Bogotá, DC., 27 de octubre 2026

Doctor
MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁZQUEZ
Secretario General
Cámara de Representantes
Ciudad

Respetado Secretario General:

En concordancia con el artículo 154 de la Constitución Política de Colombia y el artículo 140 de la Ley 5ª de 1992, en mi condición de Congresista de la República nos permitimos presentar ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes de la República el presente Proyecto de Ley ***"Por medio de la cual se establece un beneficio de reducción en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para los vehículos tipo Yipao, en desarrollo de la Ley 2057 de 2020, y se dictan otras disposiciones".***

Cordialmente,

JORGE AUGUSTO PALACIO GARZÓN
Representante a la Cámara
Pacto Histórico - Valle del Cauca

JOHN EDGAR PEREZ ROJAS
Representante a la Cámara
Cambio Radical - Quindío

FERNANDO ARIAS CARDONA
Representante a la Cámara
Pacto Histórico - Risaralda

JOSE OCTAVIO CARDONA LEÓN
Representante a la Cámara
Partido Liberal - Caldas

MIGUEL ANGEL GRISALES SUAREZ
Representante a la Cámara
Pacto Histórico - Quindío

ÁLVARO HENRY MONEDERO R.
Senador de la República
Partido Liberal

ALEJANDRO OCAMPO GIRALDO
Senador de la República
Pacto Histórico

PROYECTO DE LEY N.º _____ DE 2026 CÁMARA

"Por medio de la cual se establece un beneficio de reducción en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para los vehículos tipo Yipao, en desarrollo de la Ley 2057 de 2020, y se dictan otras disposiciones."

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1.º Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer un beneficio de reducción de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para los propietarios de vehículos tipo Yipao, en reconocimiento de su valor cultural y de su función en la economía rural y fijar los criterios generales conforme a los cuales el Gobierno nacional determinará la tarifa aplicable a esta categoría.

Artículo 2.º Ámbito de aplicación. Para efectos de la presente ley, se entenderá por vehículo tipo Yipao aquel vehículo de la clase campero, de tracción en las cuatro ruedas, cuyas marcas, líneas, modelos, características técnicas y demás criterios de identificación sean determinados por el Ministerio de Transporte, teniendo en cuenta su vinculación histórica y funcional con la ruralidad, la cultura yipera y en concordancia con la Ley 2057 de 2020.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte creará una marcación específica en el Registro Único Nacional de Tránsito que permita identificar a estos vehículos y estimar su parque, su antigüedad y su nivel de aseguramiento. La inscripción en dicho registro será condición para acceder a los beneficios previstos en la presente ley y en el artículo 6º de la Ley 2057 de 2020.

Artículo 3.º Adiciónese un parágrafo 4.º al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, así:

> *Parágrafo 4.º Los vehículos tipo Yipao gozarán de un beneficio de reducción en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). El Gobierno nacional determinará el porcentaje de reducción aplicable con fundamento en estudios técnicos y actuariales. La Superintendencia Financiera fijará la tarifa reducida aplicable, observando los principios de equidad, suficiencia y moderación previstos en el numeral 5 del artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.*
>
> *Al determinar la reducción, el Gobierno nacional ponderará el buen comportamiento vial del propietario y la renovación oportuna de la póliza.*
>
> *En ningún caso la reducción afectará el valor de la contribución a la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES), que se calculará sobre el valor de la prima fijado por la Superintendencia Financiera de Colombia, ni modificará las coberturas, las cuantías ni las condiciones de reconocimiento de los servicios de salud a cargo del seguro.*

Artículo 4.º Reglamentación y revisión periódica. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Salud y Protección Social, en acompañamiento de la

Superintendencia Financiera expedirán la reglamentación correspondiente. Para ello solicitarán concepto técnico de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y de la Superintendencia de Transporte.

Artículo 5.º Articulación con la política de salvaguardia. La Comisión Técnica Intersectorial del Paisaje Cultural Cafetero Colombiano incluirá, en el informe anual que rinde al Congreso de la República conforme al artículo 4.º de la Ley 1913 de 2018, modificado por el artículo 7.º de la Ley 2057 de 2020, un capítulo sobre el estado del parque de vehículos tipo Yipao, sus niveles de aseguramiento y el avance de las medidas de protección previstas en esa ley.

Artículo 6.º Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

JORGE AUGUSTO PALACIO GARZÓN
Representante a la Cámara
Pacto Histórico - Valle del Cauca

JOHN EDGAR PEREZ ROJAS
Representante a la Cámara
Cambio Radical - Quindío

FERNANDO ARIAS CARDONA
Representante a la Cámara
Pacto Histórico - Risaralda

JOSE OCTAVIO CARDONA LEÓN
Representante a la Cámara
Partido Liberal - Caldas

MIGUEL ANGEL GRISALES SUAREZ
Representante a la Cámara
Pacto Histórico - Quindío

ÁLVARO HENRY MONEDERO R.
Senador de la República
Partido Liberal

ALEJANDRO OCAMPO GIRALDO
Senador de la República
Pacto Histórico

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En septiembre de 2020 el Congreso de la República declaró al Yipao Patrimonio Cultural Mueble de la Nación y a la cultura yipera Patrimonio Cultural Inmaterial. Lo hizo mediante la Ley 2057 de 2020[1], que en su artículo 6.º fijó un plazo de un año para que el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, expidiera la reglamentación del enfoque diferencial destinado a favorecer al campesinado cafetero y a las empresas que prestan servicio público con esta clase de vehículos. El parágrafo de esa misma norma previó incentivos "en materia de tránsito y transporte, cultura, comercio y turismo".

Ese plazo venció el 30 de septiembre de 2021. Casi cinco años después no existe reglamentación que haya significado un impulso, promoción o protección a la cultura yipera y sus parque automotor. La declaratoria, que fue celebrada en Sevilla, Caicedonia y otros municipios del norte del Valle, así como en Armenia, Caldas y Risaralda, se busca con este proyecto impulsarla y que no genere la sensación de que quedó en el papel.

La presente iniciativa legislativa no pretende sustituir esa reglamentación, pretende darle un anclaje legal específico en el terreno donde el vacío pesa más, en el bolsillo del propietario a través de la tarifa del SOAT, haciendo partícipe al Gobierno del mandamiento legal que ya se había previsto, pero esta vez con criterios definidos y con un plazo verificable.

La iniciativa se apoya en tres ejes centrales que se desarrollan en la presente exposición de motivos:

1. El régimen del SOAT ya admite rangos diferenciales por riesgo. No hay que inventarlos: existen desde 2022 y cobijan hoy a cerca de la mitad del parque automotor. El campero rural quedó por fuera de ese esquema, y quedó por fuera sin que mediara una razón técnica explícita y sin que se tuviera presente la Ley 2057 de 2020 que ya habilitaba acciones para la protección de estos vehículos.
2. El resultado de esa exclusión es una asimetría difícil de defender. Un Willys de vereda con más de diez años de antigüedad paga en 2026 una prima total cercana a los $1.121.400, mientras un taxi urbano de cilindrada equivalente y la misma antigüedad paga $432.400. El vehículo que recorre trochas y que es impulso del crecimiento campesino paga dos veces y media lo que paga el vehículo que circula todo el día en el tráfico de una ciudad capital.
3. El diseño de la medida debe respetar la línea que trazó la Corte Constitucional en la Sentencia C-395 de 2022. El Congreso puede ordenar que exista el diferencial y fijar sus criterios, pero no puede fijar el porcentaje. S

El Yipao: un bien de interés cultural y económico.

[1] Ley 2057 de 2020 (30 de septiembre), "por la cual se declara al Yipao y a la cultura yipera como patrimonio cultural integrante del Paisaje Cultural Cafetero y se dictan otras disposiciones". Diario Oficial 51.453.

El Jeep Willys llegó a Colombia en 1946, redefiniendo no sólo el paisaje cultural, sino el modelo de producción en las regiones más agrestes por su geografía, pero también ricas para la producción agrícola. En las laderas de la cordillera Central, donde la arriería mulera era el único modo de sacar la cosecha, un vehículo liviano, de motor sencillo y tracción en las cuatro ruedas resolvía un problema logístico que ninguna otra máquina resolvía. Sus adaptaciones mecánicas lo convirtieron en una plataforma capaz de mover más de una tonelada por caminos de herradura.

De ahí salió el nombre. "Yipao" no designa solamente el vehículo; designa la carga y el oficio, la manera de amarrar los bultos, la destreza de quien acomoda un trasteo completo sobre un chasis de dos metros y medio. Es una técnica y es un lenguaje. La palabra "yipao" nació de la adaptación fonética de jeep, pero dejó de designar al vehículo hace mucho. Un yipao es también la unidad de carga: lo que cabe en el campero cargado al máximo. Y es, además, la técnica de amarre, el orden de los bultos y la destreza del conductor.

El país reconoció ese valor por etapas. La UNESCO inscribió el Paisaje Cultural Cafetero Colombiano en la Lista de Patrimonio Mundial el 25 de junio de 2011[2]. La declaratoria comprende zonas específicas de 47 municipios y 411 veredas de Caldas, Quindío, Risaralda y Valle del Cauca: 141.120 hectáreas de área principal y 207.000 de amortiguamiento, con cerca de 24.000 fincas cafeteras y unas 80.000 personas viviendo del cultivo. El Yipao es uno de los atributos que sostienen ese reconocimiento, porque es el instrumento con el que la caficultura de ladera se hizo materialmente posible.

En 2020, con la sanción de la Ley 2057, se dio un reconocimiento mayor que implicaba esfuerzos y no solo anuncios. El artículo 1.º de la Ley declaró al Yipao "artefacto cultural integrante del Paisaje Cultural Cafetero y, por lo tanto, Patrimonio Cultural Mueble de la Nación", y reservó la categoría de Patrimonio Cultural Inmaterial para las manifestaciones sociales, culturales, deportivas y artísticas asociadas a él, esto es, para la cultura yipera. La distinción no es menor, el vehículo se convertiría en un bien mueble protegido; la práctica que lo rodea en una manifestación inmaterial. Ambas dimensiones justifican la intervención estatal, pero por vías distintas.

Un patrimonio que se está apagando

El Estado declaró patrimonio un bien que después no supo contar. Mientras no exista esa marcación, ni el Ministerio de Cultura puede medir el efecto de sus políticas de salvaguardia ni el Ministerio de Transporte puede diseñar el enfoque diferencial que le ordenó la Ley 2057 de 2020.

Un parque de esta antigüedad se pierde por acumulación de costos pequeños: la revisión técnico-mecánica, los repuestos, el impuesto y la prima anual del seguro obligatorio. Cuando la suma supera lo que el vehículo produce en un año de acarreos veredales, el propietario deja de asegurarlo, después deja de matricularlo y finalmente lo vende por partes. Esto pone

[2]El Paisaje Cultural Cafetero Colombiano fue inscrito en la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO el 25 de junio de 2011, durante la 35.ª sesión del Comité de Patrimonio Mundial celebrada en París.

en riesgo con el tiempo la preservación de estos motores que han significado un impulso de la cultura campesina de nuestro país.

La red vial por la que circula el Yipao no es de alta velocidad ni de alta interacción vehicular: es la que conecta la vereda con la cabecera municipal, la que usa el productor de café, plátano, caña panelera o leche para llegar al punto de acopio, y la que recorren los equipos extramurales de salud y las rutas escolares informales en municipios donde no existe oferta de transporte convencional.

Lo que este proyecto sostiene es un principio diferencial debido a su impacto social, económico y cultural, ya aceptado para la organización del servicio y para las condiciones técnicas del vehículo que debe extenderse al costo del aseguramiento obligatorio.

Hacia un SOAT diferencial.

El Gobierno nacional expidió el Decreto 2497 de 2022, modificado después por el Decreto 2312 de 2023, "por el cual se establecen los rangos diferenciales por riesgo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito»[3]. Esa norma fijó, para catorce categorías de vehículos, un valor a pagar equivalente aproximadamente al 50 % del precio vigente al 14 de diciembre de 2022, actualizado anualmente por la variación de la Unidad de Valor Tributario.

Las categorías beneficiadas son: ciclomotores; motocicletas de menos de 100 c.c.; motocicletas de 100 a 200 c.c.; motocarros, tricimotos y cuadriciclos; motocarros de cinco pasajeros; autos de negocios, es decir camperos y camionetas que prestan servicio público con cinco ocupantes; taxis y microbuses urbanos; buses y busetas de servicio público urbano; y vehículos de servicio público intermunicipal.

El Gobierno decidió entonces que el motocarro, el taxi, la buseta urbana y el campero de servicio público de cinco puestos merecían un tratamiento tarifario preferente por su función económica y por su peso en la movilidad de los sectores de menores ingresos. Sin embargo, sobre el campero de servicio particular y mixto que sostiene la movilidad rural en la montaña colombiana, se omitió una inclusión que apoyaría miles de familias que tienen relación directa o indirecta con el Yipao. No hay en los considerandos de esos decretos ninguna razón técnica que explique la exclusión. Simplemente no se consideró.

Las tarifas máximas del SOAT para 2026 fueron fijadas por la Circular Externa 022 del 30 de diciembre de 2025 de la Superintendencia Financiera[4]. La comparación es la siguiente:

[3]Decreto 2497 de 2022 del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, modificado por el Decreto 2312 de 2023, "por el cual se establecen los rangos diferenciales por riesgo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT".

[4]Circular Externa 022 del 30 de diciembre de 2025 de la Superintendencia Financiera de Colombia. Tabla de referencia publicada por Fasecolda. Los valores incluyen la contribución del 52 % a la ADRES y la tasa RUNT de $2.400 fijada por la Resolución 20253040021045 del 30 de mayo de 2025 del Ministerio de Transporte.

Categoría tarifaria	Código	Prima	Contribución ADRES	Total a pagar
Campero o camioneta, 1.500 a 2.500 c.c., 10 años o más	222	736.200	382.800	1.121.400
Campero o camioneta, más de 2.500 c.c., 10 años o más	232	836.600	435.000	1.274.000
Vehículo de carga o mixto, menos de 5 toneladas	310	582.900	303.100	888.400
Auto familiar, 1.500 a 2.500 c.c., 10 años o más	522	444.100	230.900	677.400
Taxi o auto de negocios, 1.500 a 2.500 c.c., 10 años o más	722	282.900	147.100	432.400
Bus o buseta de servicio público urbano	810	441.400	229.500	673.300
Motocicleta de 100 a 200 c.c.	120	224.300	116.600	343.300

El Willys de vereda, según su cilindraje y su registro, estaría ubicado en las categorías 222, 232 o 310. Es decir, entre $888.400 y $1.274.000 al año. El taxi urbano de cilindrada comparable paga $432.400. La buseta que transporta cuarenta pasajeros diarios por avenidas congestionadas paga $673.300, cuarenta por ciento menos que el campero que hace tres viajes semanales a una finca.

Para un pequeño caficultor cuya utilidad anual depende de dos o tres cosechas, la diferencia entre pagar cuatrocientos mil pesos y pagar un millón doscientos mil no es menor. Además los otros gastos derivados del uso de yipao, como son su mantenimiento y combustible, lo cual eleva sustancialmente los gastos que afectan a los campesinos de nuestro país, al depender de ellos para sacar cosechas o transportarse dentro de la ruralidad.

Sobre las cifras de siniestralidad y de evasión.

Al 31 de diciembre de 2025 el parque automotor colombiano registraba 21.345.925 vehículos activos en el RUNT. Las motocicletas concentraban el 63 % del total, con 13.528.164

registros; los demás vehículos sumaban 7.585.011 unidades y la maquinaria, remolques y semirremolques 232.869[5].

La evasión es el problema estructural del sistema. De los 21.113.175 vehículos obligados a portar SOAT, 9.896.601 terminaron 2025 sin la póliza vigente: un 47 %. El incumplimiento se concentra de manera abrumadora en las motocicletas, de las cuales más de 7 millones circulaban sin seguro.

En materia de siniestralidad, Colombia en 2025 cerró con 8.697 víctimas fatales por siniestros viales, frente a 8.271 en 2024: un aumento del 5,1 %, equivalente a un promedio de veinticuatro muertes diarias[6]. La tendencia se agravó en 2026: entre enero y abril se registraron 3.019 fallecidos, 490 más que en el mismo periodo del año anterior, con un incremento del 19,4 %. Los motociclistas representaron el 65,7 % de esas víctimas.

El desequilibrio se traslada al sistema de salud. Según el boletín técnico de la ADRES, entre enero y marzo de 2026 la entidad desembolsó $202.000 millones por reclamaciones derivadas de vehículos sin seguro o no identificados, prácticamente el doble de los $112.000 millones del mismo periodo de 2025.

Sobre la siniestrabilidad del Yipao, con las cifras que existen, no se podría afirmar que haya cifras desfavorables o no, ya que no existe información pública desagregada que permita sostenerlo. Precisamente porque el RUNT no distingue esta subcategoría dentro de la clase "campero", no hay serie estadística de frecuencia ni de severidad que pueda invocarse aquí.

Esa es la razón por la cual el artículo 3º de este proyecto, no busca presuponer el resultado. Por el contrario, ordena el estudio, define los criterios que deben orientarlo (frecuencia, severidad, exposición y comportamiento vial histórico) y deja en manos del Gobierno la determinación del diferencial. Si los estudios arrojan que la exposición al riesgo de esta categoría no difiere de la general, el diferencial será menor o inexistente, y la ley habrá servido de todos modos para producir la información que hoy no existe.

Lo que sí puede afirmarse con la evidencia disponible es lo siguiente: la presión financiera sobre el sistema proviene de manera desproporcionada del segmento de motocicletas, que es justamente el que ya recibe tarifa diferencial; y la exclusión del campero rural de ese esquema no se sustentó, en su momento, en ningún estudio que la justificara.

Hay además un argumento de recaudo que suele pasarse por alto. Una prima de $1.121.400 sobre un vehículo de sesenta años que produce ingresos estacionales puede generar más un riesgo de evasión que una garantía de recaudo. Y el vehículo evasor no aporta nada al sistema, mientras sus víctimas eventuales sí le cuestan a la ADRES. Un diferencial técnicamente calculado que traiga de vuelta al aseguramiento a una fracción de ese parque puede resultar

[5]Registro Único Nacional de Tránsito, balance del sector tránsito y transporte, corte a 31 de diciembre de 2025.

[6]Cifras de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y del Observatorio Nacional de Seguridad Vial divulgadas durante 2026.

fiscalmente superior a una tarifa alta que nadie paga por los elevados costos agregados que tienen los propietarios (mantenimiento, combustible y otros).

Fundamentos constitucionales y legales

- **Igualdad material, campo y patrimonio**

El artículo 13 de la Constitución no ordena tratar a todos de manera idéntica, sino tratar igual a quienes están en situaciones equivalentes y distinto a quienes no lo están, siempre que la diferenciación descanse en criterios objetivos y proporcionados. El régimen tarifario del SOAT es, por definición, un régimen de trato diferenciado ya que se distingue por clase de vehículo, cilindraje, antigüedad y servicio. Lo que aquí se propone no rompe esa lógica, sino que la completa.

Los artículos 64 y 65 de la carta política imponen al Estado promover el acceso progresivo de los trabajadores agrarios a los servicios que mejoren sus condiciones de vida y proteger de manera especial la producción de alimentos. La movilidad es uno de esos servicios, y en buena parte de la montaña colombiana el campero o yipao es el único que la garantiza.

Los artículos 70, 71 y 72 obligan al Estado a promover la cultura y a proteger el patrimonio de la Nación. Cuando el Congreso declara un bien mueble patrimonio nacional y a continuación mantiene sobre él una carga económica que acelera su desaparición, la protección se vuelve nominal.

El artículo 334, finalmente, habilita al Estado para intervenir en la economía con el fin de racionalizarla y promover el desarrollo regional.

- **La Sentencia C-395 de 2022**

En la Ley 2161 de 2021 se adicionó tres parágrafos al artículo 42 de la Ley 769 de 2002. Entre ellos el parágrafo 1º reconoció un descuento del 10 % por única vez a los propietarios con buen comportamiento vial y en el parágrafo 3º se fijó un tope del 5 % a los cargos de intermediación por venta del SOAT. La Corte Constitucional examinó esas dos disposiciones en la Sentencia C-395 de 2022[7] con la cual declaró inexequible el diez por ciento (10 %) del parágrafo 1º y la totalidad del parágrafo 3º.

Los argumentos de la Corte fueron que la materia del SOAT pertenece, en general, a la actividad aseguradora y está reservada a la ley marco en los términos del artículo 150, numeral 19, literal d) de la Constitución. Ahora bien, como el asunto se vincula también a la política de tránsito, sobre la cual el Congreso tiene reserva competencial propia según los numerales 23 y 25 del mismo artículo, el legislador puede formular precisiones e incluso establecer reglas detalladas. Pero con dos límites: no puede agotar la regulación, y debe dejar

[7] Corte Constitucional, Sentencia C-395 de 2022, M.P. Natalia Ángel Cabo, Expediente D-14765.

al Ejecutivo el margen necesario para adaptar la norma a las coyunturas de la realidad regulada.

En ese sentido, el Congreso puede disponer que existan descuentos en la prima del SOAT por buen comportamiento vial. Lo que no puede es concretar el porcentaje, porque al hacerlo despoja al Gobierno del margen indispensable para ajustar la regulación a los cambios en el mercado asegurador y en la siniestralidad[8].

Esa competencia gubernamental tiene además soporte legal expreso. El numeral 5 del artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, modificado por el artículo 191 de la Ley 2294 de 2023[9], atribuye al Gobierno nacional la reglamentación de las características, condiciones, cuantías y amparos de la póliza, y ordena que en la determinación de las tarifas se observen los principios de equidad, suficiencia y moderación. Ese es exactamente el fundamento que invocó el Ejecutivo para expedir los decretos 2497 de 2022 y 2312 de 2023.

De ahí la estructura del artículo 3º de este proyecto. La ley ordena que el Yipao ingrese al esquema de rangos diferenciales, define los criterios técnicos que deben guiar la determinación del diferencial y protege la contribución a la ADRES, sin definir un porcentaje expreso.

- **Neutralidad frente a las víctimas y frente a la ADRES**

El proyecto no toca las coberturas del seguro, no altera las cuantías indemnizatorias, no modifica las obligaciones de las aseguradoras ni las reglas de reconocimiento de servicios de salud.

El punto de la ADRES merece precisión, porque suele ser la principal objeción del Ministerio de Hacienda a este tipo de iniciativas. La contribución a la ADRES equivale al 52 % del valor de la prima y se calcula sobre la prima fijada por la Superintendencia Financiera, no sobre lo efectivamente pagado por el tomador cuando media un descuento. Así lo estableció el propio legislador en el parágrafo 1.º del artículo 42 de la Ley 769 de 2002 y así lo recoge el inciso tercero del parágrafo que aquí se propone. La estructura de financiación del sistema de atención de víctimas permanece intacta.

VII. Impacto fiscal

El artículo 7.º de la Ley 819 de 2003 exige hacer explícito el impacto fiscal de los proyectos que ordenen gasto o concedan beneficios tributarios. La Corte Constitucional ha precisado que esas exigencias operan como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa y que

[8] Ibídem. La Corte precisó que el Congreso conserva competencia para disponer que existan descuentos, pero no para concretar el porcentaje, porque ello priva al Ejecutivo del margen de ajuste técnico.

[9] Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, artículo 193, numeral 5, modificado por el artículo 191 de la Ley 2294 de 2023.

la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales recae en el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, de modo que su eventual omisión no vicia el trámite[10].

La iniciativa no ordena gasto público ni establece beneficios tributarios. El eventual efecto financiero sobre el sistema del SOAT dependerá del diferencial que técnicamente determine el Gobierno nacional, el cual deberá garantizar los principios de suficiencia, equidad y moderación y preservar la financiación de las coberturas y obligaciones del sistema.

La contribución a la ADRES no se ve afectada, como quedó sustentado en la presente exposición de motivos. Y como el diferencial debe apoyarse en estudios actuariales que acrediten la suficiencia técnica y financiera del ramo, el equilibrio del sistema queda protegido por el propio diseño de la norma.

El impacto fiscal de la iniciativa puede calificarse, por tanto, como neutro, sujeto a la verificación técnica que corresponde adelantar al Gobierno nacional durante el trámite y en la etapa de reglamentación.

VIII. Conflicto de intereses

En cumplimiento del artículo 291 de la Ley 5.ª de 1992, modificado por la Ley 2003 de 2019[11], se advierte que podrían configurarse conflictos de interés en cabeza de congresistas que sean propietarios de vehículos tipo Yipao, o cuyos parientes dentro de los grados de ley lo sean, así como de quienes tengan participación en compañías aseguradoras autorizadas que tengan relación con el SOAT.

Se precisa que esta advertencia no exime al congresista de valorar su situación particular, y que el beneficio general y abstracto que se deriva de una ley dirigida a una categoría amplia de destinatarios no configura, por sí solo, un conflicto de interés.

De los honorables Congresistas,

JORGE AUGUSTO PALACIO GARZÓN
Representante a la Cámara
Pacto Histórico - Valle del Cauca

JOHN EDGAR PEREZ ROJAS
Representante a la Cámara
Cambio Radical - Quindío

[10] Corte Constitucional, Sentencia C-502 de 2007. En el mismo sentido, C-856 de 2006, C-1197 de 2008 y, más recientemente, la unificación contenida en la Sentencia C-340 de 2024.

[11] Artículo 291 de la Ley 5.ª de 1992, modificado por el artículo 3.º de la Ley 2003 de 2019.

FERNANDO ARIAS CARDONA
Representante a la Cámara
Pacto Histórico - Risaralda

JOSE OCTAVIO CARDONA LEÓN
Representante a la Cámara
Partido Liberal - Caldas

MIGUEL ANGEL GRISALES SUAREZ
Representante a la Cámara
Pacto Histórico - Quindío

ÁLVARO HENRY MONEDERO R.
Senador de la República
Partido Liberal

ALEJANDRO OCAMPO GIRALDO
Senador de la República
Pacto Histórico