

Proyecto de Ley N° _____ de 2020

“Por medio de la cual se establecen incentivos para conductores ejemplares en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT y se dictan otras disposiciones”

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. Promover la cultura de seguridad vial y estimular la conducta ejemplar frente a las normas de tránsito, mediante incentivos que incluyen la ampliación de la vigencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT y dictar otras disposiciones relacionadas.

Artículo 2. Incentivo en el SOAT. Amplíase por treinta (30) días la vigencia de la nueva póliza que se adquiriera del SOAT, para aquellos vehículos que no hayan afectado la anterior, ni su placa se encuentre vinculada en infracciones de tránsito, durante la vigencia de la póliza. Este período adicional aplicable en la nueva póliza no será acumulable, y se otorgará para quienes la adquieran en tiempo oportuno una vez ocurra el vencimiento.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte desarrollará la reglamentación, en aras de garantizar la trazabilidad y el acceso a la información entre las instituciones para aplicar esta disposición.

Artículo 3. Estrategias para incentivar comportamientos ejemplares en la vía. Las entidades del Sector Transporte, desarrollarán estrategias que incentiven comportamientos ejemplares en las vías para los conductores teniendo como criterio a aquellos que no hayan incurrido en infracciones de tránsito en períodos mayores a un año, u otros comportamientos de cultura de seguridad vial que incluyan su interacción con los actores de la vía, de acuerdo a los lineamientos y estudios desarrollados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, o la que haga sus veces.

Artículo 4. Seguimiento a resultados en seguridad vial y medidas antievasión y antifraude del SOAT. Desígnese una subcomisión permanente compuesta por miembros de las Comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República, con el fin de adelantar una audiencia pública anual, para proponer medidas y hacer seguimiento de avances en materia de seguridad vial, de reducción de la evasión y el fraude en el SOAT, y de la suficiencia de los recursos de este seguro.

Artículo 5. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS
Senadora de la República
Partido Político MIRA



MANUEL VIRGÜEZ P
Senador de la República
Partido Político MIRA



IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara
Partido Político MIRA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO

Este Proyecto de Ley busca promover una cultura de seguridad vial y estimular la conducta ejemplar frente a las normas de tránsito los conductores, mediante incentivos que incluyen la ampliación de la vigencia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT. Este beneficio otorga treinta (30) días a la vigencia de la nueva póliza que se adquiriera del SOAT, para para aquellos vehículos que no hayan afectado la anterior, ni se encuentren registrados por haber incurrido en infracciones de tránsito durante el año de su vigencia, de igual manera insta a su adquisición oportuna.

Adicionalmente, busca desarrollar de forma sistemática, y fundada en estudios de la Agencias Nacional de Seguridad Vial, estrategias que incentiven comportamientos ejemplares en las vías para los conductores, teniendo como criterio a aquellos que no hayan incurrido en infracciones de tránsito en períodos mayores a un año,

De igual manera, con el objetivo de actualizar propuestas y hacer seguimiento a resultados en materia de seguridad vial, medidas antievasión, antifraude al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, y suficiencia del sistema que atiende a las víctimas de accidentes de Tránsito, se propone la creación de una subcomisión que integra a los miembros de las Comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República. Esta subcomisión observará los avances en los asuntos antes mencionados, en el marco de una audiencia pública en la que puedan participar actores públicos y privados, teniendo en este escenario la posibilidad de proponer acciones de mejora.

II. ESTRUCTURA DEL PROYECTO DE LEY

La iniciativa tiene 5 artículos que reúnen, las siguientes medidas:

- Desarrollo de estrategias que incluyan incentivos para los conductores que tengan comportamientos ejemplares en las vías, sean respetuosos de las normas de tránsito, e interactúen en clave de cultura de seguridad vial con los otros actores de la vía.
- Ampliación del período de vigencia de la nueva póliza SOAT que se adquiere, para quienes la compran a tiempo y vehículos que no hayan afectado el

SOAT, ni se encuentren registrados por haber incurrido en infracciones y multas de tránsito.

- Estrategias para incentivar comportamientos ejemplares en la vía.
- Institucionalización de Comisiones Sextas permanentes del Congreso de la República para la generación de propuestas y hacer seguimiento a avances en materia de seguridad vial, reducción en evasión y fraude en el SOAT, y suficiencia de los recursos.

Esta iniciativa es coherente con los compromisos globales, y los retos del país en seguridad vial, además, responde a una realidad derivada de los efectos económicos de la pandemia, habilitando incentivos, para los conductores ejemplares que con diligencia atiendan las normas de tránsito y adquieran la póliza SOAT.

III. MARCO NORMATIVO

En la **Constitución Política de Colombia** los artículos 1 y 2 ratifican un Estado fundado en el respeto de la dignidad humana, la solidaridad, y en la prevalencia del interés general, así también fijan la garantía de la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Carta Política y el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y los particulares.

Con relación a la salud, que es uno de los bienes jurídicos protegidos por el sistema SOAT, es relevante el artículo 49 que establece la garantía del acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud a todas las personas. Así mismo, el artículo 335 alude a la actividad aseguradora, relevante para el SOAT en tanto se trata de un seguro.

Para efectos de este proyecto es relevante el artículo 42 del Capítulo V de la **Ley 769 de 2002**, Código Nacional de Tránsito Terrestre, el cual señala:

Artículo 42. Seguros obligatorios. Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se registrará por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan.

De igual forma, el artículo 1° del **Decreto número 1032 de 1991**, que reguló el Seguro Obligatorio de Daños Corporales causados a personas en SOAT. Esta disposición indica:

Artículo 1°. Obligatoriedad. (Incorporado en el Decreto número 663 de 1993, Estatuto Orgánico del Sistema Financiero de la Superintendencia Financiera de Colombia, bajo el artículo 192). Para transitar por el territorio nacional todo vehículo automotor debe estar amparado por un seguro obligatorio vigente

que cubra los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito.

Quedan comprendidos dentro de lo previsto por este artículo los automotores extranjeros en tránsito por el territorio nacional.

Más adelante, el **Decreto 663 de 1993**, en su artículo 193, numerales 1 y 2, reglamentó aspectos específicos relativos a la póliza, tales como coberturas, cuantías y vigencia de la póliza:

ARTÍCULO 193. ASPECTOS ESPECÍFICOS RELATIVOS A LA PÓLIZA.

1. Coberturas y cuantías. (Numeral modificado por el artículo 112 del Decreto 19 de 2012.) La póliza incluirá las siguientes coberturas:

a. Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones, de acuerdo con la cobertura que defina el Gobierno Nacional. Para la determinación de la cobertura el Gobierno Nacional deberá tener en cuenta el monto de los recursos disponibles;

b. Incapacidad permanente, entendiéndose por tal la prevista en los artículos 209 y 211 del Código Sustantivo del Trabajo, con una indemnización máxima de ciento ochenta (180) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente, a la cual se le aplicarán los porcentajes contenidos en las tablas respectivas;

c. Muerte y gastos funerarios de la víctima como consecuencia del accidente, siempre y cuando ocurra dentro del año siguiente a la fecha de éste, en cuantía equivalente a setecientos cincuenta (750) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;

d. Gastos de transporte y movilización de las víctimas a los establecimientos hospitalarios o clínicos y las entidades de seguridad y previsión social de los subsectores oficial y privado del sector salud, en cuantía equivalente a diez (10) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente;

PARÁGRAFO. El valor de estas coberturas se entiende fijado para cada víctima; por lo tanto, se aplicará con prescindencia del número de víctimas resultantes de un mismo accidente.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Mientras el Gobierno Nacional determine la cobertura de qué trata el literal a) del presente artículo se aplicará la cobertura de quinientos (500) salarios mínimos legales diarios vigentes a cargo de la aseguradora que emita la póliza, y trescientos (300) salarios legales diarios vigentes a cargo del FOSYGA.

2. Vigencia de la póliza. (Numeral modificado por el artículo 1 de la Ley 1364 de 2009). La vigencia de la póliza de seguro de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito será, cuando menos anual, excepto en

seguros expedidos con carácter transitorio para los vehículos que circulen por las zonas fronterizas y para los vehículos importados que se desplacen del puerto a los concesionarios para su venta al público. Para los vehículos que hayan obtenido la clasificación como automóviles antiguos o clásicos la vigencia de dicha póliza no podrá ser menor a un trimestre.

Así también, resulta necesario nombrar los artículos 193 y 326 del Decreto anteriormente mencionado, relacionado con las facultades del Gobierno nacional con los términos de la póliza, y funciones de control y vigilancia en esta materia.

IV. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

En el año 2010, la Bancada del Partido MIRA, propuso la aplicación de un descuento de ley en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, para aquellas personas que no afectaran la póliza de su seguro. Esta propuesta, se incluyó en el Proyecto de Ley 045 de 2010 que buscaba reglamentar el uso de las motocicletas en el territorio nacional. Debido a que esta iniciativa no alcanzó a tener su curso completo, y se archiva por tránsito en la legislatura, el trabajo por promover la cultura de seguridad vial y disminuir la siniestralidad vial, se enfocó en desarrollar iniciativas pedagógicas a nivel territorial y acompañar proyectos de ley para fortalecer la institucionalidad para alcanzar tales propósitos.

En 2012 y en calidad de coautor, el Partido MIRA participó con los Honorables Senadores Carlos Alberto Baena, Plinio Olano, Eugenio Prieto, Roy Barreras, Mauricio Aguilar, Jorge Hernando Pedraza, John Sudarsky, Carlos Ferro, Jorge Guevara, Juan Manuel Galán, Juan Lozano y Silvio Vásquez Villanueva, acompañando el proyecto de Ley 166/2012 Senado- 342/2012 Cámara, de iniciativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte. Este proyecto se convirtió en la Ley 1702 de 2013, creando con ella la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El propósito por establecer incentivos al buen comportamiento del conductor y con ello fortalecer la cultura de seguridad vial, se mantuvo, de esta forma el Partido MIRA realizó mesas de trabajo durante 2018. Y en 2019, se tradujo en la radicación del proyecto de Ley 110 de 2019, “Por medio de la cual se crea un descuento para conductores ejemplares en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT y se dictan otras disposiciones”, de autoría de la misma colectividad.

El Proyecto de Ley 110 de 2019, fue asignado a la comisión VI del Senado, que a su vez designó al H.S. Iván Agudelo como ponente, quién después de un estudio juicioso que abarcó la consulta de los distintos sectores involucrados, rindió ponencia positiva al proyecto acumulado con el Proyecto de ley N° 165 de 2019

Senado “Por medio del cual se modifica el Artículo 42 de la ley 769 de 2002, se crean incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones”, de autoría autoría de los Honorables Representantes a la Cámara Alejandro Carlos Chacón Camargo de partido Liberal Colombiano y Jaime Rodríguez Contreras de Cambio Radical. Sin embargo, por los tiempos de la legislatura y en el contexto de la emergencia sanitaria declarada en el primer semestre de 2020, este no alcanzó a tener su primer debate en la Comisión y en efecto se archivó por tránsito en la legislatura.

Gran parte del trabajo adelantado junto a los actores públicos y privados para el proyecto 110 de 2019, incidieron en los cambios introducidos en esta iniciativa, toda vez que se valoró la importancia de mantener la suficiencia del sistema, la equidad y la solidaridad, que abarca el SOAT.

Continuando con los antecedentes, del 2018 al presente año, se encontraron siete iniciativas relacionadas con el SOAT, pero por tránsito en su legislatura, estas fueron fueron archivadas y una de ellas reiterada por su autor.

Mencionados los antecedentes, a continuación se presentan las razones que fundamentan este proyecto de ley, iniciando con su contextualización en los efectos económicos derivados de la pandemia asociada al Nuevo COVID-19 que enfrentan los colombianos .

V. FUNDAMENTOS DE LA INICIATIVA

IMPACTO ECONÓMICO EN LAS REGIONES DEL NUEVO COVID-19 COINCIDE CON LA UBICACIÓN DE LAS CIUDADES CON MAYOR TENENCIA DE VEHÍCULOS.

Recientemente el Banco de la República emitió un informe relacionado con el impacto de la pandemia del Covid-19 en la economía Colombiana, lo particular de este estudio es que partiendo de un panorama global, enfatiza en los efectos en las regiones¹. En ese sentido, el informe señala que pese al buen desempeño económico del país en 2019, el cual permitió alcanzar una tasa de crecimiento del 3.3%, frente al 0.1 de América Latina y el Caribe, y proyectar una del 3.5% para 2020; Colombia experimenta al igual que los Estados a nivel global, uno de los choques más difíciles como efecto de la pandemia del COVID-19 y otros aspectos asociados a la caída del precio internacional del petróleo.

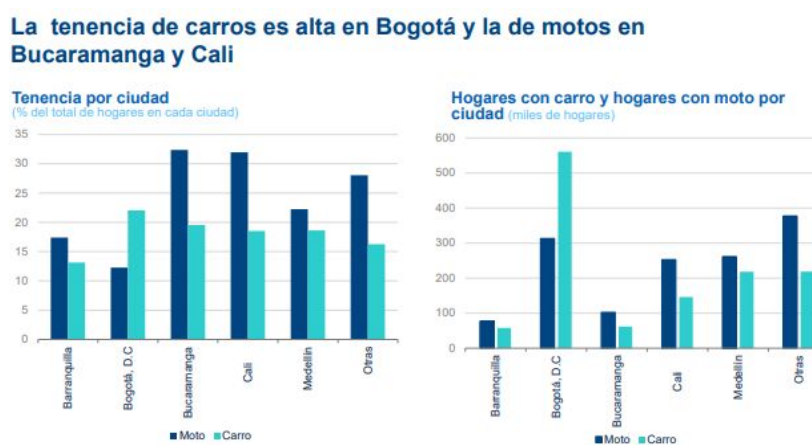
¹ En el informe participaron autores como: Jaime Alfredo Bonet-Moron , Diana Ricciulli-Marin , Gerson Javier Pérez-Valbuena , Luis Armando Galvis-Aponte , Eduardo A. Haddad , Inácio F Araújo , Fernando Salgueiro Perobelli , y está disponible en: https://investiga.banrep.gov.co/es/dtser_288

Dentro de los resultados, que ofreció el informe están:

Pérdidas económicas que varían entre \$4,6 billones y \$59 billones por mes de acuerdo con los escenarios de aislamiento considerados, cifras que representan entre 0,5% y 6,1% del PIB nacional. La rama económica de servicios aparece como la más afectada, donde se destacan las actividades de alojamiento y servicios de comida, servicios inmobiliarios, servicios administrativos, actividades profesionales y técnicas, construcción y comercio².

Hablando de la distribución del impacto a nivel regional, el mismo estudio señala que la pérdida tuvo gran peso en Bogotá, Antioquia y Valle del Cauca, y los departamentos más afectados ante el aislamiento están Antioquia, Boyacá, San Andrés, Santander y Valle del Cauca.

Esta afectación coincide con la ubicación de las principales ciudades donde hay mayor concentración de vehículos en el país en 2018, siendo Bogotá la ciudad en donde la tenencia de carros es más alta, y con relación a la tenencia de motos Bucaramanga y Cali³.



Añadido al complejo panorama económico en cifras globales, es pertinente observar el impacto del COVID-19 en el manejo de la planta y la vinculación laboral. Continuando con el referente de Bogotá, se tiene que el 96.3% del empleo en la capital es generado por el sector privado, y en este el 60.5% es asalariado. Y frente a la pregunta del manejo de la planta de personal para los próximos tres meses, se ha manifestado que las perspectivas por ahora son negativas, tendientes a la

² https://investiga.banrep.gov.co/es/dtser_288

³ <https://www.bbvaesearch.com/wp-content/uploads/2018/03/SituacionAutomotriz2018.pdf>

⁴ Situación Automotriz en Colombia, desarrollada por BBVA en 2018. Disponible en: <https://www.bbvaesearch.com/wp-content/uploads/2018/03/SituacionAutomotriz2018.pdf>

desvinculación (-60%)⁵, afectando la posibilidad de obtener ingresos para muchas personas.

Teniendo presente que los ingresos laborales son una fuente importante para cubrir las obligaciones económicas de los colombianos, y por el momento la economía y el mercado laboral enfrentan un período de grandes retos, la ampliación del período de vigencia del SOAT aplicada para los conductores ejemplares, se constituye no solo en un estímulo al buen comportamiento, sino en un alivio a los hogares y personas con vehículos obligados a adquirirlo.

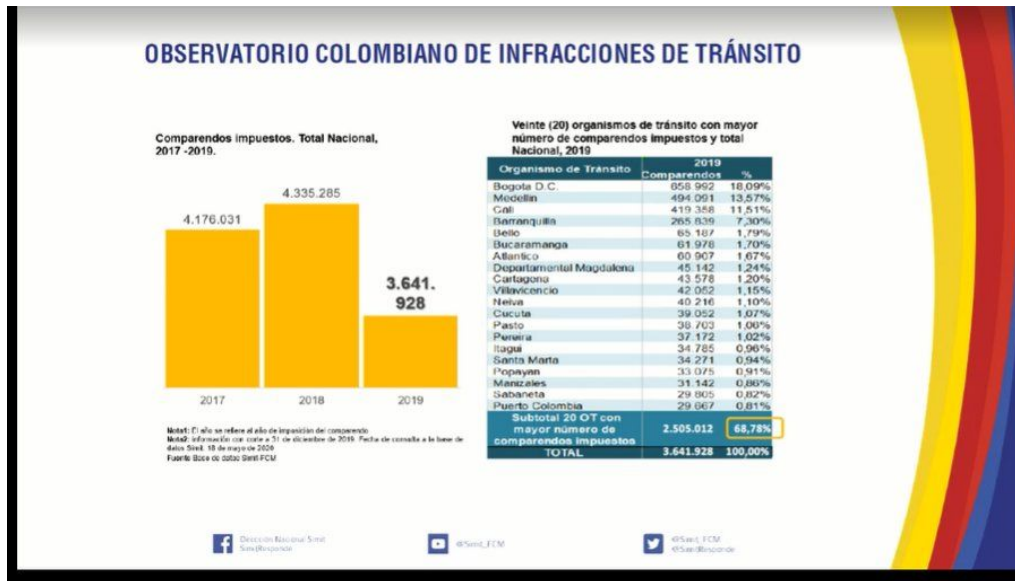
PANORAMA DE SINIESTROS, INFRACCIONES Y EVASIÓN AL SOAT EN COLOMBIA.

Cifras preliminares entregadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial⁶, señalan que entre enero y mayo de 2020, en Colombia se registraron 1.956 fallecidos; frente al mismo periodo (enero-mayo) de 2019, se evidencia una reducción de 476 víctimas, representado en un 19,57%. De los 1.956 fallecidos en el periodo enero-mayo de 2020, los peatones representan el 20,6% de los fallecidos y el 18,1% de los lesionados, a causa de siniestros de tránsito. Asimismo, los usuarios de vehículo representan el 14% del total de fallecidos y el 15,7% del total de lesionados registrados en el país. Finalmente, los usuarios de bicicleta representan el 7,9% de los fallecidos y el 8,5% de los lesionados por hechos de tránsito.

Hablando de infracciones de tránsito, el Observatorio Colombiano de Infracciones de Tránsito señala que en el 2019 se impusieron 3'641.928 comparendos de tránsito. Y las ciudades del país con mayor número de comparendos impuestos en el 2019, fueron Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla y Bello.

⁵ <https://www.ccb.org.co/observatorio/Economia/Economia-dinamica-incluyente-e-innovadora/Impacto-del-COVID-19>

⁶ Datos procesados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV, con base en los registros proporcionados por Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses - INMLCF.



- Panorama de la evasión en la adquisición del SOAT 2020:

Miguel Gómez, presidente de FASECOLDA, dio a conocer las siguientes cifras⁷, las cuales nos permiten evidenciar la problemática de la evasión de SOAT:

- En abril de 2020 la expedición de pólizas del SOAT se redujo en 312.102, pasando de 645.708 en el 2019, a 333.606 en 2020.
- En el 2019, cerca de siete millones de vehículos inscritos en el RUNT, es decir, el 46,2% del parque automotor del país, circulaban por las vías colombianas sin SOAT.
- De los 15,3 millones de unidades que componen el parque automotor, 8,9 millones, es decir el 58% son motocicletas y 6,4 millones, el 42% son otros vehículos, pero en cambio apenas 3,5 millones de motos tenían SOAT y 4,6 millones de otros vehículos, contaban con dicha póliza.
- Cada año el SOAT realiza pagos por servicios médicos prestados a 3.000 reclamantes distintos (Prestadores de Servicios Médicos) en todo el país. Sin embargo, el 30,3% de este dinero se paga sólo a 15 reclamantes los cuales están ubicados en su mayoría en el Valle del Cauca, Antioquia y Atlántico.

- Panorama de la evasión en la adquisición del SOAT años anteriores:

Según cifras del Runt y Fasecolda, a nivel nacional la evasión en la adquisición del SOAT es cercana al 45%, y solo siete de las 32 regiones se encuentran por debajo de este promedio⁸. Y pese a esta cifra, el número de automotores que adquirieron la

⁷ Cifras entregadas por el Presidente de FASECOLDA, en sesión virtual de la Comisión Séptima de Cámara de Representantes y publicadas en el diario El Tiempo. Recuperado de: <https://www.eltiempo.com/economia/finanzas-personales/que-tan-alta-es-la-evasion-del-soat-en-colombia-506108>

⁸ <https://www.larepublica.co/finanzas/por-cada-10-vehiculos-que-hay-registrados-cinco-son-evasores-del-soat-2885044>

póliza entre los años 2015 a 2017 tiene un promedio cercano a los 8 millones de vehículos⁹, y a ello se añade que en 2018 se logró recaudar 2.13 billones por concepto de SOAT y en el último año se registró que los desembolsos anuales por la atención de víctimas de accidentes de tránsito, en adición a las reservas constituidas por siniestros reportados pendientes de pago constituyeron alrededor de 1,49 billones de pesos; este es el monto al cual se le apunta a reducir, teniendo en cuenta que más de la mitad del recaudo se va en el pago de siniestros de víctimas de accidentes de tránsito.

El riesgo de tal evasión es inminente, debido a que Colombia presenta un panorama de alta siniestralidad vial. Según cifras presentadas por el boletín estadístico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial que abarcan el espacio temporal de enero - junio desde el 2017 hasta el 2019, en lo corrido del año 2019, 3.024¹⁰ personas han fallecido, mientras 15.382 han resultado lesionadas en siniestros viales; es importante destacar que el 81,27% de las defunciones que se han presentado hasta junio de este año, sucedieron en el género masculino, y donde se presenta mayor número de decesos es el rango de edad 20-25 años; este mismo patrón se repite en el caso de los lesionados en accidentes de tránsito, encontrando que los usuarios de motos representaron la mayor proporción de los eventos presentados en el 2019 tanto en fallecidos con un 47% como en lesionados con 56,16%, asimismo, el boletín permite inferir que los meses donde se presenta mayor número de fallecidos corresponde a los periodos de temporada vacacional.

Establecido este contexto preliminar, a continuación se justifica con mayor profundidad la importancia de respaldar el tránsito de este proyecto, y que se convierta en Ley en Colombia.

LA INICIATIVA ES COHERENTE CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE.

El proyecto de ley busca promover una cultura de seguridad vial y el respeto por las normas de tránsito por parte de los conductores. Y con ello, hacer frente a los niveles de siniestralidad; aspectos centrales y coherentes con los objetivos de desarrollo sostenible ODS, cuyo llamado incluye garantizar que todas las personas gocen de paz, bajo la premisa de “no dejar a nadie atrás”, y aunando esfuerzos de los gobiernos, el sector privado, la sociedad civil y los ciudadanos para un planeta mejor para las generaciones futuras.

De forma precisa, la iniciativa está directamente relacionada con cuatro de los 17 objetivos de desarrollo sostenible, le apunta a la salud y bienestar de la población, a

⁹ FASECOLDA. (2019). Número de pólizas. <https://fasecolda.com/index.php/ramos/soat/estadisticas-del-ramo/>

¹⁰ https://ansv.gov.co/observatorio/public/documentos/boletin_mensual_nacional_junio.pdf

lograr ciudades y comunidades sostenibles, a consolidar la paz, justicia e instituciones sólidas, así también busca revitalizar las alianzas; pues sin duda, la motivación del proyecto sólo se hará realidad con la conjugación del esfuerzo de todos:

- **Los ciudadanos:** A partir de su inteligencia y cultura de seguridad vial, honestidad en el correcto uso del seguro, en cada uno de sus roles como actores de la vía (peatones, ciclistas, motociclistas, conductores).
- **El ramo asegurador:** El cual ha demostrado que la gestión eficaz del seguro obligatorio ha puesto en marcha en Colombia un instrumento de protección con propósito social, ágil, sostenible financieramente y referente a nivel regional.
- **Las instituciones públicas:** El Ministerio de Transporte a la cual está adscrita la Agencia Nacional de Seguridad Social, como líder de la política pública de prevención, reducción y control de la siniestralidad vial, para integrar una cultura vial en articulación con el Ministerio de Salud, el Ministerio de Educación.

Así mismo, las entidades encargadas de administrar y percibir de los recursos vía tarifa SOAT, tales como la ADRES, la ANSV, administradores recursos RUNT, comprendiendo y privilegiando la mirada a largo plazo de los efectos del proyecto, realizando un análisis de costo beneficio, en donde se contemple la importancia de fomentar mediante incentivos, la conducta ejemplar y el seguimiento a la norma.

Las entidades reguladoras, como la Superintendencia Financiera, que con responsabilidad ha buscado mantener la suficiencia del sistema, aplicando de manera técnica los criterios de suficiencia y severidad para establecer las tarifas del SOAT.

- **Los actores de naturaleza pública, privada o mixta:** Del sector automotriz y los Centros de Enseñanza, toda vez que aplicando los estándares de seguridad, diligencia y compromiso serio con el objeto social que desarrollen, tendremos actores responsables y seguros en la vía.

Así mismo, la iniciativa contribuye al cumplimiento del compromiso que Colombia adquirió con el programa Decenio de Acción para la Seguridad Vial, de la Organización Mundial de la Salud, que busca la reducción del 50 % de la mortalidad por accidentes de tránsito en cada país hasta el 2020¹¹.

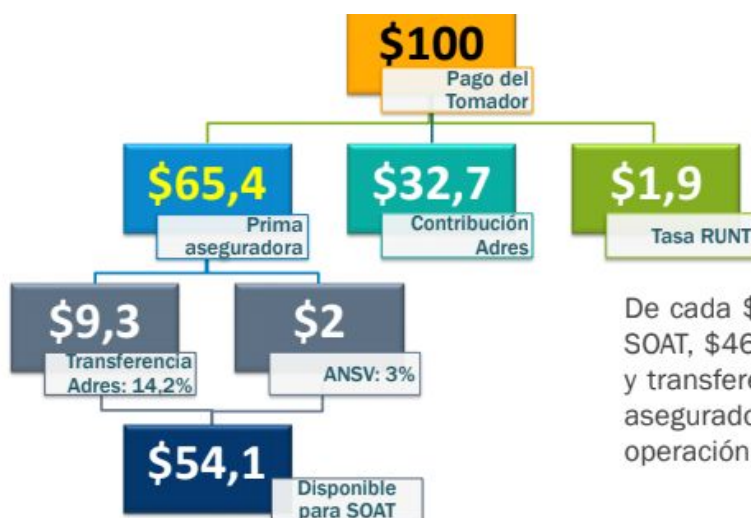
¹¹ La referencia a la adquisición de este compromiso se encuentra en el volumen 165 de la revista de Fasecolda. (2015). Fasecolda Especial Año 2015 #165: Convención Internacional de Seguros 2015. <https://fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2019/09/revista-fasecolda-161.pdf>

LA MEDIDA ES EQUITATIVA PARA LOS ACTORES RELEVANTES EN EL SOAT.

Según la Superintendencia Financiera de Colombia, el SOAT fue creado bajo la filosofía de solidaridad, equidad y sostenibilidad¹². La solidaridad y sostenibilidad son fácilmente verificables dadas las cifras y la estructura del seguro; la equidad por su parte podría verse estimulada por medidas como las que pretende el Proyecto de Ley, en el entendido de que sería mucho más equitativo que aquella persona que no afecte la póliza y no incurra en infracciones de tránsito, tenga el estímulo de adquirirla y gozar de un mayor período de cubrimiento.

En este aparte, es fundamental señalar que este proyecto no afecta la tarifa, que está en extenso regulada, ni a los destinatarios de los recursos derivados de su recaudo, sino que se concentra en fomentar la adquisición del seguro de forma oportuna, y otorgar un alivio en el tiempo para quienes cumplan los supuestos de la norma.

A esto se añade que un comportamiento ejemplar y apegado a las normas es consustancial a la prevención de los siniestros, y esto en últimas para el sistema SOAT puede significar menos personas lesionadas o afectadas en las vías, teniendo como posibles efectos un uso menor de la póliza; y con ello, mayor estabilidad para los recursos que ingresan vía recaudo de la póliza; y cuya distribución se puede ilustrar tomando como referencia la siguiente gráfica:



De cada \$100 que paga el tomador por su SOAT, \$46 son destinados a contribuciones y transferencias y quedan \$54 para que la aseguradora atienda siniestros y la operación del ramo.

lda La SFC define la tarifa del SOAT, según las características del vehículo. Además, la legislación contempla una contribución al Fosyga (hoy ADRES) y la tasa al RUNT, a cargo del tomador de la póliza como un **valor adicional a la prima**.

¹² ABC del SOAT 2017. Superintendencia Financiera de Colombia, documento informativo.

Figura 1. Fuente: Presentación Fasecolda octubre de 2019.¹³

Como se puede observar en la figura, son varios sectores los destinatarios de los recursos percibidos con la adquisición del SOAT, teniendo presente ello, y el trabajo que se adelantó en su momento con el proyecto que proponía el descuento en el SOAT, se pulió el enfoque de esta iniciativa. De esta manera, se avanzó respecto de la idea de conceder un descuento en la tarifa del SOAT en un 10%, y se pasó a la propuesta de la ampliación de la vigencia en la nueva póliza que se adquiera. Así se mantienen los criterios de frecuencia y severidad como determinantes de la tarifa del seguro, y se protegen los recursos y su destinación para sectores tan importantes como la salud y la seguridad vial en Colombia.

Además, el beneficio se enfocó mediante dos criterios adicionales: 1) no haber afectado la póliza durante el tiempo de su vigencia y 2) no haber incurrido en infracciones de tránsito durante su vigencia; esto en aras de establecer de manera más clara el vínculo entre un comportamiento virtuoso y la aplicación del incentivo. Estos cambios estructurales, permiten concebir un avance en la manera en cómo se han venido presentando propuestas de estímulos a quienes están obligados a adquirir la póliza SOAT en Colombia.

Lo positivo de esta iniciativa, se puede dar también en que una menor afectación de este seguro por una cultura de seguridad vial afianzada a través de incentivos, espera verse reflejada en la disminución de la siniestralidad vial, y debido a que Colombia se encuentra aún rezagada en el estudio de estas estrategias que refuerzan los comportamientos a través de incentivos, se incorporó un componente de estudio y generación de estrategias que recojan los aprendizajes en esta materia.

A lo anterior se añade que la medida no representa una afectación al esquema que soporta el SOAT, sino que en el ámbito de la prevención puede significar un ahorro para este. Ello se puede ilustrar de la siguiente manera: un accidente menos causado por un conductor con cultura de seguridad vial en su vehículo automotor, podría evitar por ejemplo la destinación de hasta 800 Salarios Mínimos Diarios SMD a cargo del SOAT de ¹⁴ -alrededor de \$23.408.080- por concepto de cobertura de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios, ello solo si producto de un siniestro se accediera solo a esta cobertura, pues el seguro obligatorio en Colombia cuenta con un esquema mucho más amplio de coberturas como las siguientes:

¹³ Presentación Fasecolda. (Octubre de 2019). SOAT: Situación actual y principales retos, producto de la reunión con la Federación de Aseguradoras Colombia.

¹⁴ Decreto 019 del 2012 . Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública.

Coberturas	Cuantías
Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios	Hasta 800 SMDLV
Incapacidad Permanente	Hasta 180 SMDLV
Muerte y Gastos Funerarios	750 SMDLV
Gastos de transporte y movilización de los lesionados	10 SMDLV
<p>Nota: SMDLV = Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes al momento del accidente. Los amparos son para cada lesionado sin importar su número, con excepción de lo previsto para gastos de transporte que se reconocerá en atención a la capacidad del medio de transporte para movilizar en las debidas condiciones a los lesionados.</p>	

Tabla No 1. tomada de la Superfinanciera (26.12.2020) “Por reducción en el número de accidentes de tránsito con cargo al SOAT, tarifas para 2020 disminuyen”.

Por otra parte, la medida es equitativa con cada uno de los actores, porque no disminuye los estándares de protección que actualmente son cubiertos por el SOAT. Y el referente para afirmar que es posible conceder un mayor tiempo de cubrimiento como incentivo, sin afectar las coberturas, es la Circular Externa 034 de 2019 de la Superintendencia, por la cual disminuyó los topes máximos de la tarifa del seguro. El sustento central según informó fue la reducción de accidentes de tránsito y la suficiencia del sistema, así se puede observar en el siguiente aparte:

Para el análisis correspondiente a 2019 se tuvieron en cuenta 7.817.423 de pólizas expuestas equivalentes a \$1.98 billones en primas devengadas y 696.268 siniestros cuyo valor ascendió a \$1.54 billones, arrojando una suficiencia de 4,89%.

En consecuencia, la tarifa máxima del Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito (SOAT) para 2020 expresada en Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV) se reduce en 4,89% para las 36 categorías del parque automotor.

(...)

Es importante mencionar que la reducción en la tarifa del SOAT que regirá a partir del primero de enero de 2020 no modifica las coberturas ni las cuantías definidas por la Ley para este seguro obligatorio, (...) ¹⁵.

¹⁵ Superfinanciera (26.12.2020) “Por reducción en el número de accidentes de tránsito con cargo al SOAT, tarifas para 2020 disminuyen”
<https://www.superfinanciera.gov.co/jsp/Publicaciones/publicaciones/loadContenidoPublicacion/id/10102565/dPrint/1/c/0>

El proyecto de ley también es equitativo porque concede un incentivo a un comportamiento virtuoso de los conductores, un esfuerzo por observar las normas de tránsito y reforzar su cultura de seguridad vial. Adicionalmente, refuerza el deber de adquisición de esta póliza y con ello se enfrenta el grave panorama de evasión que enfrenta el SOAT:

A pesar de lo que cubre, según cifras del Runt y Fasecolda, la evasión del SOAT en el país fue de 45 % en 2019, es decir, por cada 10 vehículos que hay registrados, cinco son evasores.¹⁶

Recordando la ilustración relacionada en la figura 1 tomada de la presentación de fasecolda “SOAT: Situación actual y principales retos, producto de la reunión con la Federación de Aseguradoras Colombia” de octubre de 2019, se observa que de 100 pesos, 9,2 pesos le corresponden a la ADRES con destino a la atención de personas víctimas de siniestros que no contaban con el SOAT para atenderlos por el sistema público de salud. Si retomamos que el 45% de las personas no están adquiriendo el SOAT y que ellas se cargan al sistema de salud público, el que más personas se vean motivadas a adquirir el SOAT no solo aumentará el recaudo de este, sino que a lo largo del tiempo aliviará las cargas para el sistema público de salud.

En este marco, la iniciativa es equitativa y propende por el manejo eficiente de los recursos públicos, pues estimula la adquisición del SOAT, y tiene el potencial de disminuir los siniestros que debe cubrir el sistema de salud en los casos en que no se tenía la póliza. Pues no es conveniente que se sigan presentando hechos como los de 2019, en donde la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (Adres) anunciaba la búsqueda del pago de las obligaciones derivadas de 43.000 conductores o propietarios de vehículos que no tenían SOAT y que estuvieron involucrados en accidentes de tránsito ocurridos entre 2017 y 2018¹⁷. Y el recaudo mediante cobro coactivo ascendía alrededor de 144.000.000.000 (ciento cuarenta y cuatro mil millones de pesos), los cuales habían sido asumidos con recursos públicos al costear atenciones médicas e indemnizaciones por muerte. El problema para julio de 2019, no fue menor, pues la ADRES había emitido bajo resolución las órdenes de cobros a 20.000 personas de las 43.000 totales que se esperan para ese año.

¹⁶ El Espectador. (05.01.2020). Impuestos, SOAT y todo lo que debe pagar en 2020.

<https://www.elespectador.com/especial-autos/impuestos-soat-y-todo-lo-que-debe-pagar-en-2020-articulo-898309>

¹⁷ Portafolio. (24.07.2020). Adres busca que 43 mil conductores sin Soat paguen deudas. <https://www.portafolio.co/economia/adres-busca-que-43-mil-conductores-sin-soat-paguen-deudas-531878>

A esto se suma, que no es la primera vez que sucede, pues en el mismo reporte, la ADRES indicó que en 2017, la entidad realizó el pago de 102.236 millones por los siniestros que se presentaron, incluyendo los gastos médicos, muertes, indemnizaciones y auxilios funerarios, mientras que en 2018 el valor fue de 41.764 millones de pesos.

Por otro lado, la medida propuesta en el proyecto de ley le apunta a atender la realidades económicas de quienes adquieren el SOAT, ello a propósito del valor del seguro de Colombia es más alto frente a otros referentes similares del seguro. Debido a que hay reportes que concluyen que el país tiene una de las tarifas más altas para para motos ¹⁸ (\$151,45 dólares), con una diferencia sustancial frente a otros países como Ecuador (\$55,63 dólares), Chile (\$58,26 dólares), Bolivia (\$29,16 dólares), Uruguay (\$72,44) y Brasil (\$55,56). De ahí que alivianar en el tiempo la adquisición de este seguro, especialmente por parte de los motociclistas, tendría un efecto positivo no solo en la disminución de siniestralidad para estos actores, sino en la posibilidad de que estos puedan adquirirlo.

La preocupación en este aspecto recae en que de igual manera los motociclistas son quienes más están expuestos en la ocurrencia de accidentes de tránsito. Como muestra de ello está que entre enero y el 16 de diciembre de 2019 murieron 6.329 personas en accidentes de tránsito¹⁹, es decir 115 más que en 2018. Y de esas 6.329 personas fallecidas, 3.219 eran motociclistas.

Así mismo, esta iniciativa, reitera y refuerza en la entidades del sector transporte, bajo los lineamientos de la ANSV, en el desarrollo de estrategias para evitar el fraude y la evasión, dos fenómenos que cargan al sistema de salud público, pero que sobre todo dejan en vilo y desprotección a las víctimas humanas de siniestros viales ²⁰.

Con relación al fraude, se ha señalado que es uno de los retos por combatir y en ello el ramo asegurador ha planteado alternativas que buscan blindar el sistema que por ser reconocido por la inmediatez y el cumplimiento en los pagos, el buen cubrimiento de los riesgos asegurados, ha incidido en comportamientos no ajustados a la ética ni a la sostenibilidad del sistema. En este ámbito el compromiso desde el Congreso a partir de este proyecto de ley sería además hacer seguimiento al marco normativo que fortalece el proceso de reconocimiento y validación de las coberturas, y coadyuvando al seguimiento que se pueda realizar a partir del

¹⁸ <http://acois.com.co/index.php/blog/24-colombia-y-peru-el-soat-mas-carro-de-la-region>

¹⁹

<https://www.eltiempo.com/justicia/investigacion/balance-muertos-y-heridos-en-accidentes-de-transito-en-colombia-en-2019-446400>

²⁰ Fasecolda. (2015). Fasecolda Especial Año 2015 #165: Convención Internacional de Seguros 2015. <https://fasecolda.com/cms/wp-content/uploads/2019/09/revista-fasecolda-161.pdf>

Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) como garante de verificación para las autoridades.

En este aparte se propone una disposición que permite a los actores del sistema de protección relacionados con el mecanismo SOAT tener audiencia ante el Congreso, con la finalidad de proponer y hacer seguimiento a las medidas normativas y operativas adoptadas por parte de las autoridades del orden nacional y territorial para prevenir el fraude y la evasión a este sistema.

FORTALECIMIENTO DE LA CULTURA DE SEGURIDAD VIAL MEDIANTE LA APLICACIÓN DE INCENTIVOS PARA EL FACTOR HUMANO.

La promoción de una cultura de seguridad vial mediante incentivos, se presenta bajo tres consideraciones: 1. la importancia de intervenir el factor humano para reforzar la seguridad vial, 2. la innovación de la medida para transformar comportamientos y 3. la importancia de la educación y formación vial:

- **La importancia de intervenir el factor humano para reforzar la seguridad vial**

El plan de seguridad vial PNSV 2011-2021²¹ advierte que la protección de la vida tiene fundamento en el rol activo y reflexivo del ser humano, como centro de transformación cultural y social. Para ello, un cambio hacia un comportamiento que respete constantemente la vida y la integridad física se da en un proceso largo y necesita del compromiso personal de cada persona unido a un refuerzo de nivel colectivo.

El PNSV, relaciona un aspecto clave al señalar que el cambio de comportamiento requiere fortalecer acciones para el comportamiento en la vía, lo realiza en los siguientes términos:

Sin embargo, el cambio de comportamiento no se da únicamente por medio de una mirada reflexiva que parte desde la sensibilización y la educación, sino que se debe fortalecer a través de acciones que regulen el comportamiento en la vía, en donde confluyen la autoridad institucional y la autorregulación humana²².

Precisamente el proyecto de ley crea una sombrilla para generar estrategias y estudios de incentivos aplicables a comportamientos ejemplares de los conductores y su interacción con otros actores de la vía, y la ampliación del tiempo de protección

²¹ Ministerio de Transporte. (2014). Plan Nacional de Seguridad Vial. Colombia 2011-2021. https://ansv.gov.co/public/documentos/PLAN%20NACIONAL%20DE%20SEGURIDAD%20VIAL_compressed.pdf pp.44-48

²² Ibid. pp.74

del SOAT, considerando la necesidad de aplicar un reforzamiento positivo y de reconocimiento a la cultura de seguridad vial de los conductores.

La relevancia de intervenir el factor humano, se observa en el PNSV que relaciona entre sus hallazgos:

- ***El comportamiento de las personas es determinante para la seguridad vial, el estudio denominado Tri-Level Study of the causes of traffic accidents (Treat y otros, 1979), indica que el factor humano fue la causa probable de 92,6% de los accidentes investigados en las Fases II a V del estudio.***

(...)

En este ámbito, Citando al estudio de la corporación de prevención vial del 2010:

- *Se puede observar que tres de cada cuatro personas (75%) creen que el accidente se habría podido evitar porque fue causado por un error humano.*
- *El 48% de quienes conducen cualquier vehículo, considera que de vez en cuando hay que hacer maniobras arriesgadas.*
- *Con relación a las infracciones, cuatro de cada diez personas reconocieron que son descuidados (38%) e infractores (40%)*

Y entre las causas se encuentran dos sobre las cuales el proyecto de ley podría actuar:

- *Transgresiones conscientemente decididas por razones personales.*
- *Lapsus determinados por falta de atención y/o costumbre.*

Con los referentes mencionados, se busca un cambio de conducta frente a la seguridad vial, como un resultado de acciones individuales y colectivas para prevenir con factores de riesgo asociados a la ocurrencia de siniestros que afectan a los actores en el rol de peatones, ciclistas, motociclistas y conductores.

En este marco se considera que hay conductas catalogadas como costumbres muy arraigadas, y cuya modificación requieren además de la acción personal, una serie de planteamientos estratégicos que motiven el cambio y consoliden nuevas conductas responsables.

En este aspecto, el incentivo de otorgar más tiempo de vigencia en la nueva póliza de SOAT que se adquiera, es una medida complementaria de las que buscan

formar en los actores de la vía conciencia sobre la necesidad de adoptar comportamientos responsables y ajustados a las normas de tránsito.

Así, el proyecto de ley da un paso más allá de informar y aconsejar sobre conducta ejemplar, y avanza en otorgar un beneficio concreto- refuerzo positivo-, contemplando una dimensión más amplia de incidencia en el cambio de decisiones personales de los responsables de conducir un vehículo automotor y adquirir el SOAT.

Adicionalmente, entra a fortalecer el compromiso personal en clave de : respeto por la vida e integridad física, corresponsabilidad, cultura ciudadana, honestidad, rectitud, autorregulación y solidaridad. Aspectos insertos en los elementos a intervenir en el factor humano frente a la seguridad vial, como se puede ver a continuación:

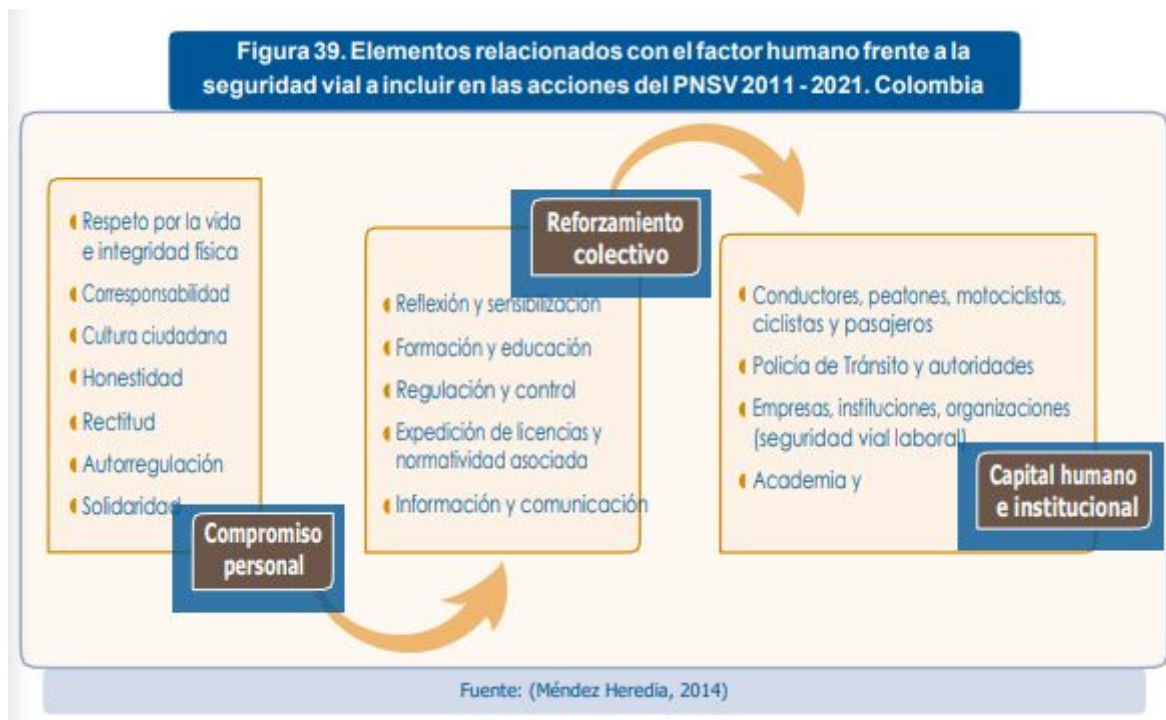


Figura 2. Fuente: Figura 39 Elemento relacionados con el factor humano frente a la seguridad vial a incluir en las acciones del PNSV 2011-2021.Colombia.pp.49.

- El factor humano es susceptible de motivarse mediante incentivos y no sólo por sanciones

Esta iniciativa, sigue en principio según el cual si se quiere establecer un comportamiento en determinadas personas, grupos, u organizaciones, se tiene una alternativa respecto de imponer sanciones, y esta consiste en alinear incentivos de

manera adecuada para que las personas adopten las conductas que correspondan con el comportamiento deseado²³.

Reforzando esta medida innovadora se consultó en su momento con el Doctor José Stalin Rojas, miembro del Observatorio de Movilidad, Logística y Territorio (OLMT) de la Universidad Nacional de Colombia, quien manifestó que políticas que premian al conductor por buen comportamiento en la vía, han sido excepcionales dentro de la agenda nacional. Y añadió que, si bien se encuentran algunos referentes en Colombia de iniciativas dirigidas a fomentar una cultura de seguridad vial, estas se han impulsado desde el nivel territorial, principalmente en los años setenta, y a nivel del sector privado, en donde compañías han implementado políticas encaminadas a premiar a buenos conductores y sus resultados.

De acuerdo al profesor, las medidas se han limitado a ofrecer descuentos por pronto pago cuando se cometen infracciones o descuentos sobre los intereses, pero estas experiencias son incentivos ex-post (después de), cuando lo más conveniente sería aplicar incentivos ex-ante y que promuevan comportamientos orientados a reducir la siniestralidad en la vía.

Así mismo, señaló que la medida podría impactar de forma positiva a los motociclistas y conductores que usan su medio de transporte automotor como medio de transporte, toda vez que promueve un buen comportamiento en la vía y les alivia sus cargas económicas. Para él, es una forma de llegar a conductores cuya caracterización socioeconómica se concentra en los estratos uno y dos, y de esa forma la iniciativa es equitativa.

Por otra parte, la iniciativa legislativa no tiene un precedente semejante en el ordenamiento jurídico, su puesta en marcha conlleva a observar su incidencia en la disminución de siniestros, y en el resultado benéfico para todos los actores involucrados en el, SOAT, empezando por quienes están obligados a adquirir el seguro, e incluso el ramo asegurador, pues en caso de que las cifras de accidentes disminuyan, también pueden disminuir los costos asociados al seguro en general.

LA INICIATIVA COMPLEMENTA LAS QUE RIGEN EN MATERIA DE CONDICIONES PARA LA SEGURIDAD VIAL.

Según Calatayud, Medina, Montoro, Alonso y Esteban (2003) en un estudio con referencias internacionales, notaron que de las estrategias para intervenir la

²³ Foster, (23.09.2016). Incentives Influence Behavior, and Tax Rates Certainly Influence Incentives. <https://www.uschamber.com/series/above-the-fold/incentives-influence-behavior-and-tax-rates-certainly-influence-incentives>

ocurrencia de accidentes de tránsito, “son las preventivas las que muestran mayor eficacia y rentabilidad económica y social, ya que tratan de incidir en que el accidente no se produzca”²⁴. Coherente con ello, este proyecto de ley busca mediante el afianzamiento de una cultura de seguridad vial evitar la ocurrencia de siniestros, teniendo un gran potencial desde el punto de vista social y la eficiencia del sistema que protege a las víctimas de siniestros de tránsito.

La prevención, como uno de sus ejes, se ajusta entonces al Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, que señala que los traumatismos causados por el tránsito pueden prevenirse, y recomienda desplegar estrategias nacionales para dar una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial, y entre sus pilares contempla programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito ²⁵. Este plan destaca, entre otras medidas, aquellas atinentes a mejorar la infraestructura, el diseño de carreteras más seguras, así también las campañas de sensibilización, por cumplir una función esencial la observancia de las leyes, la toma de conciencia sobre los riesgos y las sanciones asociadas al quebrantamiento de la ley .

Considerando lo anterior, este proyecto de ley ingresa al ordenamiento jurídico Colombiano para complementar la institucionalidad en materia de seguridad vial, tales como la Ley 1702 de 2013 por la cual se creó la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) siendo la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Así también, la Ley de Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, en donde se buscó fortalecer la la infraestructura vial autorizando a los entes destinar parte de los recursos recaudados por concepto de multas.

VI. IMPACTO FISCAL

El artículo 7° de la Ley 819 del 2003 señala que “(...) 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 (...)”. En el caso de la presente norma, no se aplica un beneficio tributario que afecte directamente el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

²⁴ Calatayud, Medina, Montoro, Alonso y Esteban (2003). Formación y educación vial: Una visión a partir de algunas prácticas internacionales. Con la colaboración del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)

²⁵ Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1

Adicionalmente, la norma en comento ha sido objeto de fallos por parte de la Corte Constitucional, la cual mediante Sentencia C-307 de 2004 (reiterada por la Sentencia C-502 de 2007), estableció que esta disposición debe interpretarse en el sentido en que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, no obstante, no crea barreras insalvables en el ejercicio de la función y configuración legislativa.

Por lo expuesto, esta iniciativa cumple con lo exigido en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003.

VII. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR CONFLICTOS DE INTERÉS

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, atentamente nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019.

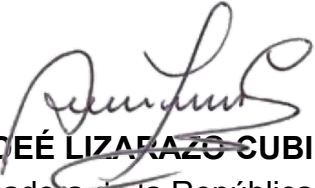
Entre las situaciones que señala el artículo 1o antes mencionado, se encuentran: a) **Beneficio particular:** *aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas 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;* y el 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."*

Por lo anterior, las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés, serían aquellos que tengan un beneficio particular, actual y directo en materias relacionadas con participación en el ramo asegurador, o colocadores de seguros.

Sin embargo, la Ley 2003 de 2019 establece que para todos los efectos se entiende que **no hay conflicto de interés**, cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de Ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter

general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores, situación que acontece con el presente proyecto de Ley.

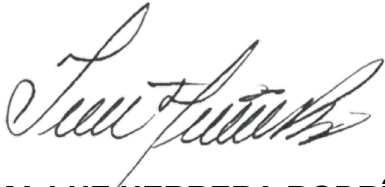
De los honorables Congresistas,



AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS
Senadora de la República
Partido Político MIRA



MANUEL VIRGÜEZ P
Senador de la República
Partido Político MIRA



IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ.
Representante a la Cámara
Partido Político MIRA