Bogotá D.C., 19 de noviembre de 2018.

**Doctor**

**JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO**

**Secretario General**

**H. CÁMARA DE REPRESENTANTES**

**Ciudad.**

Respetado Doctor Mantilla:

De la manera más atenta me permito radicar en su despacho el Proyecto de Ley

**“Por medio de la cual se modifica el Artículo 1 de la Ley 1364 de 2009”.**

Lo anterior para fines pertinentes de numeración, publicación y reparto a la respectiva Comisión constitucional permanente.

Cordial saludo,

**LUIS EMILIO TOVAR BELLO**

**Representante a la Cámara**

**Departamento de Arauca.**

**PROYECTO DE LEY\_\_\_\_ de 2018**

**“Por medio de la cual se modifica el Artículo 1 de la Ley 1364 de 2009”.**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**I.I. MARCO CONSTITUCIONAL**

El Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidente de Tránsito(SOAT), explica la Sentencia T-883/14, tiene su fundamento inicialmente en el Artículo 1 de la Constitución Política de Colombia: “*Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista,* ***fundada en el respeto de la dignidad humana****, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”, en donde se menciona el derecho fundamental a la “dignidad humana”.*

Así mismo, el derecho a la salud se consagra inicialmente como un servicio público, y posteriormente evoluciona **como un derecho fundamental (Artículo 49 C.P.C*):*** *“La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud.*

*Corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de salud a los habitantes y de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad. También, establecer las políticas para la prestación de servicios de salud por entidades privadas, y ejercer su vigilancia y control. Así mismo, establecer las competencias de la Nación, las entidades territoriales y los particulares y determinar los aportes a su cargo en los términos y condiciones señalados en la ley…”*, teniendo en cuenta además las diferentes sentencias de la Corte Constitucional y finalmente **la Ley 1751 de 2015** **(ESTATUTARIA),** *“Por medio de la cual se regula el derecho fundamental a la salud y se dictan otras disposiciones”.*

**I.II. MARCO LEGAL**

**I.II.I DECRETO 663 DE 1993**

**El Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidente de Tránsito (SOAT)** está regulado en el Decreto 663 de 1993 (Estatuto Orgánico del Sistema Financiero), y más específicamente en su Parte VI Capítulo IV **“Régimen del seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito”,** en donde inicialmente el Artículo 192 señala aspectos generales como la ***obligatoriedad,*** en donde se establece que “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”.** ***Un fin social de seguro*** que cubrela muerte o los daños corporales físicos, gastos de atención médica, gastos funerarios, atención a todas las víctimas de los accidentes, entre otros. Una ***definición de automotores*** como “todo aparato provisto de un motor propulsor, destinado a circular por el suelo para el transporte de personas o de bienes…”.

El **Artículo 193** fue modificado por el Artículo 1 del Decreto 019 de 2012, quedando entonces estos términos sobre ***coberturas y cuantías:*** la ***cobertura***, entendida como gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones, debe ser fijada por el Gobierno Nacional de acuerdo con el “monto de recursos disponibles”; una **incapacidad permanente** con una indemnización máxima de 180 salarios mínimos; **muerte y gastos funerarios** con 70 salarios mínimos, “siempre y cuando ocurra dentro del año siguiente a la fecha” del accidente; “**gastos de transporte 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”, con una cuantía de (10) veces el salario mínimo.

**I.II.II. DISTRIBUCIÓN RECURSOS DEL SOAT**

Teniendo en cuenta la Ley 100 de 1993, el Decreto 1032 de 1991, el Decreto 663 de 1991 y el Decreto 1283 de 1996, al costo inicial del seguro obligatorio de un vehículo automotor, se le incrementa un 50 por ciento para transferirlo al FOSYGA; lo que significa que si el seguro de un carro vale 100 pesos, se le incrementa la mitad para un total de 150 pesos, con el fin de que esos 50 pesos de incremento de la tarifa se transfieran al Fosyga.

La aseguradora transfiere del monto inicial del seguro (100 pesos), un 20 por ciento para el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – FONSAT (20 pesos), un 3 por ciento para el Fondo de Previsión Vial Nacional (FVP) (3 pesos), y el 77 por ciento restante para la atención de un respectivo siniestro o accidente (SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO SOAT, DISTRIBUCIÓN DEL VALOR DE LA PRIMA Concepto 2006014991-001 del 17 de mayo de 2006 – Superintendencia Financiera de Colombia – SFC y “El seguro obligatorio de accidentes de tránsito, SOAT: Un aporte permanente al sistema de Seguridad Social en Salud para Colombia, Ricardo Gaviria Fajardo, Director Cámara Técnica del SOAT, FASECOLDA, 2005 <http://www.fasecolda.com/files/1513/8739/7008/09-soat.pdf> ).

Y en unas recientes respuestas al autor de este proyecto de ley, el director general de la **Administradora de Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud – ADRES,** Carlos Mario Ramírez Ramírez explicó que esta entidad fue creada por el Artículo 66 de la Ley 1753 de 2015 (Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018): **“en donde una vez entre en operación la entidad a la que hace referencia este Artículo, se suprimirá el FOSYGA”.**

Y explica entonces Ramírez que al suprimirse el FOSYGA “se suprimieron también las denominadas subcuentas que conforman el FOSYGA y por lo tanto su administración de forma independiente. En la actualidad, …los recursos hacen unidad de caja en la Unidad de recursos Administrados – URA y se prioriza el aseguramiento en salud, así como los demás gastos determinados por la Ley”.

Así mimo, explica que el Artículo 51 de la Ley 1873 de 2017 (Presupuesto 2018) establece que “previa cobertura de los riesgos amparados con cargo a los recursos del FONSAT y SOAT del presente artículo se financiará () la Sostenibilidad y Afiliación de la Población Vulnerable a través del régimen subsidiado…”.

**I.III. LEY 1364 DE 2009**

En cuanto a la ***vigencia de la póliza***, la Ley 1364 de 2009 modifica este numeral 1 del parágrafo del artículo 193 y el numeral 4 del artículo 196 del Decreto 663 de 1993, en el sentido de que esta vigencia “**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”.**

El pago de indemnizaciones está contemplado en el Artículo 194, que se basa fundamentalmente en la **“demostración del accidente y de sus consecuencias dañosas para la víctima”,** más la respectiva **“certificación de la atención por lesiones corporales o de incapacidad permanente”,** expedida respectivamente por un médico o institución hospitalaria.

**I.III.I. EXPEDIENTE DE LA LEY 1364**

**En la ponencia para primer debate en el Senado,** se explica inicialmente que “dentro de las clases de vehículos que contempla el Código Nacional de Tránsito, se encuentran **los automóviles antiguos y clásicos”,** que por “su **edad y uso no tienen el mismo nivel de riesgo al cual están expuestos los demás vehículos que transitan regularmente por las calles y carreteras del país.**

Un automóvil de estas características particulares, es una pieza de exhibición y colección, que **no está destinada al rodaje permanente y que su movilidad es para realizarle el mantenimiento respectivo o usarlos en festivales y eventos especiales,** donde los recursos económicos con motivo de las inscripciones de los mismos, –que constituyen un costo adicional para el dueño del vehículo–, son donados a instituciones sin ánimo de lucro”.

La ponencia señala entonces que la póliza del SOAT para estos vehículos antiguos y clásicos debe tener un trato diferencial, pero advierte igualmente que “su utilización tiene un riesgo para terceros y por ende cuando circulen deben estar amparados por el SOAT, pero se puede considerar que la exposición de estos automóviles se hace durante menor tiempo, dado que estos permanecen en su mayoría estacionados en los parqueaderos, donde el riego es cero hacia terceros (de 12 meses en el año su exposición a riesgo es máximo tres meses en promedio)”.

Y aclara la ponencia que **“estos vehículos pagan impuestos de rodamiento por 12 meses, siendo que solo circulan en promedio tres meses”** lo que indudablemente es inequitativo…”.

“… el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero en su artículo 193, establece que 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.

Dado la excepción planteada, el autor de la iniciativa propone que la vigencia mínima de la póliza de seguros de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito para los automóviles que hayan obtenido el reconocimiento como antiguos y clásicos... sea trimestral y no anual como acontece con el resto de vehículos que se movilizan por el país…”, concluye la ponencia para primer debate en el Senado.

**I.III.II. CONCLUSIONES LEY 1369**

La anterior ponencia deja inicialmente en claro que **la “vigencia” anual no es ni puede ser un término absoluto, sino que estaría sujeto a diversos factores o variables,** como es el caso de los carros antiguos y clásicos, no sin antes aclarar que en el marco legislativo mencionado anteriormente, en ninguna parte se explicar por qué la vigencia debe ser únicamente anual, y por qué se descarta de manera que ésta sea fijada por meses o incluso días**.**

Es interesante como la citada ponencia entrega argumentos sólidos para no cobrar por año el SOAT en ese tipo de vehículos, porque a la vez está argumentando sin proponérselo porque **es viable también en otros casos no cobrar anualmente este seguro,** al afirmar que “por su edad y uso no tienen el mismo nivel de riesgo al cual están expuestos los demás vehículos que transitan regularmente por las calles y carreteras del país”, lo que nos aproxima al objeto de este proyecto, al preguntar **qué pasaría si se tienen otros casos de vehículos en donde el riesgo es menor al no transitar a diario por las calles y carreteras del País.**

La ponencia igualmente anota que en estos casos “**no está destinada al rodaje permanente y que su movilidad es para realizarle el mantenimiento respectivo o usarlos en festivales y eventos especiales”**… **“estos vehículos pagan impuestos de rodamiento por 12 meses, siendo que solo circulan en promedio tres meses”.**

**I.IV. OBJETO Y ESTRUCTURA DEL PROYECTO DE LEY**

En ese orden de ideas, la anterior ponencia deja inicialmente en claro que **la “vigencia” anual no es ni puede ser un término absoluto, sino que estaría sujeto a diversos factores o variables**, como es el caso de los carros antiguos y clásico, no sin antes aclarar que en el marco legislativo mencionado anteriormente, en ninguna parte se explicar por qué la vigencia debe ser únicamente anual, y se descarta de manera que ésta sea fijada por meses o incluso días.

Es interesante cómo la citada ponencia entrega argumentos sólidos para no cobrar por año el SOAT en ese tipo de vehículos, porque a la vez está argumentando sin proponérselo por que es viable también en otros casos no cobrar anualmente este seguro, al afirmar que “por su edad y uso no tienen el mismo nivel de riesgo al cual están expuestos los demás vehículos que transitan regularmente por las calles y carreteras del país”, lo que nos aproxima al objeto de este proyecto, al preguntar qué pasaría si se tienen otros casos de vehículos en donde el riesgo es menor al no transitan a diario por las calles y carreteras del País.

En ese sentido, este **proyecto de ley busca que la vigencia del SOAT no sea solo anual, sino además mensual o por días, dependiendo el uso personal, industrial o comercial del vehículo automotor, porque evidentemente muchos colombianos con diferentes roles o labores no lo utilizan a diario y durante un año el respectivo vehículo automotor, sino que se limita a un determinado período en el tiempo, y a todas luces es injusto que se le obligue a pagar por todo el año.**

Un caso frecuente es el vehículo automotor de la familia, que muchas veces solo se utiliza para salir de vez en cuando, en un festivo, en Semana Santa o en vacaciones de fin de año; o el caso de un profesional o un ejecutivo que definitivamente utiliza su vehículo para casos muy puntuales u otro también frecuente cuando un vehículo puede durar hasta cuatro meses en un taller para su reparación; teniendo en cuenta además que en Bogotá y el resto de las grandes ciudades del País, la tendencia por cuestiones de movilidad y protección del medio ambiente, se está restringiendo el uso del transporte particular con medidas como el pico y placa y el incentivo del uso de la bicicleta (construcción de ciclovías).

**I.IV.I. CONGESTIÓN Y DESPLAZAMIENTO VEHICULAR**

En agosto de este año, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) señaló que en Bogotá entre 2007 y 2016 se “generó un incremento del 81% de vehículos privados y 308% de motocicletas... generando altos niveles de saturación y un aumento del tiempo de desplazamiento para los usuarios”, lo que indudablemente se convierte en un argumento de peso para continuar en la búsqueda de mecanismos que estimulen el no uso diario y frecuente del vehículo, a lo que se debe anotar que el SOAT por mes o por días fomenta un uso ocasional o una cultura del “estacionamiento”.

**I.IV.II. MORTALIDAD Y POLUCIÓN DEL AIRE URBANO**

En el 2015, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) reveló que 10.527 fallecimientos fueron vinculados en el País con la polución del aire urbano y 2.286 con la contaminación del espacio interior de casas y establecimientos, y lo más preocupante es que los primeros se deben exclusivamente a lo que emiten las chimeneas y los vehículos, sin contar que esa mortalidad prematura y atención de enfermedades le genera un gasto al Estado de 3 billones de pesos, lo que compromete el 0,38 por ciento del PIB, convirtiéndose en un argumento más para crear la modalidad de SOAT por mes o por día, logrando así aportar al medio ambiente, reducir el problema de salud pública y ahorrarle cuantiosas sumas al País.

**I.IV.III. EL IMPACTO FISCAL**

**I.IV.III.I. MENOS INVERSIÓN EN MORTALIDAD PREMATURA Y ENFERMEDADES POR CONTAMINACIÓN**

Es evidente que esta nueva modalidad del SOAT le va a ahorrar cuantiosos recursos al Estado, por lo que no tendría sentido decir que esta iniciativa legislativa va a generar un impacto fiscal al País, cuando su aporte al no uso del carro o cultura del “estacionamiento” será definitivo para reducir notablemente esos 3 billones de pesos que el Estado gasta en esa mortalidad prematura y atención de enfermedades por contaminación.

 **I.IV.III.II. DISMINUCIÓN EN LA EVASIÓN DEL PAGO DEL SOAT**

Esto sin contar que el SOAT por mes o por días contribuye a disminuir la evasión del pago del mismo, porque evidentemente cobrar anualmente por carros que gran parte del año permanecen estacionados, sin duda genera muchas veces evasión de muchos colombianos que prefieren salir sin el SOAT, considerando que por unos pocos días no se justifica el pago de un seguro anual y el riesgo disminuye no solo en la verificación de las autoridades de tránsito sino en la probabilidad de un accidente o siniestro; pero que igualmente no se van a motivar a continuar esa evasión cuando un SOAT por mes o por días es mucho más cómodo y económico de pagar, y a la vez pueden andar con la comodidad de estar amparados por este seguro.

**I.IV.III.III. MENOR INVERSIÓN EN VEHÍCULOS NO ASEGURADOS**

Y a la vez la “formalización” del carro con la adquisición del seguro del SOAT, igualmente va a disminuir las transferencias del Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – FONSAT, que entre otros fines cubre los accidentes de vehículos que no están asegurados, por lo que se podría plantear además que el SOAT por mes o por días permitiría eliminar a corto, mediano y largo plazo la evasión a pagar el mencionado seguro, en donde esa **evasión** actualmente le deja perdidas al País de más de dos billones de pesos, lo que genera un total de acumulación de multas por 4,4 billones de pesos, pero que lamentablemente solo se han podido recuperar 0,7 billones de pesos, revela en mayo el director de la Administradora de los Recursos de la Salud (ADRES), Carlos Ramírez.

**I.IV.III.III. MENOS CIRCULACIÓN, MENOS SINIESTROS**

En el mismo sentido, la implementación del SOAT en esas condiciones contribuiría sin duda en las disminución de accidentes de tránsito, porque obviamente a menos circulación de un vehículo baja la posibilidad de un siniestro, lo que se traduce en menos recursos que tiene que transferir también la subcuenta de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT) del Fondo de Solidaridad y Garantía (Fosyga), teniendo en cuenta que por este ítem entre enero y julio de este año se han registrado 3704 muertos, presentándose un incremento del 3,03 por ciento con respecto al mismo periodo de tiempo en el año anterior, al registrarse 109 muertos más, de acuerdo con las cifras del Instituto Nacional de Medicina Legal.

**I.IV.IV. ARTICULADO DEL PROYECTO**

En ese orden de ideas, el ***artículo 1*** del proyecto de ley modifica el Artículo 1 de la Ley 1364 de 2009, que modifica el numeral 1 del parágrafo del artículo 193 del Decreto 663 de 1993, **adicionando el término por “trimestral, mensual o por días”**, con el fin de que la vigencia de la póliza no sea únicamente anual, adicionado también el término **“Trimestral”,** en la medida que este período de tiempo está actualmente fijado en la Ley 1364 de 1999 para automóviles antiguos o clásicos.

Este artículo 1 del proyecto **adiciona igualmente un parágrafo al Artículo 1 de la Ley 1364 de 1999, con el fin de que el Gobierno Nacional reglamente “en proporcionalidad las tarifas máximas que pueden cobrarse por el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (SOAT) mensual o por días”**, en el entendido que al ente gubernamental le corresponde establecer las condiciones y especificaciones técnicas de esta nueva modalidad del seguro, incluidas las tarifas mensuales o diarias proporcionales a la tarifa anual al SOAT.

**LUIS EMILIO TOVAR BELLO**

**Representante a la Cámara**

**Departamento de Arauca**

**PROYECTO DE LEY\_\_\_\_ de 2018**

**“Por medio de la cual se modifica el Artículo 1 de la Ley 1364 de 2009”.**

**El Congreso de Colombia,**

**DECRETA:**

**Artículo 1. El Artículo 1 de la Ley 1364 de 2009, que modifica el numeral 1 del parágrafo del artículo 193 y el numeral 4 del artículo 196 del Decreto 663 de 1993, quedará así:**

***Artículo 1. El numeral 1 del parágrafo del artículo 193 del Decreto 663 de 1993 quedará así:***

***Artículo 193. Aspectos específicos relativos a la póliza.***

***1. Vigencia de la póliza.*** La vigencia de la póliza de seguro de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito será anual, **trimestral, mensual o por días, incluidos** 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 **de todos modos** no podrá ser menor a un trimestre.

Las autoridades de tránsito verificarán esta circunstancia.

**Parágrafo. En un plazo no mayor a seis meses, el Gobierno Nacional reglamentará en proporcionalidad las tarifas máximas que pueden cobrarse por el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (SOAT), trimestral, mensual o por días**.

**LUIS EMILIO TOVAR BELLO**

**Representante a la Cámara**

**Departamento de Arauca**