



1.1. Oficina Asesora de Jurídica

Bogotá D.C.

Honorable Congresista

**MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES**

Comisión Sexta Constitucional Permanente

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**

Edificio Nuevo del Congreso

Ciudad.

**Asunto:** Comentarios al texto propuesto para primer debate al Proyecto de Ley 115 de 2018 Cámara acumulado con el Proyecto de Ley 143 de 2018 Cámara "por medio de la cual se adoptan disposiciones para el aseguramiento obligatorio y gestión de los choques simples, se adicionan los artículos 2°, 42, 131, 143 de la Ley 769 y se dictan otras disposiciones"

Respetada Presidenta,

De manera atenta se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al texto propuesto para primer debate al Proyecto de Ley del asunto, en los siguientes términos:

El objeto de esta iniciativa legislativa es "crear, adicionalmente al SOAT, un seguro de responsabilidad civil extracontractual de carácter obligatorio para todos aquellos propietarios de vehículos terrestres, como instrumento expedito para la gestión de choques simples que eviten la congestión vial en caso de su ocurrencia. Lo anterior por cuanto en Colombia el SOAT se creó con el "objetivo principal de proteger la vida e integridad de las personas, ofreciendo coberturas de gastos médicos, transporte, incapacidad permanente, muerte y gastos funerarios" pero no ofrece protección a los bienes materiales que resulten afectados en un accidente de tránsito"<sup>1</sup>

En línea con lo anterior, el Proyecto de Ley señala en los artículos 3 y 5 lo siguiente:

**"Artículo 3°.** El artículo 42 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

(...)

Adicionalmente, los vehículos de servicio particular deberán contar con un contrato de seguro de póliza de responsabilidad civil extracontractual que pueda cubrir los daños materiales causados a los vehículos de terceros por mínimo doce (12) smlmv; la expedición y cumplimiento del mencionado seguro es de obligación expresa de las aseguradoras

(...)"

**"Artículo 5°.** La Ley 769 de 2002, tendrá un artículo nuevo así:

<sup>1</sup> Gaceta del Congreso de la República No. 1095 de 2018.

H.C.R.  
COMISIÓN  
RECIBIDO  
feb 19/10  
Pico  
rod 33

*Artículo 42B. Del aseguramiento obligatorio. Todo propietario de vehículos terrestre automotor de servicio particular estará obligado a suscribir y mantener vigente un contrato de seguro de responsabilidad civil extracontractual para daños materiales por cada vehículo de que sea titular, que cubra, como mínimo la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil.*

(...)"

Frente a la propuesta de ley, para este Ministerio no es clara la necesidad de un seguro de responsabilidad civil extracontractual, toda vez que en el país se ha establecido un esquema de seguros obligatorios en casos muy específicos y que ofrecen una solución a diversas situaciones particulares, en forma puntual, a los accidentes de tránsito y a la atención de víctimas por los mismos eventos. Sobre este particular, la doctrina ha afirmado lo siguiente:

*"se puede afirmar que el SOAT en Colombia, es un seguro de accidentes y no un seguro de responsabilidad civil como el implementado en otros países de la región. Su cobertura se extiende a la atención de todas las víctimas, respecto de las lesiones físicas sufridas o la incapacidad permanente declarada, al tiempo que brinda cobertura para los familiares en caso de muerte, mediante una indemnización por este concepto y el reconocimiento de los gastos funerarios. Todo lo anterior, con independencia sobre el culpable del accidente, es decir, con la simple ocurrencia del accidente se activan las coberturas (responsabilidad objetiva), elemento central del SOAT en la medida en que garantiza rapidez en el flujo de recursos entre el prestador de servicios (especialmente los médicos) y el pagador (la aseguradora)"<sup>2</sup>*

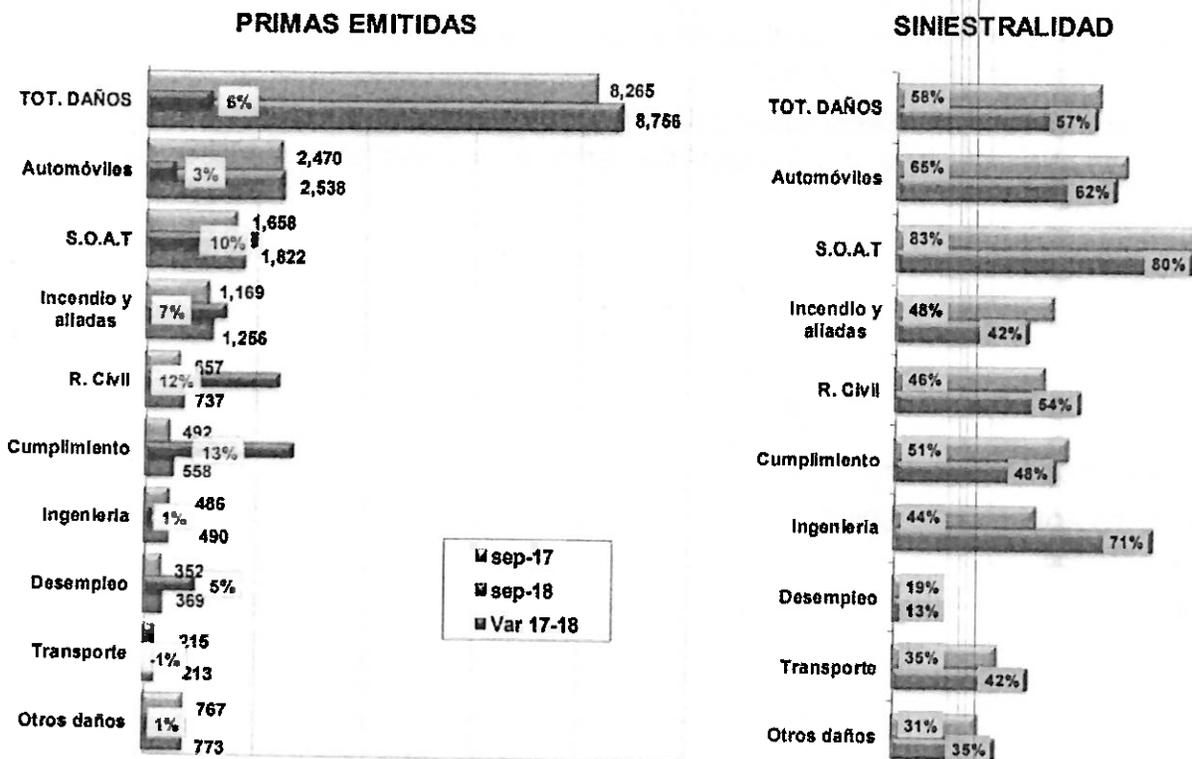
De acuerdo con la anterior, el seguro de responsabilidad civil de que trata este Proyecto de Ley tiene una connotación diferente a la del SOAT, toda vez que aquel busca salvaguardar bienes patrimoniales de los intervinientes de un choque simple, y no, como en el caso del SOAT, cubrir la atención médica en caso de lesiones, incapacidades o fallecimientos.

Ahora bien, es importante precisar que en la actualidad la cobertura de los riesgos que se pretenden cubrir con el seguro propuesto es ofrecida por diversas aseguradoras del mercado, de manera que los agentes económicos pueden escoger de forma libre y voluntaria entre diversas pólizas de seguros con diversos cubrimientos, las cuales abarcan: daños a bienes, pérdidas totales o parciales por hurto, gastos de transporte y asistencias, entre otros. Además, el artículo 3 del Proyecto de Ley menciona que el seguro definido en la propuesta cubre los daños a vehículos de terceros por no menos de 12 salarios mínimos, lo cual supone una reducción en el cubrimiento frente a las que se ofrecen actualmente en el mercado.

Por otro lado, se considera que la fijación de un seguro de responsabilidad como el definido en la propuesta puede terminar desincentivando la suscripción de seguros de vehículo, en la medida que tener dos seguros obligatorios podría aumentar los costos. Bajo este escenario, es muy probable que los propietarios de los vehículos terminen con coberturas diferentes a las de sus preferencias y que no son consistentes con su aversión al riesgo.

El siguiente gráfico presenta la evolución de las primas emitidas y de los siniestros para diferentes ramos. De esta gráfica se puede concluir que en Colombia ha aumentado el valor de las pólizas expedidas de vehículos y la siniestralidad del ramo se ha reducido, dejando en evidencia una mayor cultura del seguro para los propietarios de vehículo, una menor siniestralidad asociada al ramo, y la existencia de una oferta importante de productos en el mercado que cubren los perfiles de riesgo de los propietarios de los vehículos.

<sup>2</sup> Gaviria F. Ricardo. *El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito*, en FASECOLDA. *Seguros de Personas y Seguridad Social*. Junio de 2011, pag. 148. Puede consultarse en internet.



Fuente: Fasecolda – Septiembre 2018. Cifras en miles de millones de pesos.

Adicionalmente, la exposición de motivos del Proyecto de Ley menciona una serie de beneficios al adquirir el seguro que se propone relacionados con el medio ambiente, tiempos de desplazamiento y recaudo para los municipios, entre otros, los cuales no son cuantificados<sup>3</sup>. Tampoco se cuantifica el posible valor de la prima del seguro de responsabilidad civil extracontractual ni los posibles impactos de una cobertura mínima de 12 SLMMV, para los dueños de los vehículos, tales como incrementos de los gastos asociados a sus medios de transporte.

Finalmente, el Proyecto de Ley no es claro en la terminología que emplea. Por ejemplo, se presta para confusiones cuando se hace referencia a "vehículo terrestre" o "vehículo terrestre automotor", como quiera que el uso de uno u otro término genera diversas interpretaciones; concretamente, el uso del primer término podría cobijar vehículos diferentes a los automotores, como las bicicletas o los triciclos, mientras que el otro término las excluiría. Asimismo, se usa indiscriminadamente los términos "daños materiales" y "daños materiales a los vehículos de terceros", generando confusión en lo que realmente cubre el seguro propuesto, puesto que el primer término podría incluir los daños que sufre el vehículo del beneficiario de la póliza, mientras que el otro término excluiría dicha posibilidad.

<sup>3</sup> Con esta ley, se podrá mejorar la calidad de vida de millones de personas que pierden tiempo en sus desplazamientos –en Bogotá perdemos 7 millones de horas al año en trancones–; contribuye al medio ambiente, reduciendo el consumo de combustible y la alta contaminación de vehículos encendidos que no se mueven de manera eficiente, y causantes de enfermedades respiratorias en la población; mejora la competitividad de las ciudades y reduce costos millonarios indirectos para la sociedad; aumenta el recaudo de los municipios, pues para adquirir la póliza hay que estar al día en multas e impuestos.

A manera de conclusión, este Ministerio considera que deben ser los mismos propietarios de los vehículos, que, de acuerdo con su percepción de riesgo y las ofertas de seguros existentes en el mercado, decidan adquirir este tipo de pólizas, y no a partir de su imposición legal.

Por lo expuesto, esta Cartera solicita se tengan en cuenta las anteriores consideraciones, no sin antes manifestar la disposición de colaborar con la actividad legislativa dentro de los parámetros constitucionales y legales de disciplina fiscal vigente.

Cordialmente,



**LUIS ALBERTO RODRÍGUEZ OSPINO**  
Viceministro Técnico

DFCM/GAF/MGM  
URF  
UJ-34/19

Copia:

H.R. Edward David Rodríguez Rodríguez – Autor

H.R. Alfredo Ape Cuello Baute – Ponente

Dra. Diana Marcela Morales, Secretaria Comisión Sexta Permanente Cámara de Representantes.



Al responder cite radicado: 20193.40025462 Id: 4168  
Folios: 2 Fecha: 2019-02-14 16:34:28  
Anexos: 0  
Remitente : MINISTERIO DE HACIENDA  
Destinatario: DIANA MARCELA MORALES ROJAS (Otros)