabilidad” puede implicar únicamente la garantía de un suministro confiable de energía, mientras que la justicia tarifaria y la transición energética abarcan aspectos más amplios. Incluir la justicia tarifaria implica considerar la equidad en el costo del servicio eléctrico para diferentes estratos socioeconómicos, mientras que la transición energética sugiere un cambio hacia fuentes de energía más sostenibles y menos contaminantes. También se incluye un aspecto de equidad ya que la denominación “contribución para la justicia tarifaria” resalta la importancia de que los costos del servicio eléctrico sean justos y accesibles para todos los usuarios, especialmente para aquellos en los estratos socioeconómicos más bajos, quienes pueden ser más vulnerables a los aumentos de tarifas. Esto refuerza el compromiso con la equidad en el acceso a servicios básicos como la energía eléctrica. Por último, al incluir la frase “una segura transición energética”, se reconoce la necesidad de avanzar hacia un sistema energético más sostenible y menos dependiente de combustibles fósiles. Esta transición implica inversiones en energías renovables y tecnologías más eficientes, lo que a su vez contribuye a mitigar el cambio climático y mejorar la seguridad energética a largo plazo.

Teniendo en cuenta que la transición energética se refiere al cambio gradual de una matriz energética dominada por fuentes de energía no renovables y altamente contaminantes, como los combustibles fósiles, hacia una matriz más diversificada y sostenible, con un mayor énfasis en fuentes de energía renovable y tecnologías limpias, y que a pesar de la expresada urgencia en nuestro país por liderar la transición energética hemos sido deficientes en dirigir la transformación del consumo se confirma la necesidad de impulsar esta transición de la manera más eficiente.

Las señales provenientes de las políticas públicas tienden a afectar negativamente la oferta energética, su expansión y a poner en peligro el crecimiento de la producción de energía limpia y eficiente. Por lo anterior es de suma importancia que se fortalezca la transición energética lo que generará:

- Acceso a la energía: En muchos casos, la transición energética puede mejorar el acceso a la energía en comunidades que actualmente carecen de él, especialmente en áreas rurales y remotas. Las tecnologías renovables descentralizadas, como la energía solar y eólica, pueden proporcionar una fuente confiable de energía sin necesidad de una infraestructura costosa de red eléctrica.

- Desarrollo económico: La transición energética puede estimular el crecimiento económico al crear nuevas oportunidades de empleo en sectores como la energía renovable, la eficiencia energética y la investigación y desarrollo de tecnologías limpias. Además, puede reducir los costos a largo plazo asociados con la dependencia de los combustibles fósiles, como los costos de salud relacionados con la contaminación del aire y los impactos ambientales.

- Mitigación del cambio climático: La transición energética es crucial para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero que conducen al cambio climático. Al cambiar hacia fuentes de energía renovable y tecnologías bajas en carbono, se puede disminuir significativamente la huella de carbono y contribuir a limitar el calentamiento global.

- Seguridad energética: Diversificar la matriz energética y depender menos de los combustibles fósiles ayuda a mejorar la seguridad energética de un país. Al depender de múltiples fuentes de energía, se reduce la vulnerabilidad a interrupciones en el suministro y a fluctuaciones en los precios del petróleo y el gas.

Como se evidencia una responsable transición energética es esencial para abordar los desafíos relacionados con mejorar la seguridad energética, estimular el desarrollo económico, el cambio climático, y garantizar un acceso equitativo a la energía.

Aunque el proyecto de ley beneficiará a la totalidad de la población del territorio nacional, se establece un parágrafo que permite que se enfoquen los recursos los primeros 6 años, en los 7 departamentos de la Costa Caribe (La Guajira, Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, Magdalena y Sucre) que llevan sufriendo con la crisis eléctrica desde la década de los noventas, situación que ha generado pérdidas innumerables desde las económicas y sociales, hasta casos extremos como la muerte de personas de la región. Los problemas que la crisis energética ha generado específicamente en la costa caribe se pueden sintetizar en los inesperados y permanentes cortes del fluido eléctrico que afectan tanto a hogares como empresas, con esto se crea un impacto negativo sobre la economía pues la producción de las empresas se detiene de manera inmediata, así como el comercio y el turismo. También los cortes de energía generan daños tanto en la infraestructura

eléctrica de la región, incluyendo el deterioro de equipos y redes de distribución, como en los electrodomésticos esenciales en los hogares.

Es de público conocimiento que una de las regiones que viene sufriendo con la ineficiencia en la prestación del servicio público de energía eléctrica es la Región Caribe y que también es la segunda que más contribuye al Producto Interno Bruto (PIB) de Colombia. La Región Caribe es importante para la economía colombiana debido a su actividad industrial, agrícola, turística y comercial. Ciudades como Barranquilla, Cartagena y Santa Marta son centros económicos clave en esta región, con importantes puertos marítimos y una creciente inversión en sectores como la energía, la minería y el turismo. En conjunto, la Región Caribe desempeña un papel significativo en el desarrollo económico de Colombia y contribuye considerablemente al PIB nacional, aquí se encuentra la razón para que como país ofrezcamos una salida a la crisis energética que viene padeciendo esta importante región.

Frente al evidente daño generado a la Región Caribe y en aras de buscar alternativas de solución al problema, muchos han propuesto soluciones, una de ellas fue la liquidación de Electricaribe. Esta empresa fue la empresa distribuidora de energía eléctrica que operaba en la región caribeña de Colombia, abasteció a más de 10 millones de personas en los siete departamentos de la Región Caribe. Esta empresa durante años enfrentó problemas financieros, operativos y de servicio que afectaron negativamente a sus usuarios y a la estabilidad del sistema eléctrico en la región.

En 2016, el Gobierno nacional decidió intervenir la empresa debido a su precaria situación financiera y a las quejas recurrentes de los usuarios sobre cortes de energía, mal servicio y problemas de facturación. En 2019, la Superintendencia de Servicios Públicos anunció la liquidación de Electricaribe debido a su incapacidad para cumplir con sus obligaciones financieras y operativas.

Después del trámite legal requerido, las empresas Air-e y Afinia asumieron la prestación del servicio de energía en la región. Afinia presta el servicio en Bolívar, Cesar, Córdoba, Sucre y 11 municipios del sur de Magdalena (Algarrobo, Ariguani, Guamal, El Banco, Nueva Granada, Pijiño del Carmen, Sabanas de San Ángel, Santa Ana, Santa Barbara de Pinto, San Sebastián de Buenavista y San Zenón) por su parte Air-e presta el servicio en el Atlántico, Magdalena y La Guajira.

ASÍ SE DIVIDIRÁ EL SERVICIO

	Aire	Afinia
	● Consorcio Energía de la Costa	● EPM
Participación de mercado	10,80%	10,90%
Número de clientes	1,21 millones	1,51 millones
Ventas	6,01 Gw/año	6,43 Gw/año
Consumo promedio	414,7 kWh/mes	355,1 kWh/mes
Kilómetros de red	9.816	27.835
Plan de inversión a 10 años	\$3,7 billones	\$5 billones



Tomado de *La República*. Disponible en <https://www.larepublica.co/economia/afinia-y-aire-las-nuevas-empresas-que-asumiran-la-operacion-de-electricaribe-3061784>

A pesar de la inclusión en el mercado de nuevas empresas del sector eléctrico, no se ha logrado cumplir con la expectativa de ofrecer a la ciudadanía unas tarifas acordes a los niveles socioeconómicos de la región. Por lo anterior es necesario reformar las disposiciones vigentes, esencialmente las que regulan el Cargo por Confiabilidad, con el fin de convertirlo Contribución para la justicia tarifaria y una segura transición energética, también que sea el Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía (Fenoge) administre estos recursos.

Beneficios de la energía solar y de las Comunidades Energéticas

Son evidentes los beneficios de la energía solar, iniciamos reconociendo que es una fuente inagotable, renovable y limpia (no genera ningún tipo de residuos ni contaminantes a la atmósfera) de energía, adicionalmente saber que lugares apartados pueden contar con ella es un beneficio para países como Colombia que cuentan con una topografía de difícil acceso.

Con la energía solar se garantiza la reducción de costo de energía a mediano plazo, si bien la instalación puede requerir una inversión inicial (que al pasar el tiempo tiende a disminuir), una vez instalados, los sistemas solares pueden generar electricidad de manera gratuita durante décadas, lo que puede resultar en ahorros significativos en facturas de energía a mediano plazo.

En cuanto a las comunidades energéticas sabemos que son grupos de personas, comunidades locales, cooperativas u organizaciones que se unen para generar, consumir y gestionar su propia energía de manera conjunta y descentralizada. Estas comunidades buscan aprovechar fuentes de energía renovable, como la solar, eólica, hidroeléctrica o biomasa, para satisfacer sus necesidades energéticas de manera sostenible y autónoma. Es un esfuerzo por promover la participación ciudadana en la transición energética y el desarrollo de un sistema energético más sostenible, inclusivo y democrático. Estas iniciativas pueden contribuir a fortalecer la seguridad energética, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y fomentar el desarrollo local y regional.

El Cargo por Confiabilidad

En el año de 1996, para “blindar” el suministro de energía se creó el “Cargo por capacidad para el Mercado Mayorista” cuyo objetivo central fue proporcionar una señal económica de largo plazo para la expansión de la capacidad instalada. Su vigencia debía ser revisada cada 10 años pero sólo estuvo en vigor hasta noviembre de 2006, cuando se evidenció que el sistema eléctrico aún requería mantener un esquema proteccionista. Ese mismo año la CREG, por medio de la Resolución número

071 de 2006 creó el Cargo por Confiabilidad en el Mercado Mayorista de Energía, como una “remuneración o componente del *precio* que se paga a los generadores por la disponibilidad de activos de generación que garanticen una Oferta de Energía en Firme (OEF), energía asociada a la capacidad de generación de respaldo”.

Dicho cargo pretende remunerar la energía asociada a la Capacidad de Generación de Respaldo de que trata el artículo 23 de la Ley 143 de 1994, que puede comprometerse para garantizar a los usuarios la confiabilidad en la prestación del servicio de energía eléctrica en situaciones de escasez o bajo condiciones críticas.

El Cargo por Confiabilidad se implementó como respuesta a la necesidad de financiar inversiones en infraestructura eléctrica, mantenimiento de redes y sistemas de generación para asegurar que el sistema eléctrico funcione de manera segura y confiable. Esto es especialmente importante pues somos un país con un crecimiento económico y una demanda energética en aumento.

El Sistema de Cargo por Confiabilidad incluye varios componentes, entre ellos:

- Cargo por Confiabilidad: Este componente se aplica a todos los usuarios del sistema eléctrico y se destina a financiar las inversiones necesarias para garantizar la confiabilidad del suministro eléctrico.
- Mecanismos de capacidad: Estos mecanismos buscan asegurar que exista suficiente capacidad de generación disponible para cubrir la demanda eléctrica, especialmente durante períodos de alta demanda o en situaciones de emergencia.
- Pago por capacidad firme: Algunos usuarios industriales pueden optar por contratar capacidad firme, es decir, una cantidad específica de energía que esté garantizada en todo momento, a cambio de un pago adicional.
- El Cargo por Confiabilidad se refleja en la factura de energía eléctrica de los usuarios y puede variar dependiendo de diversos factores, como el tipo de usuario, su nivel de consumo y la región en la que se encuentre. Los ingresos generados por este cargo se utilizan para financiar proyectos de inversión en el sector eléctrico que contribuyan a mejorar la confiabilidad y estabilidad del suministro eléctrico en Colombia.



La República. Disponible en <https://www.larepublica.co/economia/cargo-por-confiabilidad-en-el-recibo-de-energia-depnde-directo-de-las-generadoras-3538199>

VI. CARGO POR CONFIABILIDAD EN LA ACTUALIDAD

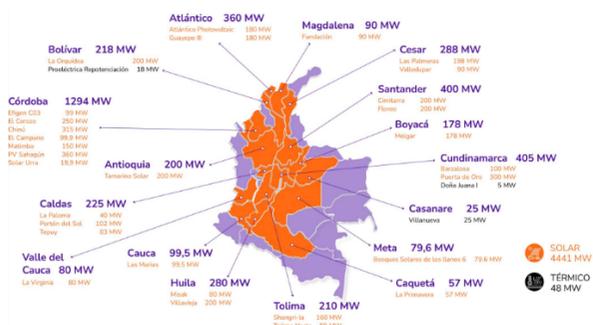
El pasado 15 de febrero de 2024 se llevó a cabo la subasta de Obligaciones de Energía Firme (periodo 2027-2028). Como resultados generales se obtuvieron:

- Precio de cierre: 18.2 USD/MWh
- Energía asignada: 156.2 GWh/día El total de OEF para la vigencia subastada es de 244.49 GWh/día, de los cuales se asignaron en esta subasta 156.2 GWh/día y 88.29 GWh/día corresponden a asignaciones previas.
- Capacidad efectiva adicional: 4.441MW (48MW Térmicos y 4.441 MW solares).

El total de obligaciones de energía firme asignadas en la subasta fue de 156,2 GWh/día que suman a las 88,3 GWh/día asignadas previamente, para un total de 244,4 GWh/día comprometidas para la vigencia de la subasta.

Fueron asignadas 80 plantas, de las cuales 27 son nuevas, seis están en construcción y 47 son plantas existentes. Vale la pena resaltar que de las 33 plantas nuevas y en construcción, tres son térmicas y 30 son solares. Por su parte, de las 47 plantas existentes, 24 son hidráulicas y 23 son térmicas. El precio de cierre de la subasta fue de US\$18,2/MWh (dólares por megavatio-hora).

Con los resultados de la subasta, a partir del primero de diciembre de 2027 la capacidad efectiva neta adicional para el Sistema sería de 4,489 MW (megavatios), de los cuales 48 MW son térmicos y 4,441 MW son solares.



Subasta de Cargo por confiabilidad en Colombia cumplió metas y permitirá tener energía de respaldo. Disponible en <https://www.valoraanalitik.com/2024/02/16/subasta-de-cargo-por-confiabilidad-en-colombia-cumplio-metas-y-permitira-tener-energia-de-respaldo/>

Ante esta subasta, la Contraloría General de la Nación informa preocupación fundamentada en las siguientes razones:

- Se asignaron esos 4.489 megavatios y nadie garantiza que no pase lo que ha sucedido con subastas anteriores, que se han adjudicado como 6 o

7 mil megavatios pero no ha entrado ni el 60% de lo adjudicado.

- Algunas plantas van a empezar su construcción, con todo lo que ello implica: las licencias ambientales, las audiencias públicas, las servidumbres, las relaciones con las comunidades, por lo que no hay certeza si la cantidad asignada verdaderamente llegará en el tiempo previsto (desde 1º de diciembre de 2027 hasta el 30 de noviembre de 2028).

- El 99% de la energía asignada es solar y el restante 1% térmica y no se evidencian planes de almacenamiento de energía con baterías para aprovechar y maximizar esta producción que se puede llegar a tener.

- Se tiene que seguir contando con algunas de las plantas térmicas, dado que la energía solar es intermitente.

- Teniendo en cuenta el crecimiento industrial y poblacional del país, se puede decir que se necesitarán más de 40 GW hora - día y solo se adjudicaron 15.

VII. CARGO POR CONFIABILIDAD O CONTRIBUCIÓN PARA LA JUSTICIA TARIFARIA Y UNA SEGURA TRANSICIÓN ENERGÉTICA

Para considerar este cambio es importante saber el concepto de cada uno. Se denomina “cargo” a una tarifa o costo adicional que se cobra por un servicio específico o una acción particular. Es usado generalmente en los servicios públicos para cubrir ciertos gastos operativos o inversiones en infraestructura, estos cargos pueden ser fijos o variables y están destinados a cubrir costos específicos asociados con la prestación del servicio.

Como puede entreverse, el cargo por confiabilidad tiene un primer problema de diseño, el cual es la posible contradicción de su estructura con el principio de suficiencia financiera, lo cual puede llevar a que, en ocasiones, el coste de generar energía supere con amplitud los montos fijados como precio de escasez, haciendo insostenible, desde el punto de vista económico, la operación de una planta. Dicho lo anterior, y focalizando el problema, se tiene que este tiene que ver con la forma y magnitud del precio de escasez que fija el regulador, en esa medida, y partiendo de la base de que, jurídicamente, el cargo por confiabilidad constituye una opción financiera cuyo precio de ejercicio debería ser reajutable conforme varíe el valor del bien subyacente, nos concentraremos ahora en el análisis económico del cargo y en la metodología que usa la CREG para fijar el precio de escasez. es así como, desde un punto de vista financiero y económico, podríamos señalar, como ya lo indicamos, que el cargo por confiabilidad se asemeja y es en realidad una opción financiera. Dichas opciones son instrumentos financieros derivados, que se constituyen en productos cuyo valor depende del precio de otro activo al que se denomina subyacente. en sus modalidades clásicas, las opciones financieras le dan al comprador el

derecho, mas no la obligación, de comprar o vender un determinado bien (en este caso la energía, la cual es el activo subyacente) a un precio determinado, denominado strike o precio de ejercicio (que en este caso sería el precio de escasez), hasta una fecha concreta en la que vence la obligación.

En cuanto a las “contribuciones” son un aporte económico que se hace para financiar un fin común o para respaldar políticas gubernamentales específicas. Las contribuciones pueden ser obligatorias o voluntarias, y su propósito puede variar ampliamente. Una contribución se refiere a impuestos o tasas que se cobran para financiar servicios públicos, programas sociales, infraestructura, educación, salud u otros proyectos de interés público.

Con lo anterior consideramos viable el cambio propuesto: Cargo por Confiabilidad por Contribución para la Justicia Tarifaria y una Segura Transición Energética.

VIII. CONFLICTOS DE INTERESES E IMPEDIMENTOS

Conforme al artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, toda vez que es un proyecto de ley de interés general. Sin embargo, si algún Congresista considera que existe otra causal por la cual deba declararse impedido deberá manifestarlo oportunamente. Como autora de este proyecto de ley, considero que su contenido y propuesta es de carácter general por lo que no configuraría un conflicto de interés.

IX. IMPACTO FISCAL

Para dar cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, en cuanto al análisis del impacto fiscal del presente proyecto de ley con relación al Marco Fiscal de Mediano Plazo, podemos decir que no lo afecta, como quiera que se trata de una redistribución de un ingreso y no de un gasto público.

X. CONCLUSIÓN

Por todo lo anterior, es importante aprovechar esta coyuntura que representa el estado de crisis en que se encuentra la calidad y las tarifas de la energía eléctrica en el Caribe Colombiano para replantear la forma en que se entregan e invierten los recursos del Cargo por Confiabilidad (ahora Contribución para la Justicia Tarifaria y una Segura Transición Energética) de la siguiente manera:

- El 50% seguirá siendo destinado a la financiación del mantenimiento, ampliación, repotenciación de las plantas generadoras de energía, con el fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones de la OEF asignadas y el otro.
- 50% Se destinará para solucionar el problema de las altas tarifas de energía fomentando las energías no convencionales tales como la

instalación de paneles solares, de igual manera para la implementación de mecanismos que generen mayor eficiencia en el consumo de energía en las viviendas en los estratos 1, 2 y 3, como también para la financiación o ayuda a las comunidades energéticas o cualquier tipo de generación distribuida comunitaria. Esta distribución será por un lapso de 6 años en los 7 departamentos de la región Caribe colombiana.

Atentamente,

[Signature]
SANDRA MILENA RAMIREZ CAVIEDES
Representante a la Cámara
Departamento del Magdalena

[Signature]
BETSY PEREZ ARANGO
CANDIDATO RADICAL
DPTO ATLANTICO.

[Signature]

[Signature]
Javier Sanchez

[Signature]

[Signature]

[Signature]
JULIO CESAR TRINCO

[Signature]
Manuelito Cortez

Maunio Parodi

[Signature]

[Signature]
SOLIS MENDOZA H

[Signature]
AR. Pila

Andana Gamdo
Cand. Radical Arica

[Signature]
Luz Pastora - Huila
cd.

..v. N. v. CAMARA DE REPRESENTANTES SECRETARÍA GENERAL

El día _____ de _____ del año _____

Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de Ley 430 Acto Legislativo _____

No. _____ Con su correspondiente Exposición de Motivos, suscrito Por: _____

SECRETARIO GENERAL

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL 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.

Bogotá, D. C., 23 de abril de 2024

Doctor

ALEJANDRO GARCÍA RÍOS

Vicepresidente Comisión Sexta Constitucional
Permanente

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Ciudad

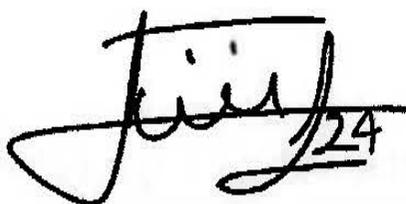
Referencia: Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de Ley número 428 de 2024 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 para la implementación de la póliza de seguros RCE para vehículos de uso particular, motocicletas y similares – Ley de Movilidad Ágil y Segura.

Respetado Vicepresidente:

En cumplimiento de la honrosa designación como ponente, y de conformidad con lo dispuesto por la Ley 5ª de 1992, por la cual se expide el Reglamento del Congreso de la República, comedidamente remito el Informe de Ponencia para Primer Debate del 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*, en los siguientes términos:

- i. Objeto de la iniciativa.
- ii. Justificación y consideraciones del ponente.
- iii. Conflicto de interés.
- iv. Impacto fiscal.
- v. Pliego de modificaciones.
- vi. Proposición.
- vii. Texto propuesto para primer debate.

Cordialmente,



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Representante a la Cámara

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL 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.

i. Objeto de la iniciativa

El 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*” es una ley ordinaria la cual tiene por objeto modificar la Ley 769-2022, sustituyendo el artículo 42A, para establecer que la póliza del seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual debe ser obligatoria 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.

ii. Justificación y consideraciones del ponente

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).

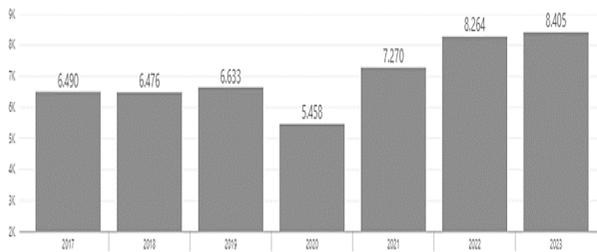
De acuerdo con el reporte del Global Burden Disease 2019, los siniestros de tránsito fueron una de las principales causas de muerte a nivel mundial, y la primera para personas de entre 10 y 50 años, con aproximadamente 1,3 millones de personas fallecidas por esta causa al año¹.

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 8405 personas a causa de siniestros viales. Lo cual llevó a que los accidentes de transporte terrestre se

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*.

encuentren dentro de las 10 principales causas de muerte en el país.

Número de personas fallecidas por siniestros viales al año en Colombia

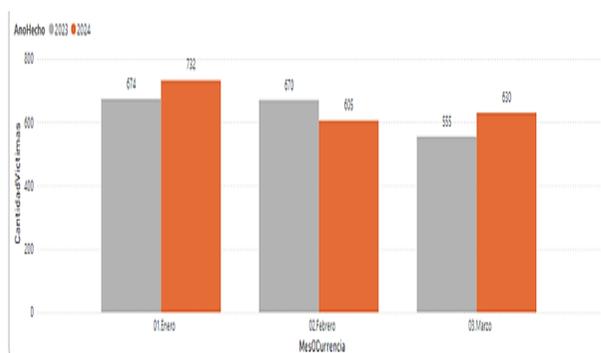


Fuente: Tomado de Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2024). Recuperado de: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>.

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

Cantidad de víctimas por mes año 2023 vs 2024



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

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

En este marco, durante los últimos años desde la sociedad en general se han solicitado acciones concretas que permitan una efectiva seguridad vial en Colombia, desde el Congreso de la República en un primer momento se expidió 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.

Por esta razón, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, formulado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, toma 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.

En consecuencia, 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 que la planeación e implementación de planes, programas y proyectos, orientados a fortalecer la seguridad vial, deben tener en cuenta las siguientes consideraciones:

a) 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.

b) Reconocer la vulnerabilidad del cuerpo humano y priorizar a los actores de acuerdo con la energía liberada en un siniestro:

- i. Exposición a sufrir daños.
- ii. Características físicas, motoras o cognitivas.

c) 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.

d) 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.

e) 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 número 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.
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 y con libertad de oferta, 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.

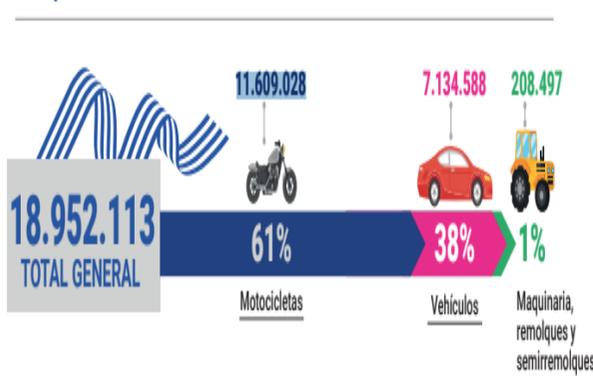
Esto trajo varias situaciones positivas para la seguridad vial en el país y la protección ciudadana, ya que buscaba garantizar la asegurabilidad del parque automotor para responder por daños materiales a terceros derivados de accidentes de tránsito en las vías. Y tal y como lo estableció el Plan Nacional 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 de 2011). 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.

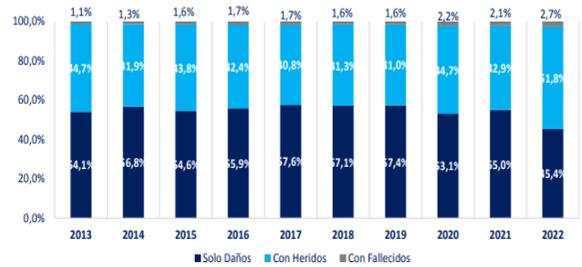
Parque Automotor en Colombia (2023)



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%.

Por otra parte, Fasecolda hace referencia a que *“un desafío urgente y retador es ampliar la penetración en el segmento motos, donde solo el 3% de este tiene un seguro voluntario. Vale la pena recordar que este tipo de vehículo es el actor vulnerable que más sufre por los siniestros viales en el país”*.

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 su patrimonio.

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 este. 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 solo 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 esta 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 número 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 particular 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 voluntaria, mientras que es obligatoria 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 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.

3.1. 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), a 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 tales centros a los vehículos particulares que accedieran a dicho servicio.

Esta norma tuvo como sustento tres razones principales, a saber:

(i) Superar el déficit de asegurabilidad del parque automotor, respecto de los daños materiales causados 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 esta revisión.

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 y la iniciativa privada, de conformidad con el artículo 333 superior), al exigir que el costo de la póliza de responsabilidad civil extracontractual allí prevista fuera asumido 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 imponía una carga considerablemente onerosa que debía 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 expresadas 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 solo 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 *Ibid.*

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 (artículo 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), 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, entre otras razones, a los altos costos de la póliza y sus deducibles.

Por otra parte, con base en el Anuario Nacional de Siniestralidad Vial Colombia, el 27% de los siniestros viales fue provocado por una moto, de las cuales tan solo el 3% cuentan con seguro voluntario. A su vez, el 48% de estos siniestros fueron provocados por vehículos livianos, cuyo aseguramiento tan solo alcanza 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, posibilitando la conciliación entre las partes y el acompañamiento de expertos técnicos que los 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 también a los demás ciudadanos.

- **Protege el patrimonio de los ciudadanos:** la protección que se brinda con un seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual, que pueda ser tomado por la totalidad del parque automotor del país, ayudaría a proteger el patrimonio de quien causa el daño y del tercero afectado. Sin duda, en ambos casos, ayudaría a evitar las pérdidas o por lo menos disminuirlas y contribuiría al bienestar de los ciudadanos.

- **Genera cultura del respeto por los bienes ajenos y por resolver los conflictos:** la creación de seguros de responsabilidad civil y su masificación, podría fomentar la cultura de prevención de riesgos en la conducción de vehículos y los daños que pueden producirse como resultado de un accidente

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.*

de tránsito; esto hace parte de la formación de una cultura ciudadana.

También se espera un cambio en la mentalidad de los ciudadanos, ante la posibilidad de recibir una justa compensación por los accidentes sufridos, pues existiría un sistema de pago de indemnización más ágil y expedito.

- **Genera justicia social:** los seguros han sido considerados como una forma de responsabilidad social y un mecanismo para prevenir el daño que puede causarse a otras personas, ante la existencia de un riesgo 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 pague el valor del perjuicio.

- **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 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, que estuvo vigente hasta noviembre 8 del 2023 y de la que se expidieron 520.115 pólizas.

• Para vehículos particulares el costo fue de aproximadamente \$42.000 más IVA al año (menos de \$115 diarios), equivalente al 7% del valor del SOAT para un auto familiar de menos de 1500 cc y al 15% del costo de la revisión técnico-mecánica.

• Para motocicletas el costo fue de 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.

iii. **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 5ª 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 desinvestidura en comento, pues se sabe que solo lo será aquel 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.

iv. **Impacto fiscal**

En el marco de lo establecido en el artículo 7º 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:

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

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la **Gaceta del Congreso**.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces”.

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

v. **Pliego de modificaciones**

TEXTO RADICADO POR AUTOR	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
“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”	“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”	Sin modificaciones
EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA	EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA	Sin modificaciones
Artículo 1º. Se sustituye el artículo 42 A de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 42 A - Seguro obligatorio de responsabilidad civil 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.	Artículo 1º. Se sustituye el artículo 42 A de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 42 A - Seguro obligatorio de responsabilidad civil 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.	Se elimina el párrafo 1º, debido a que su contenido se desarrolla en el artículo 2º de la presente ponencia.

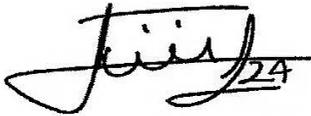
TEXTO RADICADO POR AUTOR	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
<p>El Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Extracontractual que ampare los daños materiales causados a terceros estará a cargo del tomador (propietario, tenedor o usuario del vehículo o motocicleta), deberá ser expedido por una compañía de seguros legalmente establecida en Colombia y deberá tener las siguientes características:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>Parágrafo 1°. Las autoridades podrán exigir el cumplimiento de lo aquí dispuesto, a partir del momento en que al menos una compañía aseguradora ofrezca en el mercado la póliza de seguro obligatorio de Responsabilidad Civil Extracontractual.</p> <p>Parágrafo 2°. El proceso de verificación en los accidentes de tránsito estará a cargo de las entidades aseguradoras, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 y en el artículo 5° de la Ley 2161 de 2021.</p>	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>Parágrafo 1°. Las autoridades podrán exigir el cumplimiento de lo aquí dispuesto, a partir del momento en que al menos una compañía aseguradora ofrezca en el mercado la póliza de seguro obligatorio de Responsabilidad Civil Extracontractual.</p> <p>Parágrafo 2° 1°. El proceso de verificación en los accidentes de tránsito estará a cargo de las entidades aseguradoras, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 y en el artículo 5° de la Ley 2161 de 2021.</p>	
	<p>Artículo NUEVO</p> <p><u>Artículo 2°. Régimen de Transición. La póliza de seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual de la que trata la presente ley, será exigible por las Autoridades de Tránsito a partir de los cuatro (4) meses siguientes a su promulgación o en su defecto, al momento en que al menos una compañía aseguradora ofrezca en el mercado la póliza de seguro.</u></p> <p><u>Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberán adelantar campañas pedagógicas dirigidas a los propietarios, tenedores y/o usuarios de vehículos de uso particular, motocicletas y similares, para la adecuada implementación de la presente ley.</u></p>	<p>Se incorpora un régimen de transición al proyecto de ley con la finalidad de otorgar un plazo suficiente y adecuado para que los propietarios, tenedores y/o usuarios de vehículos de uso particular, motocicletas y similares puedan adquirir la póliza de seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual.</p> <p>Se considera pertinente que el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial adelanten campañas pedagógicas dirigidas a los propietarios, tenedores y/o usuarios de vehículos de uso particular, motocicletas y similares, para la adecuada implementación de la presente ley.</p>

TEXTO RADICADO POR AUTOR	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Artículo 2°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 23°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Se ajusta numeración por la inclusión de un nuevo artículo.

vi. **Proposición**

En mérito de lo expuesto, rindo ponencia positiva y solicito a los honorables Representantes de la Comisión Sexta, dar primer debate al 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*, de conformidad con lo sugerido en el presente informe de ponencia.

Cordialmente,



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Representante a la Cámara

VII. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

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

Artículo 42 A - 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 1°. El proceso de verificación en los accidentes de tránsito estará a cargo de las entidades aseguradoras, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 2251 de 2022 y en el artículo 5° de la Ley 2161 de 2021.

Artículo 2°. Régimen de Transición. La póliza de seguro de Responsabilidad Civil Extracontractual de la que trata la presente ley, será exigible por las autoridades de tránsito a partir de los cuatro (4) meses siguientes a su promulgación o en su defecto, al momento en que al menos una compañía aseguradora ofrezca en el mercado la póliza de seguro.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberán adelantar campañas pedagógicas dirigidas a los propietarios, tenedores y/o usuarios de vehículos de uso particular, motocicletas y similares, para la adecuada implementación de la presente ley.

Artículo 3°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Representante a la Cámara

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 25 de abril de 2024

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley No. 428 de 2024 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 769 DE 2002 PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA PÓLIZA DE SEGUROS RCE PARA VEHÍCULOS DE USO PARTICULAR, MOTOCICLETAS Y SIMILARES – LEY DE MOVILIDAD ÁGIL Y SEGURA"**.

Dicha ponencia fue firmada por el **Honorable Representante JULIÁN DAVID LÓPEZ**.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 289 / del 25 de abril de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

C O N T E N I D O

Gaceta número 483 - viernes, 26 de abril de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de ley número 430 de 2024 Cámara, por el cual se dictan normas para garantizar la calidad, confiabilidad y precios justos de la energía eléctrica y se estimula la implementación de Energías No Convencionales en los hogares colombianos. 1

PONENCIAS

Informe de ponencia para primer debate texto propuesto del 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..... 9