

Bogotá D. C., febrero de 2021

Presidente

OSWALDO ARCOS BENAVIDES

Comisión Sexta - Cámara de Representantes.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA.

Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate al proyecto de Ley No. 019 de 2020 Cámara acumulado con los proyectos de Ley No. 155 de 2020 Cámara y No. 221 de 2020 cámara “**Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)**”, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”

Respetado Presidente cordial saludo.

En cumplimiento de la honrosa designación recibida de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, y de conforme con lo establecido en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5a de 1992, atentamente nos permitimos rendir informe de ponencia para segundo debate en los términos que a continuación se disponen.

De usted cordialmente,



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Coordinador Ponente



MILTON HUGO ANGULO
Ponente



EMETERIO MONTES DE CASTRO
Ponente



RODRIGO ROJAS LARA
Ponente

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Para efectos de la presente ponencia, se indican a continuación:

- I. Antecedentes
- II. Objetivos de las iniciativas
- III. Exposición de motivos
 - 1. Objeto
 - 2. Justificación y conveniencia
 - 3. Marco Legal
 - 4. Impacto Fiscal
- IV. Conflicto de interés
- V. Proposición.
- VI. Texto propuesto para segundo debate.

I. ANTECEDENTES

A continuación, los ponentes haremos una breve reseña sobre los antecedentes de cada uno de los proyectos que fueron acumulados por la Mesa Directiva con el propósito de que se tenga conocimiento de lo que contemplan las iniciativas y de lo que quisieron plasmar los autores en aras de una mejor comprensión para el desarrollo legislativo.

1.1 Proyecto de ley Numero 019 de 2020 Cámara *"Por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)"*

El día 20 de julio del año 2020 fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el proyecto de ley en mención, suscrito por los honorables Representantes Nubia López Morales, Rodrigo Arturo Rojas, Elizabeth Jay-PangDíaz, Alexander Bermúdez Lasso, Edgar Alfonso Gómez Román, Fabio Fernando Arroyave y Adriana Gómez Millán, iniciativa que en su parte general expresa su propósito establecer una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) cuando la póliza no haya sido afectada en el anualidad anterior

1.2 Proyecto de Ley No.155 de 2020 Cámara *"Por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones"*

El día 20 de julio del año 2020 fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el proyecto de ley en mención, suscrito por los honorables Representantes Jaime Rodríguez Contreras y Jairo Humberto Cristo Correa, iniciativa que en su parte general expresa su propósito de incentivar el buen comportamiento vial de los propietarios de motocicletas y/o usuarios de las mismas, así como buscar la paridad frente a los costos del seguro SOAT entre los propietarios de vehículos automotores.

1.3 proyecto de ley No. 221 de 2020 Cámara *“Por la cual se modifica la ley 769 de 2002 y se establecen medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito -SOAT-, por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y se dictan otras disposiciones”.*

El día 20 de julio del año 2020 fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el proyecto de ley en mención, suscrito por los honorables Representantes Alejandro Vega, Laura Ester Fortich, Andrés David Calle Aguas, Julián Peinado, Alejandro Carlos Chacón, Nilton Córdoba Manyona, Juan Fernando Reyes Kuri, Adriana Gómez Millán, Carlos Ardila Espinosa y Víctor Ortiz Joya, iniciativa que en su parte general expresa su propósito de establecer medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y fortalecer la capacidad institucional de la Administradora de los Recursos del SGSSS –ADRES.

Los proyectos se publicaron en la Gaceta N° 629 de 2020 y la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional permanente designó a los Honorables Representantes Aquileo Medina Arteaga (coordinador ponente), Rodrigo Arturo Rojas Lara, Emeterio Montes y Milton Angulo Viveros para rendir ponencia y efectuar el primer debate ante la Comisión Sexta.

Posteriormente, en la sesión ordinaria celebrada el 14 de diciembre de 2020 se aprobó el informe de ponencia, la proposición y el articulado de forma unánime; el informe de ponencia para primer debate se encuentra en Gaceta 1476 de 2020. No obstante, para el desarrollo del segundo debate, la Mesa Directiva de la Comisión Sexta designó nuevamente como ponentes a los Honorables Representantes Aquileo Medina Arteaga (coordinador ponente), Rodrigo Arturo Rojas Lara, Emeterio Montes y Milton Angulo Viveros para rendir el presente informe de ponencia ante la plenaria de la Honorable Cámara de Representantes, y poner a su consideración la proposición de segundo debate del presente proyecto de Ley.

II. OBJETIVOS DE LAS INICIATIVAS

- **PL 019/20C:** "Por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)".

OBJETO: El objeto de la presente ley es establecer una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) cuando la póliza no haya sido afectada en la anualidad anterior y el análisis de los factores de frecuencia y severidad de la siniestralidad del parque automotor asegurado así lo permita.

Se establece una disminución de hasta el 10% en el cobro de la tarifa para los vehículos que, en cualquier categoría, no hayan afectado la póliza en la anualidad inmediatamente anterior. La disminución de la que trata el proyecto de ley es considerada por los autores como un incentivo para que los conductores contribuyan con la seguridad vial del país a través de prácticas y actitudes responsables.

- **PL 155/20C:** "Por medio de la cual se adiciona al artículo 42 de la Ley 769 de 2002 incentivos en el valor del SOAT y se dictan otras disposiciones".

OBJETO: El objeto del presente proyecto de ley es incentivar el buen comportamiento vial de los propietarios de motocicletas y/o usuarios de las mismas; aunado a lo anterior, las medidas previstas en el presente proyecto de ley buscan la paridad frente a los costos del seguro SOAT entre los propietarios de vehículos automotores.

Este proyecto propone que solamente las motos obtengan un descuento del SOAT así:

- 1 año sin afectar la póliza: descuento del 15%
- 2 años seguidos sin afectar la póliza: descuento del 20%
- 3 años seguidos sin afectar la póliza: descuento del 25%
- 4 años seguidos sin afectar la póliza: descuento del 30%
- 5 o más años seguidos sin afectar la póliza: descuento del 35%

Propone también unos sobrecostos en el SOAT solo para las motos.

- Si se afecta la póliza el año anterior, por una (1) sola vez: se recarga el 10%
 - Si se afecta la póliza el año anterior, por dos (2) o más veces: se recarga el 5% por cada vez.
- **PL 221/20C:** "Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se establecen medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y se dictan otras disposiciones."

OBJETO: Su objeto es establecer medidas para incrementar la adquisición y renovación del SOAT por propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional y fortalecer la capacidad institucional de la Administradora de los Recursos del SGSSS –ADRES.

- Si renueva el SOAT más de 30 días antes de su vencimiento: 15% descuento.
- Si renueva entre 30 y 14 días antes del vencimiento: 10% descuento.
- Si renueva entre 15 y 7 días antes del vencimiento: 5% descuento.
- Si renueva entre 6 días antes del vencimiento y 14 días después: paga la tarifa plena establecida.
- Si renueva pasados 15 días o más de su vencimiento: 10% de recargo en el SOAT. (excepto los vehículos antiguos y clásicos).
- Establece validez presentar el SOAT en documento físico o digital.
- Establece suspender la licencia por 5 años cuando alguien porte un SOAT fraudulento e ilegal.

Fortalecer al ADRES en su función de recuperación de cartera por los pagos de accidentes de tránsito por vehículos no asegurados. El DNP efectuará un estudio técnico para verificar la capacidad de la ADRES para cumplir con dicha recuperación de cartera. De acuerdo con ese estudio, se destinarán los recursos para su fortalecimiento institucional y tecnológico.

III. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto

El propósito del proyecto se encamina a establecer medidas que permitan incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional mediante la adopción de incentivos que apremien los hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial. Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en todo caso no incrementará el valor de la póliza.

2. Justificación y conveniencia

El panorama colombiano en materia de seguridad vial es preocupante, no sólo por los altos niveles de accidentalidad que se observan en el país sino porque, de acuerdo con Fasescolda¹, son estos accidentes de tránsito una de las principales causas de muertes violentas en Colombia.

¹ Varela, C. (2018). Seguridad vial, el reto del nuevo gobierno. *Revista Federación de Aseguradores Colombianos – Fasescolda*, No. 171.

Este proyecto de ley propone incentivar un comportamiento idóneo frente a la responsabilidad social que representa la acción de conducir un vehículo, que es jurídicamente considerada como una actividad peligrosa, y la necesidad de cuidado que se debe tener con respecto a los demás actores viales.

Este proyecto de ley está encaminado a incrementar el aseguramiento en el país y, de esta manera, al fortalecimiento del sistema de Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito –SOAT-, como mecanismo de protección de los actores viales en Colombia.

Dada la falta de cultura del seguro en Colombia como premisa aceptada -especialmente en las zonas alejadas de las grandes ciudades del país²-, es necesario tomar medidas dirigidas a cambiar de forma radical esta situación. Este proyecto pretende servir como herramienta legal que motive un cambio real de conducta en los actores viales, especialmente en lo relativo a la adquisición del SOAT.

Para ello, se propone hacer uso del incentivo económico para incrementar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), por parte de los propietarios y/o conductores de vehículos motorizados a nivel nacional.

Por lo anterior, este proyecto de ley, pretende establecer incentivos positivos representados en descuentos que van desde el 10% hasta el 35% del valor del SOAT para todo vehículo motorizados a nivel nacional sin exclusión alguna en caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior. A través de esta medida este proyecto de ley busca promover la educación vial y reducir el nivel de accidentalidad de aquellos conductores o propietarios de vehículos que al no presentar accidentes de tránsito y hacer uso del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT) verán un descuento en su adquisición.

Atendiendo a las razones expuestas por los autores del proyecto de ley 155 de 2020 Cámara, las medidas de confinamiento obligatorio han reducido los niveles de riesgo de accidente debido a la menor cantidad de vehículos en circulación. Según el más reciente informe del Observatorio Nacional de Seguridad Vial³, entre enero y abril de este año las víctimas mortales en accidentes de tránsito han disminuido 11,9%, lo cual representa 224 personas fallecidas menos que en el mismo periodo de 2019. Esto, implica una reducción en el desembolso de los recursos del SOAT de un 9,1% solo en este periodo. Por su parte, la siniestralidad de los vehículos durante los 45 días de confinamiento total, se redujo en un 70%.

² El Tiempo. (2018). La evasión del Soat supera el 50% según la Contraloría. Recuperado del sitio web: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/evasion-en-el-soat-en-colombia-284296>

³ Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2020.
<https://ansv.gov.co/observatorio/indexb31b.html?op=Documentacion&id=49#>

Si bien, por la alta accidentalidad el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito debe tener un costo más elevado para quienes cuentan con más índices de siniestralidad, en este caso en particular las motos en comparación con los costos que pagan otros propietarios de vehículos automotores según la tabla de Seguros del Estado para el 2018, el costo del SOAT para una motocicleta de menos de 100 c.c. giraba alrededor de los \$337.650 mil pesos, y las motos de mayor cilindraje hasta los \$ 510.750 mil pesos en cambio un vehículo familiar debía pagar en promedio de 408.425 mil pesos por concepto de SOAT, un precio muy alto que termina siendo una limitante para muchos conductores y propietarios de vehículos que muchas veces trabajan con sus vehículos.

Aunado lo anterior, si observamos el costo de una motocicleta de menos de 100 c.c. que es de alrededor 3 millones y 3 millones y medio⁴, entonces el precio del seguro anual representaría un 12% del valor del vehículo mientras que el porcentaje frente al vehículo familiar que en promedio su valor es 35 millones⁵ de pesos sería de 1 %. En consecuencia se está exigiendo un mayor pago por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito a los propietarios de vehículos moto, que en la mayoría de los casos son de estratos económicamente más bajos, que a los propietarios de vehículos familiares; es decir, que resulta sobredimensionado el valor del SOAT de las motocicletas en comparación con los demás tipos de vehículos automotores.

No obstante, es de señalar que de acuerdo con un estudio efectuado por la Asociación Intermediaria de Seguros (ACOIS), Perú registra el precio más alto del seguro obligatorio para motocicletas de los países de la región y Colombia el segundo lugar, si se mira el promedio de los precios que tienen las motos según su cilindraje, los usuarios colombianos de estos automotores cancelan alrededor de US\$151,45.⁶ La siguiente tabla se observa el comparativo en la región:



⁴<https://www.auteco.com.co/>

⁵<https://www.chevrolet.com.co/cruze-sedan/test-drive.html>

⁶<http://acois.com.co/index.php/blog/24-colombia-y-peru-el-soat-mas-carro-de-la-region>

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)

Está definido en la legislación colombiana, específicamente en el artículo 42 de la Ley 769 de 2002, como un seguro del que deben disponer los vehículos para poder transitar en el territorio nacional y que ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito. Este seguro y sus coberturas hacen parte del sistema general de seguridad social en salud del país y las tarifas máximas que pueden cobrar las entidades aseguradoras para expedirlo están calculadas por la Superintendencia Financiera de Colombia.

De acuerdo con esta misma Superintendencia, el SOAT fue creado bajo la filosofía de solidaridad, equidad y sostenibilidad. La equidad y solidaridad se fundamentan en la atención a los lesionados en accidentes de tránsito con el fin de garantizar la atención oportuna y procurando preservar la vida del ser humano afectado sin importar su nivel socioeconómico. Para garantizar estos pilares, los recursos del SOAT son administrados por diferentes entes territoriales a nivel nacional, de índole público y privado (aseguradoras, agencia nacional de seguridad vial, etc).

Periódicamente la Superintendencia Nacional de Salud y la Superintendencia Financiera de Colombia revisan la sostenibilidad del sistema. Ambas buscan atención oportuna y eficaz de los lesionados y velar por los derechos de los consumidores ante las aseguradoras por la adquisición de este tipo de seguro y las tarifas que las mismas deben cobrar.

La razón de ser de este seguro se debe al cubrimiento, en caso de accidente de tránsito, a todos los lesionados:

- Al conductor.
- A los ocupantes particulares.
- A los pasajeros (vehículos de servicio público).
- A los peatones.

En los casos en que no existe seguro o el vehículo no es identificado, la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES), a través de la subcuenta de Eventos Catastróficos y Accidentes de Tránsito (ECAT), cubre a los lesionados.

Así mismo, se debe también al universo de coberturas que alcanza. Esto es:

- Atención inicial de urgencias y atención de urgencias.
- Hospitalización.
- Suministro de material médico-quirúrgico, osteosíntesis, órtesis y prótesis.
- Suministro de medicamentos.
- Tratamientos y procedimientos quirúrgicos.
- Servicios de diagnóstico.
- Rehabilitación.

Sobre la sostenibilidad de los recursos del SOAT

Como ya se ha dicho, la Superintendencia Financiera de Colombia es la entidad encargada de calcular las tarifas del SOAT con el término de cada año. Adicionalmente, también es la encargada de verificar que los recursos del SOAT deban ser suficientes para garantizar la oportuna y adecuada atención de los lesionados en accidentes de tránsito, para lo cual los ingresos percibidos por los diferentes actores del sistema deben sufragar los costos y gastos que se deriven en dicha atención.

Para verificar la suficiencia de los recursos del SOAT, la Superfinanciera analiza periódicamente los factores de frecuencia y severidad de la siniestralidad del parque automotor asegurado. Para ello es necesario conocer el número de accidentes de tránsito y el valor pagado en las diferentes coberturas, así como el número de pólizas SOAT expedidas para los vehículos que circulan por el territorio nacional. **En consecuencia, el incremento en el número de accidentes de tránsito y los costos asociados a la atención de los lesionados frente a las tarifas que actualmente se cobran pueden llegar a afectar la suficiencia de los recursos del SOAT**⁷. (Resaltado propio).

Tomando en consideración dichos elementos, la Superintendencia Financiera de Colombia calcula las tarifas máximas que pueden cobrar las entidades aseguradoras para expedir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT para cada una de las 36 categorías de vehículos automotores en Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV).

Sobre el resultado de los tres años anteriores

Para la construcción de esta ponencia se tuvo en cuenta lo postulado por los autores, y se tuvo en cuenta los resultados del ejercicio de análisis y cálculo derivados del número de accidentes de tránsito y los costos asociados a la atención de los lesionados frente a las tarifas, de los últimos tres años.

Así, por ejemplo, se tiene que “los resultados de los análisis realizados por la Superintendencia para los años 2010 a 2016, arrojaron suficiencia de los recursos disponibles en el sistema. Sin embargo, el último estudio realizado evidenció un incremento en los accidentes de tránsito y en el valor pagado por estos, lo que pone en riesgo la suficiencia de los recursos”⁸.

Por lo tanto, la tarifa establecida para el 2018, como producto de los accidentes y la siniestralidad del 2017 tuvo que ser aumentada. En diciembre de 2017, se llegó a la conclusión que la alta accidentalidad y el costo que esto representa llevaron a la Superintendencia Financiera a realizar un alza en las tarifas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat) a partir del primero de enero del 2018. “El último estudio realizado evidenció un incremento en los accidentes de tránsito y en el valor pagado por estos, lo que pone en riesgo la suficiencia de los recursos”⁹.

⁷Superintendencia Financiera de Colombia, 2017. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

⁸Superintendencia Financiera de Colombia, 2017. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

⁹Superintendencia Financiera de Colombia, 2017. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

El establecimiento de la tarifa máxima definida por la Superintendencia para el año 2018 fue la siguiente:

**SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO - SOAT -
TARIFA MAXIMA ANUAL EN SALARIOS MINIMOS LEGALES DIARIOS VIGENTES
A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2018**

Tabla 1 Motos		Tabla 2 Camperos y Camionetas			Tabla 3 Vehículos de Carga o Mixto		
Cilindrada	Tarifas	Cilindrada / Edad	Tarifas		Capacidad en Toneladas	Tarifas	
			0-9 años	≥ 10 años			
Ciclomotor	4.13	Menos de 1.500 c.c.	13.57	16.32	Menos de 5 Toneladas	15.21	
Menos de 100 c.c.	8.60		Entre 1.500 y 2.500 c.c.	16.21			19.21
De 100 y hasta 200 c.c.	11.55			Más de 2.500 c.c.			19.02
Más de 200 c.c.	13.03				Entre 5 y 15 Toneladas	21.98	
Motocarros, tricimotos y cuadríciclos	13.03				Más de 15 Toneladas	27.80	

Tabla 4 Vehículos Oficiales Especiales y Ambulancias		Tabla 5 Autos Familiares			Tabla 6 Vehículos Particulares para 6 o más Pasajeros				
Cilindrada	Tarifas	Cilindrada / Edad	Tarifas		Cilindrada / Edad	Tarifas			
			0-9 años	≥ 10 años		0-9 años	≥ 10 años		
Menos de 1.500 c.c.	17.12	Menos de 1.500 c.c.	7.64	10.14	Menos de 2.500 c.c.	13.65	17.43		
Entre 1.500 y 2.500 c.c.	21.59		Entre 1.500 y 2.500 c.c.	9.31		11.59	2.500 c.c. o más	18.28	21.96
Más de 2.500 c.c.	25.89		Más de 2.500 c.c.	10.88		12.91			

Tabla 7 Autos de Negocios, Taxis y Microbuses Urbanos			Tabla 8 Servicio Público Urbano, Buses y Busetas		Tabla 9 Vehículos de Servicio Público Intermunicipal	
Cilindrada / Edad	Tarifas		TARIFA UNICA	22.72	Capacidad de Pasajeros	Tarifas
	0-9 años	≥ 10 años				
Menos de 1.500 c.c.	9.47	11.84			Menos de 10 Pasajeros	22.47
Entre 1.500 y 2.500 c.c.	11.78	14.57			10 o más Pasajeros	32.62
Más de 2.500 c.c.	15.21	17.85				

Nota: Estas tarifas no incluyen el 50% como contribución al FOSYGA (literal b art. 223 de la Ley 100 de 1993)

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia. Diciembre de 2017.

Como resultado del mismo ejercicio de análisis registrado en el año 2018, la Superintendencia Financiera concluyó que las tarifas vigentes para el 2019 podrían mantenerse en el mismo nivel, es decir, no iban a sufrir ningún aumento como el del año inmediatamente anterior.

En diciembre de 2018, la entidad publicó en su informe periódico y tras revisar las condiciones técnicas y financieras del SOAT reveló que “la tarifa actual es suficiente para garantizar la sostenibilidad del sistema durante la vigencia 2019, situación que conlleva a mantener la tabla tarifaria que fue modificada mediante la Circular Externa 038 de 2017”¹⁰

En consecuencia, las tarifas definidas para el 2019 fueron las siguientes:

¹⁰Superintendencia Financiera de Colombia, 2018. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

SUPERINTENDENCIA FINANCIERA DE COLOMBIA

TARIFA COMERCIAL SOAT QUE RIGE A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2019

**TARIFA 2019 VIGENTE DESDE EL 1 DE ENERO DE 2019 CON APORTE DE \$1.900 PARA RUNT, 50 % DE CONTRIBUCIÓN A LA ADRES Y EL SMDLV 2019 DE \$ 27.603.87 REDONDEADA EN PESOS*

CICLOMOTOR			172.900
MOTOS	Menos de 100 c.c.		357.850
MOTOS	Entre 100 y 200 c.c.		480.100
MOTOS	Más de 200 c.c.		541.300
MOTO CARRO, TRICIMOTO Y CUADRICICLO			541.300
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1.500 c.c.	Menos de 10 años	563.650
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Menos de 1.500 c.c.	10 o más años	677.500
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	Menos de 10 años	673.000
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	10 o más años	797.200
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2.500 c.c.	Menos de 10 años	789.400
CAMPEROS Y CAMIONETAS	Más de 2.500 c.c.	10 o más años	905.650
CARGA O MIXTO	Menos de 5 Toneladas		631.600
CARGA O MIXTO	Entre 5 y 15 Toneladas		911.950
CARGA O MIXTO	Más de 15 Toneladas		1.152.850
OFICIALES ESPECIALES	Menos de 1.500 c.c.		710.650
OFICIALES ESPECIALES	Entre de 1.500 y 2.500 c.c.		895.750
OFICIALES ESPECIALES	Más de 2.500 c.c.		1.073.800
VEHICULOS FAMILIARES	Menos de 1.500 c.c.	Menos de 10 años	318.100
VEHICULOS FAMILIARES	Menos de 1.500 c.c.	10 o más años	421.750
VEHICULOS FAMILIARES	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	Menos de 10 años	387.250
VEHICULOS FAMILIARES	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	10 o más años	481.750
VEHICULOS FAMILIARES	Más de 2.500 c.c.	Menos de 10 años	452.350
VEHICULOS FAMILIARES	Más de 2.500 c.c.	10 o más años	536.350
VEHICULOS 6 o más pasajeros	Menos de 2.500 c.c.	Menos de 10 años	566.950
VEHICULOS 6 o más pasajeros	Menos de 2.500 c.c.	10 o más años	723.550
VEHICULOS 6 o más pasajeros	2.500 o más c.c.	Menos de 10 años	758.650
VEHICULOS 6 o más pasajeros	2.500 o más c.c.	10 o más años	911.050
AUTOS NEGOCIO	Menos de 1.500 c.c.	Menos de 10 años	394.000
AUTOS NEGOCIO	Menos de 1.500 c.c.	10 o más años	492.100
AUTOS NEGOCIO	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	Menos de 10 años	489.550
AUTOS NEGOCIO	Entre 1.500 y 2.500 c.c.	10 o más años	605.050
AUTOS NEGOCIO	Más de 2.500 c.c.	Menos de 10 años	631.600
AUTOS NEGOCIO	Más de 2.500 c.c.	10 o más años	740.950
BUSES Y BUSETAS URBANOS			942.550
SERVICIO PUBLICO INTERMUNIPAL	Menos de 10 pasajeros		932.200
SERVICIO PUBLICO INTERMUNIPAL	10 o más pasajeros		1.352.500

* El valor de la prima deberá redondearse a la cifra inferior más cercana a la centena que resulte de la liquidación correspondiente.

** La Contribución a la ADRES se encuentra fijada en el Artículo 2.6.4.2.1.12 del Decreto 780 de 2016, expedido por el Ministerio de Salud. Por su parte, la tasa RUNT es fijada en el numeral 94 del Artículo 1 de la Resolución 3944 de 2018, expedida por el Ministerio de Transporte. Por último, el artículo 1° del Decreto 2451 de 2018 definió el Salario Mínimo que regirá a partir del 1° de Enero de 2019.

Fuente: Superintendencia Financiera de Colombia. Diciembre de 2018.

Finalmente, conviene revisar lo sucedido en el año 2019, cuando a finales del mes de diciembre, la Superintendencia Financiera publicó nuevamente la tabla de tarifas, esta vez la correspondiente al 2020. En esta oportunidad la Superintendencia encontró que “como resultado de la revisión anual de las condiciones técnicas y financieras del SOAT se determinó que el sistema tiene una suficiencia de prima del 4,89% aplicable a partir del primero de enero de 2020”¹¹.

En la comunicación emitida el 26 de diciembre de 2019, cuando se anunció lo anterior, la entidad destacó:

¹¹Superintendencia Financiera de Colombia, 2019. Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Esta revisión se hizo con base en la información que las compañías aseguradoras reportan periódicamente a la SFC, la cual fue validada y contrastada con los diferentes sistemas de reporte de acuerdo con lo establecido en el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

Para el análisis correspondiente a 2019 se tuvieron en cuenta 7.817.423 de pólizas expuestas equivalentes a \$1.98 billones en primas devengadas y 696.268 siniestros cuyo valor ascendió a \$1.54 billones, arrojando una suficiencia de 4,89%.

En consecuencia, la tarifa máxima del Seguro Obligatorio de Daños Corporales Causados a las Personas en Accidentes de Tránsito (SOAT) para 2020 expresada en Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes (SMDLV) se reduce en 4,89% para las 36 categorías del parque automotor.

De acuerdo con los resultados obtenidos por el equipo técnico de la SFC, los propietarios de un vehículo familiar nuevo de entre 1.500 c.c. y 2.500 c.c. tendrán una tarifa del SOAT de 8.85 SMDLV para 2020, 4,89% menos frente a la tarifa vigente para 2019 que era de 9.31 SMDLV.

Es importante mencionar que la reducción en la tarifa del SOAT que regirá a partir del primero de enero de 2020 no modifica las coberturas ni las cuantías definidas por la Ley para este seguro obligatorio, así:

Coberturas	Cuantías
Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios	Hasta 800 SMDLV
Incapacidad Permanente	Hasta 180 SMDLV
Muerte y Gastos Funerarios	750 SMDLV
Gastos de transporte y movilización de los lesionados	10 SMDLV
<p>Nota: SMDLV = Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes al momento del accidente. Los amparos son para cada lesionado sin importar su número, con excepción de lo previsto para gastos de transporte que se reconocerá en atención a la capacidad del medio de transporte para movilizar en las debidas condiciones a los lesionados.</p>	

De todo lo anterior, es viable señalar y concluir que los recursos del SOAT desde el año 2018 se han mantenido con suficiencia. Además, si se tiene en cuenta la situación de pandemia generada por el Covid-19 y que ésta ha frenado la movilidad de vehículos, podría pensarse que la frecuencia y severidad de la siniestralidad no ha debido ser relevante. En consecuencia, la suficiencia de los recursos tampoco ha de estar siendo afectada, sobre todo porque la pandemia no ha servido de justificación para el no cobro de la tarifa del SOAT.

En consecuencia, es viable pensar que el proyecto de ley puede significar un beneficio para quienes deben asumir esta responsabilidad económica, sin que, desde luego, el sistema sufra afectaciones negativas.

Más importante aún, el proyecto de ley podría considerarse como una herramienta que impacte en mejores y responsables prácticas de conducción en el país, contribuyendo a la seguridad vial. De acuerdo con el Observatorio de Logística, Movilidad y Territorio, en el ámbito de las políticas públicas de transporte, los instrumentos de este tipo se configuran en incentivos para el buen comportamiento en la vía.

Finalmente, resulta pertinente realizar una detallada justificación acerca de una medida que se considera necesaria incluir en esta iniciativa, consistente en la cobertura de un riesgo adicional a los que actualmente son amparados por el SOAT, esto es la de accidentes de tránsito simples (choques simples). En ese sentido seguidamente se explicará la necesidad y pertinencia de esta medida:

JUSTIFICACIÓN SOBRE LA INCLUSIÓN DE UNA NUEVA COBERTURA DEL SOAT POR CHOQUES SIMPLES

La necesidad sentida de establecer una cobertura dentro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), para la atención de choques simples, surge como un incentivo a quienes, por disposición del mismo Código Nacional de Tránsito al poseer un vehículo de cualquier tipo, están obligados a tener esta póliza que cubre los daños corporales ocurridos en accidentes de tránsito, pero nada se describe sobre la atención de los llamados choques simples.

Es por ello, que al estar obligados todos los vehículos a tener un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el mismo si bien está contemplado primariamente para atender los lesionados cuando hay una estrellada o colisión, no es menos cierto que no todos los propietarios de automotores pueden pagar un seguro contra todo riesgo, razón por la cual deberá sin incrementar los costos ya establecidos para este seguro, tener una cobertura que permita atender los choques simples hasta por el valor de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Básicamente el objeto de esta medida es la de buscar minimizar las cargas impositivas del Estado a los ciudadanos que tienen un vehículo y deben pagar un Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el cual pueda cubrir el arreglo del automotor o equipos involucrados y así solventar las dos consecuencias que pueden derivarse de un siniestro vial, con o sin lesionados. Es claro que el SOAT, esta instituido para la atención del ciudadano en una clínica u hospital, más no cuenta con un recurso para el arreglo del automotor, lo que debe ser considerado y asumido por dicha póliza.

Lo que se busca es la paridad frente a los costos del SOAT, que deben asumir los propietarios de automotores y que por ser la conducción una actividad de peligro no está exento de tener un percance o colisión, con o sin lesionados y es en el último evento, es decir cuando solo hay un choque simple o de latas como lo describen algunos, al no estar amparados por un seguro general, deben esperar interminables trámites administrativos o acudir ante la jurisdicción ordinaria para lograr les sea reparado el daño sufrido.

Es sabido que existen coberturas dentro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que hoy están destinadas a la atención de lesionados o incluso cubrir el costo cuando hay un fallecido, más no está considerado que se permita atender los llamados choques simples. Es por ello que se hace necesario que, para facilitar y mejorar las condiciones de movilidad, pero sobre todo de alivio a quien sufre un daño en su vehículo, pueda obtener una

reparación total o parcial del perjuicio, por lo que con esta nueva cobertura o amparo dentro del SOAT, se está dando una solución sentida y de alivio a muchos propietarios de automotores que no pueden pagar un seguro de todo riesgo.

Es una realidad la cantidad de colisiones sin mayores consecuencias, pero que no pueden ser conciliadas o superadas entre las partes, por la ausencia de una forma amigable de arreglar estos eventos menores y esto se lograra con una cobertura adicional que este dentro del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el cual debe establecer este amparo, para lo cual debe eliminarse las comisiones que se pagan a los intermediarios.

En lo que debe concentrarse la atención del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), será en permitir que verdaderamente sea utilizado cuando surjan eventos de colisiones que causen una lesión o que, siendo una simple abolladura, sea remediado de manera rápida y oportuna y evitar que la movilidad de grandes y pequeñas urbes se vea afectada y que si no hay un seguro general deba acudir a la justicia ordinaria y busque la reparación del daño.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), siendo un deber su expedición para cuando se registra un vehículo y para transitar, debe verse que es un acto de responsabilidad del propietario del vehículo tenerlo o renovarlo anualmente, so pena de sanciones por incumplir con la emisión de dicha póliza.

Es por ello, por lo que, así como existe una cobertura para cubrir los gastos de lesionados, también debe existir un amparo para los choques simples, pues si bien el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se concibió para atender lesionados o hasta fallecidos, no es menos cierto que un daño o cheque simple, es también un accidente de tránsito y por ende con una necesaria cobertura.

Un aspecto que merece relevancia sobre el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), es que dentro del costo del mismo, están contemplados algunas coberturas que permiten cubrir los gastos del lesionado. Es por ello que es importante que también pueda incluirse alguna forma de que se cubra la parte de reconocer algunos daños materiales de los vehículos involucrados.

De otra parte, es una realidad que ante un choque simple la atención del evento es demasiado lenta, lo que adicional a que existe congestión vehicular, con una colisión y daño de latas, el caos llega y la atención por parte de un vehículo policial tarda demasiado, razón de más para buscar alternativas de mejora con las ayudas técnicas y tecnológicas existentes, como es la utilización de drones que ya Bogotá los emplea.

La utilización de los equipos de alta tecnología como drones, ha permitido en ciudades capitales atender este tipo de eventos de manera ágil y oportuna, evitando que se congestionen más los corredores viales de ciudades de todo tipo.

La utilización de estos equipos tipo dron, deberá ser establecido por las autoridades locales como un valor agregado de su actividad de prevención, lo que, unido a las facultades de control y vigilancia, seguro redundaran en mejores condiciones de movilidad de todas las ciudades del país.

En consecuencia, con el pago del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), los propietarios de vehículos tipo moto o automotor en sus diferentes modalidades, contarán con una cobertura que les permite conciliar los daños simples y con el apoyo de los drones, se solucionan cantidades de inconvenientes en las vías.

De allí, que debe ser obligatorio que todo vehículo registrado deba contar con dicho Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), sea que circule o no el automotor, es preciso que sea renovado anualmente de manera automática so pena de la imposición de sanciones que prevé el Código Nacional de Tránsito.

Y tal como ya lo hemos mencionado valga la pena destacar algunas consideraciones generales sobre el SOAT: El SOAT es un Seguro Obligatorio que debe tener todos los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional; esta póliza busca amparar de manera inmediata las lesiones personales que se causen a las personas en accidentes de tránsito; convirtiéndolo en un instrumento auxiliar del Sistema General de la Seguridad Social en Salud del país. Esto es una buena práctica, no obstante, está siendo necesario que en vez de que las compañías paguen una intermediación o comisión, dicho monto mejor sea empleado como una cobertura para arreglar los llamados choques simples.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), está concebido desde el Decreto Ley 663 de 1993, "Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración" de la Superintendencia Financiera de Colombia; donde crea el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (artículo 191); este Decreto en su artículo 193, numeral 5° establece que en la determinación de las tarifas se debe obedecer a los principios de equidad, suficiencia y moderación.

Con relación a la propuesta de nueva cobertura resulta necesario traer a colación el marco legal que permite su inclusión, así: La Constitución Política de Colombia faculta al Congreso de la República en sus artículos 114 y 150, a hacer las leyes, reformarlas o derogarlas. En el mismo sentido, la Ley 5 de 1992, en su artículo 6 numeral 2° establece dentro de las funciones del Congreso la de elaborar, interpretar, reformar, y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación. Para el caso puntual se propone adicionar un nuevo artículo a la Ley 769 de 2002; donde quede establecida una cobertura adicional dentro del valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los vehículos de todo tipo y así permitir unos arreglos directos entre compañías de seguros que emiten dicho documento.

Tal creación de orden legal cumple con los requisitos de los artículos 158 y 169 Constitucional referentes a unidad de materia y título, además el artículo 13 Constitucional establece el deber del Estado de promover las condiciones necesarias para que todos gocemos de un trato igual y efectivo y de proteger a grupos sociales que se encuentra en debilidad manifiesta o que sus condiciones socioeconómicas los pongan en situaciones de inferioridad o debilidad.

El artículo segundo de la Constitución establece que son fines del Estado: "**ARTICULO 2o.** *Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación: defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*

Las autoridades de la Republica están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares". (Negrilla y subrayado fuera de texto).

La Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones", en el párrafo primero de su artículo 4 establece que el Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país: en ese sentido el incluir un amparo adicional, como mecanismo efectivo de solución de controversias menores y en donde debe salir a flote las realizaciones a lo largo de lo aprendido.

Esta medida de adicionar el artículo 42A en la Ley 769 de 2002, resulta conveniente toda vez que promueve una cultura de arreglo directo entre compañías de seguros bajo el concepto de los amparos o coberturas del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), es una necesidad y una mejora en el pago de perjuicios. Esto debe ser una prioridad, pues adicional a que no se cobrará más por dicho seguro, también se despejarán las vías mediante el apoyo de drones que fugan con dicha labor.

Bajo los anteriores argumentos se expone la necesidad de incluir esta nueva medida para mejorar las condiciones de los asegurados con el SOAT y poder atender a los lesionados, fallecidos o los simples daños materiales de un vehículo.

Finalmente, teniendo en cuenta todo lo anterior esta iniciativa resulta de vital importancia si se tiene en cuenta que según cifras de FASECOLDA hasta el mes de agosto del año en curso de los cerca de 15.730.334 de vehículos que conforman el parque automotor registrado en el RUNT, es cerca de 7.708.048 NO cuentan con un seguro de SOAT, es decir que estamos hablando que el porcentaje de evasión de este seguro obligatorio es casi del 49%, lo que sin duda pone en riesgo a todos los actores viales, incluidos los más vulnerables como lo son motociclistas, ciclistas y peatones. En ese sentido, este tipo de iniciativas son vitales si se quiere mejorar la seguridad vial, en esta oportunidad a través de la generación de incentivos para que los propietarios de vehículos adquieran el SOAT, así como promover el buen comportamiento de los conductores con descuentos por la no afectación de dichas pólizas.

3. MARCO LEGAL

La Constitución política de Colombia faculta al Congreso de la República en su artículo 114 y 150 hacer las leyes, reformarlas o derogarlas. En el mismo sentido, la ley 5° de 1992, en su artículo 6° numeral 2 establece dentro de las funciones del Congreso la de elaborar, interpretar, reformar, y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación. Para el caso puntual se propone crear un párrafo al artículo 42 de la ley 769 de 2002; donde se den incentivos sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito para los vehículos motos.

Aunado a lo anterior el proyecto cumple con los requisitos de los artículos 158 y 169 Constitucional referentes a unidad de materia y título, además el artículo 13 Constitucional establece el deber del Estado de promover las condiciones necesarias para que todos gocemos de un trato igual y efectivo y de proteger a grupos sociales que se encuentra en debilidad manifiesta o que sus condiciones socioeconómicas los pongan en situaciones de inferioridad o debilidad.

El artículo segundo de la Constitución establece que son fines del Estado; *ARTICULO 2o. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, **promover la prosperidad general** y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y **la vigencia de un orden justo.***

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y **para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado** y de los particulares.
(Negrilla y subrayado fuera de texto)

La ley 769 de 2002, Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, en el párrafo primero de su artículo 4° establece que El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país; en ese sentido se presenta el este proyecto de ley, como mecanismo persuasivo del buen comportamiento vial que disminuya la accidentalidad en el país.

El decreto ley 663 de 1993, “Por medio del cual se actualiza el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y se modifica su titulación y numeración.” de la Superintendencia Financiera de Colombia; crea el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (artículo 191); este decreto en su artículo 193, numeral 5° establece que en la determinación de las tarifas se debe obedecer a los principios de equidad, suficiencia y moderación.

4. IMPACTO FISCAL

Dando cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, es necesario indicar que el nuevo artículo, no genera impacto fiscal en la medida en que, al fijar una cobertura adicional, pero desmontando el rubro destinado a las comisiones que se pagan a los intermediarios, hace que deba mantenerse los costos del seguro.

Empero, se insta al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que durante la discusión de esta iniciativa exprese la proyección del impacto que causaría sobre los recaudos y el presupuesto de la nación si así se causara de conformidad a lo establecido por la Corte Constitucional en sentencia 0-315 de 2008, así:

*“Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, **corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo**”.* (Negrilla y subrayado fuera de texto).

IV. CONFLICTO DE INTERES

En cumplimiento con lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, por el cual se modifica el artículo 29 de la Ley 5ª de 1992, se considera que el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación por cuanto se trata de un proyecto de carácter general que no crea un beneficio o perjuicio particular, actual y directo; sin perjuicio, del propio análisis que deberá hacer cada Congresista respecto de su situación individual.

V. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, solicitamos a la Plenaria de la honorable Cámara de Representantes dar segundo debate, al proyecto de Ley No. 019 de 2020 Cámara acumulado con los proyectos de Ley No. 155 de 2020 Cámara y No. 221 de 2020 cámara **“Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT)”, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”**

De los congresistas,



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Coordinador Ponente



MILTON HUGO ANGULO
Ponente



EMETERIO MONTES DE CASTRO
Ponente



RODRIGO ROJAS LARA
Ponente

VI. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NO. 019 DE 2020 CÁMARA ACUMULADO CON LOS PROYECTOS DE LEY NO. 155 DE 2020 CÁMARA Y EL NO. 221 DE 2020 CÁMARA.

“Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)”, se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones”

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que permitan luchar contra la evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), mediante la adopción de incentivos que promuevan hábitos óptimos de conducción y de seguridad vial.

Así mismo, establecer una nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que en ningún caso incrementará el valor de la póliza.

Artículo 2. Adiciónense los párrafos 1° y 2° al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así:

a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior tendrán un descuento del quince por ciento (15%) sobre el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

b) Si en los dos (2) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinte por ciento (20%) en el valor de la tarifa del SOAT.

c) Si en los tres (3) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del veinticinco por ciento (25%) en el valor de la tarifa del SOAT.

d) Si en los cuatro (4) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta por ciento (30%) en el valor de la tarifa del SOAT.

e) Si cumple cinco años o más sin hacer uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta y cinco por ciento (35%) en el valor de la tarifa del SOAT.

Parágrafo 2°. De la exclusión de los incentivos. Los incentivos otorgados por esta Ley son excluyentes y no podrán acumularse.

Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:

ARTÍCULO 42A. ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple entre vehículos.

La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el párrafo primero (1°) del artículo 42 de esta ley, aplicará también cuando la póliza por este concepto no haya sido afectada.

A efectos de evitar un incremento en el valor de la póliza, las compañías aseguradoras eliminarán el reconocimiento de comisiones a los intermediarios. Los recursos liberados serán aplicados al cubrimiento de esta nueva cobertura para reparar los daños materiales a terceros.

Parágrafo 1º. Uso de herramientas tecnológicas. Con el fin de agilizar los procedimientos en vía ante un choque simple, para el levantamiento del croquis, análisis y recolección de datos de las causas probables de la colisión y posible responsable, deberán utilizarse herramientas técnicas y tecnológicas como drones, plataformas virtuales o equipos móviles que permitan la atención del accidente en forma oportuna, segura y con información confiable.

Parágrafo 2º. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, facúltese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la nueva cobertura del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT, de conformidad con las reglas previstas en el artículo 193 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF).

Artículo 4. Vigencia. Esta norma rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.



AQUILEO MEDINA ARTEAGA
Coordinador Ponente



MILTON HUGO ANGULO
Ponente



EMETERIO MONTES DE CASTRO
Ponente



RODRIGO ROJAS LARA
Ponente