



**HONORABLE REPRESENTANTE
FRANKLIN DEL CRISTO LOZANO DE LA OSSA**

Bogotá, D.C. 29 de octubre de 2020

Doctor

JORGE HUMBERTO MANTILLA

Secretario General

H. Cámara de Representantes

Ciudad.

Apreciado doctor Mantilla:

En mi condición de Representante a la Cámara, por el Departamento del Magdalena y en uso del derecho que consagra la Constitución Política en el artículo 154, y Ley 5º de 1992 en los. Artículos 139 y 140 y 13 de la Ley 974 de 2005, nos permitimos presentar a consideración del Honorable Congreso, el presente proyecto de Ley **"Por medio de la cual se establece el SOAT PARCIAL"**

Cordialmente,

FRANKLIN LOZANO DE LA OSSA
Representante a la Cámara
Departamento de Magdalena



HONORABLE REPRESENTANTE
FRANKLIN DEL CRISTO LOZANO DE LA OSSA

PROYECTO DE LEY No. _____ DE 2020 CÁMARA

"Por medio de la cual se establece el SOAT PARCIAL"

El Congreso de la República de Colombia
DECRETA:

Artículo 1º: Modifíquese el numeral 2 del artículo 193 del Decreto 663 de 1993 quedará así:

Artículo 193. Aspectos específicos relativos a la póliza.

1. (...)

2. 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 o mensual, 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. En todo caso para ningún vehículo se podrá expedir esta póliza por un tiempo 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 SOAT trimestral o mensual a los vehículos que transiten por el territorio nacional.

Artículo 2: Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga expresamente el artículo 1 de la ley 1364 de 2009.



HONORABLE REPRESENTANTE
FRANKLIN DEL CRISTO LOZANO DE LA OSSA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley **“Por medio de la cual se establece el SOAT PARCIAL”**, es una iniciativa que pretende aliviar gastos innecesarios de las familias colombianas, permitiendo que se pague el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en fracciones de tiempo tales como mensual, trimestral o anual, garantizando que se pague solo por el tiempo en que se utilizan los vehículos automotores.

II. FUNDAMENTO CONSTITUCIONAL

Según la sentencia T-003/20 de la Corte Constitucional explica uno de los fundamentos constitucionales del SOAT de la siguiente manera:

“4.1. La seguridad social como derecho fundamental

La lectura armónica de la Constitución Política permite afirmar que la seguridad social tiene una doble connotación, por un lado, según lo establece el inciso 1º del artículo 48 superior, constituye un “servicio público de carácter obligatorio”, cuya dirección, coordinación y control está a cargo del Estado, actividades que se encuentran sujetas a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad. Por otro lado, el inciso 2º de la Carta “garantiza a todos los habitantes el derecho irrenunciable a la seguridad social”. Este derecho ha sido reconocido por instrumentos internacionales como la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948 (Art.22), la Declaración Americana de los Derechos de la Persona (Art.16) y el Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (Art.9).

La jurisprudencia constitucional ha manifestado que el derecho a la seguridad social “surge como un instrumento a través del cual se le garantiza a las personas el ejercicio de sus derechos subjetivos



**HONORABLE REPRESENTANTE
FRANKLIN DEL CRISTO LOZANO DE LA OSSA**

fundamentales cuando se encuentran ante la materialización de algún evento o contingencia que mengüe su estado de salud, calidad de vida y capacidad económica, o que se constituya en un obstáculo para la normal consecución de sus medios mínimos de subsistencia a través del trabajo”. Particularmente, ha señalado que esta garantía hace referencia a los medios de protección que brinda el Estado con la finalidad de salvaguardar a las personas y sus familias de las contingencias que afectan la capacidad de generar ingresos suficientes para vivir en condiciones dignas y enfrentar circunstancias como la enfermedad, la invalidez o la vejez.

En este orden, la importancia de este derecho se desprende de su íntima relación con el principio de dignidad humana, puesto que permite a las personas asumir las situaciones difíciles que obstaculizan el desarrollo de actividades laborales y la recepción de los recursos que les permitan ejercer sus derechos subjetivos.”

Y a través de la sentencia T-164 de 2013, la Corte reiteró que:

“[e]l derecho a la seguridad social demanda el diseño de una estructura básica que, en primer lugar, establezca las instituciones encargadas de la prestación del servicio y precise, además, los procedimientos bajo los cuales éste debe discurrir. En segundo término, debe definir el sistema a tener en cuenta para asegurar la provisión de fondos que garanticen su buen funcionamiento. En este punto cobra especial importancia la labor del Estado, el cual, por medio de asignaciones de sus recursos fiscales, tiene la obligación constitucional de brindar las condiciones necesarias para asegurar el goce del derecho irrenunciable a la seguridad social”.

Al respecto, esta Corporación ha reiterado que le corresponde al Estado facilitar, promover y garantizar el goce y el ejercicio del derecho, al igual que impedir la interferencia en su disfrute, o abstenerse de realizar prácticas o actividades que restrinjan o denieguen el acceso en igualdad de condiciones. Por consiguiente, supone la obligación en cabeza del Estado de implementar sistemas y procedimientos acordes con las condiciones especiales de ciertos grupos en condiciones de vulnerabilidad o debilidad manifiesta, como lo son las personas en



**HONORABLE REPRESENTANTE
FRANKLIN DEL CRISTO LOZANO DE LA OSSA**

condición de analfabetismo, los adultos mayores o en situación de discapacidad.”

III. FUNDAMENTO LEGAL

- LEY 33 DE 1986:

Establece que el seguro por daños a las personas causados en accidentes de tránsito será obligatorio y el perjudicado tendrá acción directa contra el asegurador.

- DECRETO 2544 DE 1987:

Reglamenta el Seguro Obligatorio

- DECRETO 663 DE 1993 Estatuto orgánico Del Sistema Financiero

Este decreto en su parte sexta “Condiciones del ejercicio de la actividad capitalizadora y de las operaciones de las compañías de seguros, reaseguros y sus intermediarios” Capítulo IV “Régimen del seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito” regula diversos aspectos entre ellos el Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidente de Tránsito (SOAT).

En el artículo 192, se establece sobre el SOAT: la obligatoriedad, la función social del seguro, la definición de automotores y Normatividad aplicable al seguro obligatorio de accidentes de tránsito.

El Artículo 193 se refiere a los aspectos relativos de la póliza, como las coberturas y cuantías, la vigencia de la póliza, la subordinación de la entrega de la póliza al pago de la prima, la improcedencia de la duplicidad de amparos y las facultades de la Superintendencia Bancaria en relación con los términos de la póliza.

- LEY 1364 DE 2009:

Esta ley establece que, en relación con el término de la vigencia de la póliza, en casos específicos y excepcionales se pueda acceder a una póliza por un término no inferior a tres meses.

También modifica el artículo 196 en el sentido de ordenar a las aseguradoras la expedición de seguros de corto plazo que cubran el lapso durante el cual un vehículo permanezca en el país. También deberán expedir seguros de



**HONORABLE REPRESENTANTE
FRANKLIN DEL CRISTO LOZANO DE LA OSSA**

corto plazo para los vehículos importados que se desplacen del puerto a los concesionarios para su venta al público. Dispondrán lo pertinente para que en las zonas fronterizas y puertos se cuente con las facilidades operativas indispensables para una adecuada y oportuna expedición del seguro.

IV. CONSIDERACIONES DEL AUTOR

4.1 GENERALIDADES DEL SOAT

Este seguro es diferente de muchos otros por varias razones, entre ellas: cubre a quien conduce el vehículo asegurado, a los ocupantes de dicho vehículo y lo que lo hace muy importante es que cubre a los peatones que pudieran verse afectados por un accidente de tránsito, en atención a su esencia netamente social. No tiene límite de personas afectadas en un accidente de tránsito, no es necesario el pronunciamiento de ninguna autoridad para atender a las víctimas y el pago de las indemnizaciones no requieren investigación previa sobre la responsabilidad del accidente.

El SOAT es un seguro obligatorio establecido por Ley con un fin netamente social. Su objetivo es asegurar la atención (transporte, atención e incapacidad médica), de manera inmediata e incondicional, de las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales o incluso la muerte.

4.2 LA CUARENTENA Y EL USO DE LOS VEHICULOS

Desde finales del año 2019, en el mundo se empezó a hablar de la presencia de un virus que puede ser mortal y altamente contagioso. Se empezaron a conocer casos que demostraban su rápida propagación. Para el 7 de enero de 2020 la Organización Mundial de la Salud, confirmó la existencia del nuevo coronavirus - COVID-19 y declaró este brote como emergencia de salud pública de importancia internacional. El 6 de marzo de 2020 en Colombia el Ministerio de Salud y de la Protección Social dio a conocer el primer caso de brote de enfermedad por coronavirus - COVID-19 en el territorio nacional. Pocos días después el 9 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud, solicitó a los países la adopción de medidas prematuras con el objetivo de detener la transmisión y prevenir la propagación del virus. En vista del



**HONORABLE REPRESENTANTE
FRANKLIN DEL CRISTO LOZANO DE LA OSSA**

aumento desproporcionado de contagios nuevamente el 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud - OMS declaró el actual brote de enfermedad por coronavirus - COVID-19 como una pandemia, esencialmente por la velocidad de su propagación y la escala de trasmisión, toda vez que al 11 de marzo de 2020 a la OMS se habían notificado cerca de 125.000 casos de contagio en 118 países y que a lo largo de esas últimas dos semanas el número de casos notificados fuera de la República Popular China se había multiplicado en 13 veces, mientras que el número de países afectados se había triplicado, por lo que instó a los países a tomar acciones urgentes y decididas para la identificación, confinación, aislamiento y monitoreo de los posibles casos y tratamiento de los casos confirmados.

Ante esta realidad abrumadora, el Ministerio de Salud y Protección Social emitió la resolución 385 del 12 de marzo de 2020 y declaró el estado de emergencia sanitaria por causa del nuevo coronavirus COVID-19 en todo el territorio nacional hasta el 30 de mayo de 2020. Por la incertidumbre sobre el comportamiento del virus, el Presidente de la República, declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional mediante el decreto 417 de 2020.

Dentro de las medidas tomadas por el Gobierno Nacional, la más impactante fue el “Aislamiento Preventivo Obligatorio en Colombia” o cuarentena que fue decretada el pasado 25 de marzo de 2020 y en la que el menor número de personas posible debía estar en la calle, para así reducir las posibilidades de contagio. Solo podían salir personas que desarrollaban actividades básicas y necesarias para la sociedad. Esta situación desencadenó un freno en la movilidad de más del 90% de los ciudadanos del país, desde ese día miles de automotores de diversas clases, se quedaron parqueados o guardados.

En este escenario se desencadenó un freno en la movilidad de más del 90% de los ciudadanos del país y desde ese día miles de vehículos (servicio público, servicio particular, carga, motocicletas) dejaron de usarse, sin embargo, los costos (impuestos, seguros) no se modificaron ni redujeron.

Claramente, al dejar de usar los vehículos automotores se reducen factores de manera directa como la contaminación ambiental, la contaminación auditiva y obviamente el riesgo de sufrir accidentes de tránsito con las evidentes consecuencias tanto económicas como en lesiones o pérdida de vidas humanas.



**HONORABLE REPRESENTANTE
FRANKLIN DEL CRISTO LOZANO DE LA OSSA**

4.3 DESEMPLEO Y USO DE VEHICULO (PARTICULAR, COMERCIAL O INDUSTRIAL)

Desde marzo a septiembre de 2020, la tasa de desempleo se ha duplicado pues paso de 10.7 en el 2019 a 20.2 en este año, esto debido al impacto de la cuarentena principalmente. Esta situación, afecta directamente la economía de los hogares que al ver reducidos sus ingresos, se ven obligados a reducir sus gastos y dentro de los gastos de un hogar (incluso de industrias o negocios) se encuentran los vehículos. El desempleo, la reducción del comercio y por supuesto la quiebra de grandes compañías afecta el uso de muchos vehículos.

4.4 OTRAS RAZONES QUE REDUCEN EL USO DE LOS VEHICULOS

No solo el aislamiento obligatorio ha impactado efectivamente el uso de los vehículos automotores. La creciente conciencia ambiental, en aras de reducir la contaminación que se genera diariamente con el uso de vehículos de combustión a gasolina o diésel, ha hecho que muchos ciudadanos abandonen el uso de estos vehículos y se trasladen a mecanismos de transporte mucho más amigables con el medio ambiente como los vehículos eléctricos y obviamente las bicicletas. A pesar de esta situación, el Gobierno Nacional no ha contemplado la posibilidad de reducir el pago de impuestos ni la póliza del SOAT.

En épocas normales (sin cuarentena) muchas familias solo usan su vehículo particular para salidas eventuales los fines de semana, o en vacaciones. Otros ciudadanos guardan su vehículo para poderlo vender y procurar un mejor precio, o cuando un vehículo debe repararse o pintarse puede durar mucho tiempo parqueado en el taller.

Muchos otros ciudadanos prefieren otro medio de transporte que su vehículo porque la ciudad no cuenta con los parqueaderos suficientes o porque el costo de estos puede ser alto.

De otra parte, los altos índices de hurtos a vehículos han reducido su uso y las congestiones vehiculares también impactan en la decisión de dejar de usar el vehículo y usar otros medios de transporte. Día a día, el uso de cierta clase de vehículos (particular, industrial o comercial) por diversas circunstancias se está viendo disminuido y esta realidad debería verse



**HONORABLE REPRESENTANTE
FRANKLIN DEL CRISTO LOZANO DE LA OSSA**

reflejada en la posibilidad de comprar el seguro obligatorio de accidentes por las fracciones de tiempo en las que se va a usar el vehículo (mínimo 1 mes).

4.5 A MENOS USO DE VEHICULO MENOS ACCIDENTALIDAD

Las cifras solo confirman lo evidente en el periodo comprendido entre el 20 de marzo y el 26 de agosto de 2020 (en la ciudad de Bogotá) solo hubo 120 fallecidos por accidentes de tránsito, el promedio de esa misma época se estableció en 247 fallecidos esto quiere decir que en esta época se redujeron los accidentes en cerca del 51%.

En la industria estiman que la accidentalidad ha disminuido en 35% este año, ante el menor uso de los vehículos. Esto, por supuesto, implica el menor pago de indemnizaciones.

Según estadísticas de Fasecolda, el año pasado las aseguradoras facturaron \$3,6 billones por primas de seguros voluntarios de vehículos y pagaron \$2,1 billones en siniestros. En Soat, las primas fueron de \$2,8 billones y los siniestros sumaron \$1,6 billones. Por este motivo, al tener que responder por menos accidentes, a las aseguradoras les estaría quedando un mayor porcentaje a favor.

Así las cosas, y con la certeza de que al usar en menor medida los vehículos automotores se reduce el riesgo que se asegura con la póliza del SOAT, es pertinente esta propuesta que no establece reducir el valor de la mencionada póliza, pero permite que el ciudadano pueda comprar el seguro obligatorio de accidentes de tránsito por fracciones de tiempo como anual, trimestral o mensual según el uso que pretenda darle a los vehículos.

Vale recalcar que la razón de ser del SOAT es cubrir los costos médicos o funerarios causados en los accidentes de tránsito, por el contrario, las pólizas de seguros voluntarios (todo riesgo) habría que tener otra consideración, dado que no solo cubren el tema médico y las reparaciones de los vehículos, sino también la responsabilidad civil del asegurado.



**HONORABLE REPRESENTANTE
FRANKLIN DEL CRISTO LOZANO DE LA OSSA**

En este caso, persisten los riesgos incluso en carros que no se están moviendo. Evidentemente, aunque estén libres de accidentes de tránsito, pueden afectar la póliza todo riesgo en cualquier momento (incendio, terremoto, inundación), por esta razón esta clase de póliza no está contemplada dentro del objeto del proyecto.

4.6 VIABILIDAD DEL SOAT POR FRACCIONES DE TIEMPO

De otra parte, y analizando los antecedentes de la ley 1364 de 2009 se evidencia que los automóviles antiguos y clásicos no son usados a diario y que por esta razón es injustificado, excesivo e innecesario hacer el cobro de la póliza del SOAT por la totalidad de una anualidad.

Bajo esta misma premisa cabe cualquier vehículo automotor que por diferentes razones no es usado ni a diario, ni con frecuencia y se considera el pago de la totalidad de la anualidad de la póliza de seguro como injustificada porque la razón de ser del seguro es otorgar cobertura en caso de muerte y lesiones corporales que sean consecuencia directa de accidentes de tránsito en los cuales intervenga el vehículo asegurado. También se puede decir que es un cobro excesivo porque un vehículo que esta parqueado por un determinado periodo de tiempo no debería asumir el costo de un riesgo que evidentemente no está corriendo y es innecesario porque en ese escenario el SOAT no estaría cumpliendo el objetivo para el cual fue creado que es garantizar la atención a las víctimas de un accidente de tránsito, que claramente no va a suceder por el mismo hecho de estar estacionado.

Así las cosas, todos los vehículos deberían tener un trato diferencial relacionado directamente al uso que efectivamente se les dé y en todo caso exigir que cuando se dispongan a circular adquieran la cobertura del SOAT, para el periodo de tiempo que se vaya a utilizar el vehículo (anual, trimestral o mensual).

4.7 BENEFICIOS DE LA IMPLEMENTACION DEL SOAT PARCIAL

4.7.1 DISMINUCION DE LA EVASION EN EL SOAT



**HONORABLE REPRESENTANTE
FRANKLIN DEL CRISTO LOZANO DE LA OSSA**

Otra particularidad de este proyecto es que impactaría de manera directa la evasión del pago del SOAT, pues la mayoría de las personas que usan con poca frecuencia sus vehículos automotores lamentan el pago de un seguro que solo se usara efectivamente pocos días, al considerarlo un pago injusto puede salir unos pocos días sin la cobertura del seguro obligatorio. En este caso se prefiere correr el riesgo sin la cobertura por unos pocos días que hacer el pago de la póliza por un año. En el evento de que el presente proyecto sea ley de la República las personas podrán acceder a una cobertura del SOAT, por el tiempo que en realidad va a usar su vehículo.

Pensar en un lapso menor de tiempo para la vigencia de la póliza del SOAT, no es un tema nuevo desde el año 1999, se adelantó el proyecto de ley que termino con la firma de la ley 1364 de 2000, que en síntesis establece que, en virtud del poco tiempo de uso de los vehículos antiguos y clásicos, exista la posibilidad de adquirir este seguro obligatorio por el termino de tres meses. Como se ha expuesto ampliamente en la actualidad por diversas razones como la inesperada pandemia, el decrecimiento del empleo, la falta de recursos, el cuidado del medio ambiente, la falta de parqueaderos públicos, las políticas que están desestimulando el uso de los vehículos, el alto congestionamiento vehicular en las ciudades y tantas otras nos permite presentar esta propuesta para que se pague el Seguro Obligatorio SOAT, solo en los casos en los que verdaderamente se va a correr el riesgo y esto es cuando efectivamente el automotor se encuentra transitando por las vías de las ciudades o del país.

4.7.2 INCENTIVO AL NO USO DE VEHICULOS AUTOMOTORES

Existiendo la posibilidad de adquirir la póliza del Seguro Obligatorio SOAT, pro fracciones de tiempo muchas personas decidirían usar los vehículos solo si es estrictamente necesario. Podrían, por ejemplo, adquirir el seguro obligatorio solo para la época de vacaciones y el resto del año decidir desplazarse dentro de la ciudad con los medios alternativos de transporte, que cada vez son más aceptados por la ciudadanía.

Este es un gran beneficio pues, de manera directa se reducen los accidentes de tránsito por existir menos vehículos circulando y paralelamente se mejora



**HONORABLE REPRESENTANTE
FRANKLIN DEL CRISTO LOZANO DE LA OSSA**

la calidad del aire y se reducen las consecuentes enfermedades asociadas a la contaminación.

4.7.3 MEJOR CALIDAD DEL AIRE

Las ciudades que cuentan con gran concentración de población sufren de una mala calidad del aire, debido principalmente a la emisión de gases producto de los vehículos automotores. Casos como la ciudad de Medellín y Bogotá son ejemplo de la mala calidad del aire y por supuesto las consecuencias de este no se hacen esperar.

Gracias a la reducción de vehículos transitando en el mes de abril de 2020, según la Secretaría de Ambiente de Bogotá, la concentración de material particulado cayó hasta en un 80 %.

Lo mismo sucedió en todo el mundo, según El IQAir, (compañía dedicada a medir la calidad del aire) publicó un documento¹ que confirmó que gracias a las medidas implementadas a nivel mundial en aras de frenar la aceleración del contagio del COVID-19, la calidad del aire en el mundo mejoró.

En Colombia, según la Secretaría de Salud *“los niveles de morbilidad por infecciones respiratorias agudas en menores de cinco años se redujeron de manera considerable. La tasa fue de 10,5 entre enero y marzo de 2019; en ese mismo periodo en 2020, fue de 2,1 con apenas unos días de cuarentena y siguió bajando en las siguientes semanas.”*

V CONFLICTO DE INTERESES E IMPEDIMENTOS

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

¹ Disponible en: https://www2.iqair.com/sites/default/files/documents/REPORT-COVID-19-Impact-on-Air-Quality-in-10-Major-Cities_V5.pdf?_ga=2.243813445.1303574224.1587559320-489020689.1587559320



**HONORABLE REPRESENTANTE
FRANKLIN DEL CRISTO LOZANO DE LA OSSA**

VI. INICIATIVAS LEGISLATIVAS ANTERIORES

Al interior del Honorable Congreso de la República se ha discutido en varias oportunidades diferentes proyectos de ley, como son:

- Proyecto de Ley 297 de 2018 Cámara “Por medio de la cual se modifica el artículo 1 de la Ley 1364 de 2000. [Vigencia del Soat]”. Presentado por el Honorable Representante Luis Emilio Tovar. Este proyecto fue archivado el 21 de mayo de 2019 en debate.

Cordialmente,

FRANKLIN LOZANO DE LA OSSA

Representante a la Cámara
Departamento de Magdalena