**PROYECTO DE LEY No DE 2018 CÁMARA.**

**POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE MECANISMOS PARA LA GESTIÓN DE LOS CHOQUES SIMPLES, SE MODIFICA LA LEY 769 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

**El congreso de Colombia,**

**DECRETA:**

**ARTÌCULO 1º.-** La presente ley tiene como objeto crear un seguro de responsabilidad civil extracontractual con cubrimiento no menor a 30 SMLMV, de carácter obligatorio para todos aquellos propietarios de vehículos terrestres, como instrumento expedito para la gestión de choques simples y para evitar embotellamientos en las diferentes vías del país

**ARTÍCULO 2°.** Adiciónese el artículo 2° de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“ARTÌCULO 2º: Choque simple: Encuentro violento entre dos (2) o más vehículos, o entre un vehículo y un objeto fijo, que no genera daños sobre personas”

**ARTÍCULO 3°.** Modifíquese el artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“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 regirá por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan; y un seguro de responsabilidad civil extracontractual para choques simples y daños materiales causados a terceros, cuyo monto mínimo de cubrimiento sea de (30) SMLMV; la compañías aseguradoras deberán expedir este seguro.

**ARTÍCULO 4°. PLATAFORMA TECNOLÓGICA.** El informe y el croquis se podrá levantar mediante utilización de medios tecnológicos que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura, con información confiable y mediante el cual se produzca el IPAT como un documento electrónico. Cuando el informe y croquis se producen a través del uso de tecnologías se causará con cargo a los involucrados en el accidente un costo equivalente a (10) diez SMLMV por la tecnología utilizada para producir el informe y croquis y la trasmisión de la información a las autoridades que corresponda. Los proveedores de la tecnología tendrán que estar debidamente autorizados o habilitados por el organismo de tránsito, quien debe disponer de procedimientos necesarios para articular la función de autoridad con el uso de la tecnología. El costo de esta tecnología lo debe amparar la póliza.

**ARTÍCULO 5°.** La póliza en que se formalice el contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual podrá incluir las coberturas que libremente se pacten entre el tomador y la entidad aseguradora con arreglo a la normatividad vigente y que no podrá ser inferior a ocho (8) SMLMV.

**ARTÍCULO 6°.** Para la expedición del seguro de responsabilidad civil extracontractual las entidades aseguradoras deberán verificar que el tomador no tiene sanciones pendiente por cuenta de infracciones al Código Nacional de Tránsito, y demás normas que la adicionen o modifiquen, o que existiendo teniendo alguna obligación se encuentre con acuerdo de pago vigente para el momento de la expedición del seguro que contempla esta ley.

**ARTÍCULO 7.** El seguro obligatorio de responsabilidad civil extracontractual por choques simples se pondrá en marcha mediante el pago de una sola prima, en todo el territorio colombiano y, el valor de la misma será fijado por las aseguradoras, sujeto a los parámetros y análisis necesarios para la determinación de su valor.

**ARTÍCULO 8°.** En todo lo no previsto expresamente en esta ley y en sus normas reglamentarias, el contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual por choques simples para vehículos automotores terrestres se regirá por las disposiciones civiles relativas al Contrato de Seguro.

**ARTÍCULO 9**. **VIGENCIA**. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,

**ALFREDO APE CUELLO BAUTE**

Representante a la Cámara

**EXPOSICIÒN DE MOTIVOS**

Los **CHOQUES SIMPLES** constituyen más de un 65% de los accidentes en las carreteras del país, e implican un deterioro de la movilidad que se produce en las grandes ciudades hasta casi un 70%. Los intentos de la legislación actual dirigidos a logar un acuerdo conciliatorio por parte de los conductores involucrados no ha resuelto ser expedita, pues por la informalidad del procedimiento de conciliación y la escaza garantía del `pago de los daños generados al patrimonio propio o de terceros, ha generado que los conductores prefieran estar en la vía hasta que la autoridad realice una suerte de procedimientos administrativos tendientes a resolver los problemas por vías alternas a la conciliación.

Ello implica que la demora en la resolución de los problemas de tránsito generados por choques simples y en donde nos se encuentran comprometidos ni pasajeros, ni conductores ni terceros en su integridad física, implican un desgaste considerable de tiempo, `pues generalmente los conductores se rehúsan a retirar sus vehículos de la vía hasta después de llegada la autoridad de tránsito.

Quiere esto decir, que aun cuando el choque no se traduzca en daños mayores al patrimonio, si se están generando costos considerables en materia de movilidad, productividad, competitividad e incluso costos medio ambientales, por cuenta de una movilidad que cada vez se hace más lenta en razón de la inexistencia de mecanismo de solución expeditos que permitan a los conductores involucrados en este tipo de choque, resolver con prontitud los inconvenientes generados por este tipo de accidentes.

En Colombia se implementó desde hace varios años el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT. Este seguro tiene como objetivo garantizar una reparación de los daños causados a la vida e integridad de las personas, a raíz de un accidente de tránsito, para lo cual ofrece coberturas de transporte, incapacidades, muerte, gastos funerarios y demás independientemente de quien fuera el responsable del accidente.

Como el objetivo principal de este seguro obligatorio SOAT es la protección de la vida e integridad física de los afectados, se han descartado coberturas que protejan los bienes patrimoniales que también puedan sufrir una pérdida o deterioro como consecuencia del accidente. Esto ha generado intensos debates alrededor de la ampliación de la cobertura del SOAT, para promover una protección mucho más extensa e integral sobre las eventualidades que pueden derivarse de un siniestro, como ocurre en otros países del hemisferio, por lo que se propone esta iniciativa como solución.

Tal como están las cosas respecto al sistema del SOAT no es conveniente extender la cobertura del Seguro Obligatorio (SOAT) sobre daños causados a bienes materiales propios o de terceros que se vean afectados por el accidente de tránsito, pues tal como está diseñado aquel sistema de seguros, las primas recibidas no son capaces de compensar los gastos en los que incurrieron las aseguradoras para cubrir los costos de los perjuicios ocasionados.

En este contexto, es preciso dar lugar a un seguro independiente de responsabilidad civil extracontractual que se encargue de cubrir los daños generados sobre bienes materiales que resulten afectados en un choque simple y cuya cuantía sea mínima, con el objetivo de evitar las interminables congestiones en las vías del país y sobre todo en ciudades capitales como Bogotá, debido a que, con ocasión de un choque no se cuenta con un procedimiento expedito que permita retirar los vehículos involucrados de la vía, hasta que llegue una autoridad de tránsito a levantar el croquis y a realizar los demás tramites de carácter administrativo que complican la pronta solución de la controversia.

Por este motivo, esta iniciativa pretende que al momento de presentarse un choque los conductores se vean obligados en el menor periodo de tiempo posible a retirar sus vehículos de la vía y a encargar a las aseguradoras a tratar el conflicto en otras instancias, encargándose ellas, además, de cubrir los daños que se hubieren podido causar sobre los bienes con ocasión del accidente o simple colisión.

Resulta importante recalcar que a diferencia de lo que ocurre con el sistema SOAT, las aseguradoras serán las encargadas de estimar los valores de las primas que tendrán que pagar los propietarios de los vehículos. Lo que garantiza una determinación del valor mucho más equitativa y realista con las condiciones y circunstancias de riesgo que rodean el vehículo automotor y al propietario tomador del seguro.

Esta disposición jugara en favor de una sostenibilidad en mediano y largo plazo del sistema de este nuevo seguro de responsabilidad civil, por cuanto, una adecuada tasación del riesgo que tiene en cuenta varios factores como la accidentalidad, entre otros, permite que los valores de las primas además de cubrir con suficiencia los posibles daños que pudieron ocurrir sobre el automotor asegurado, no dejen de lado los costos operativos, administrativos y operacionales de la compañía aseguradora, que pueda derivar en un déficit que reduzca la posibilidad de respuesta de la compañía ante futuros accidentes, como ocurre con el sistema SOAT, en donde las primas no compensan los gastos de operación de las compañías.

Por otro lado es preciso señalar, que el presente proyecto de ley privilegia la utilización y puesta en marcha de la tecnología de la información, que sirvan al tomador para el recaudo del material probatorio a través de su dispositivo móvil, toda vez que se hace necesario para que realmente sea expedito el procedimiento del retiro de los automóviles un mecanismo que permita allegar las pruebas a las bases de datos de la compañía con celeridad y así, permitir que los conductores tomen decisiones con la confianza necesaria de que las aseguradoras asumirán las gestiones que deriven del accidente con un amplio material probatorio y que por lo tanto, garantice las reparaciones a las que haya lugar en debida forma.

El objetivo de esta iniciativa también es reducir los costos ambientales que se generan en grandes ciudades por los largos embotellamientos, que, según estudios de la Universidad de Surrey, en el Reino Unido, aumentan en un 40% respecto de cuando se encuentran los vehículos en circulación. Por tanto, la medida reporta gran cantidad de beneficios que resultan provechosos para la cotidianidad de la ciudadanía que pasa buena parte de su tiempo en los medios de transporte público o particular.

De los Honorables Congresistas,

**ALFREDO APE CUELLO BAUTE**

Representante a la Cámara

Departamento del Cesar