

**\*20201200057251\***

**Al contestar por favor cite estos datos:**

**Radicado No.: 20201200057251**

**Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 1 de 15

Bogotá D.C.,

Señores

**CONGRESO DE LA REPÚBLICA:  
SENADO DE LA REPÚBLICA  
CÁMARA DE REPRESENTANTES**

[presidencia@senado.gov.co](mailto:presidencia@senado.gov.co)

**Bogotá D.C.**

**Asunto:** Concepto Técnico Proyectos de ley PL 221 de 2020, PL 155 de 2020 PL 019 de 2020 y PL 235 del 2020

Respetados doctores:

A continuación se realiza el análisis del impacto sobre los recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud – SOAT; que trae condigo la aprobación de los siguientes proyectos de Ley, PL 221 DE 2020 *"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"*, PL 155 DE 2020 *"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"*, PL 019 DE 2020 *"Por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)"* y PL 235 DE 2020 *"Por medio de la cual se establecen incentivos para conductores ejemplares en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT y se dictan otras disposiciones"*, una vez verificado que guardan estrecha relación con incentivos de descuentos para la adquisición del SOAT, la ADRES procede a exponer las siguientes consideraciones:

**\*20201200057251\*****Al contestar por favor cite estos datos:****Radicado No.: 20201200057251****Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 2 de 15

## 1. Creación del SOAT

Es de suma importancia recordar que el SOAT se creó en el marco de la Ley 33 de 1986, en aras de contar con los recursos que garanticen la atención integral en salud de las personas que han sido víctimas de accidentes de tránsito. Posteriormente, el Decreto 1032 de 1991, el cual fue incluido en el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero en 1993, estableció la reglamentación total del SOAT, destacando su función social de *"cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud"* y brindar *"la atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito, incluso las de causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados, comprendiendo al conductor del vehículo respectivo"*. Se establece entonces la creación del Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (FONSAT), el cual, mediante la Ley 100 de 1993, se adhiere a la subcuenta de eventos catastróficos y accidentes de tránsito (ECAT), que se financia a través de una contribución pagada por el tomador de la póliza SOAT y un porcentaje que se deduce de la prima de esta.

Por su parte, la Resolución 1135 de 2012 definió los porcentajes actuales de los recursos que deben transferir las compañías autorizadas para expedir la póliza SOAT al FOSYGA (o la entidad que haga sus veces, en este caso la ADRES), con el objetivo de prestar atención en salud a la población víctima tanto de eventos catastróficos y terrorismo como de accidentes de tránsito relacionados con vehículos no asegurados o no identificados. En este sentido, cabe anotar que, aunque la Superintendencia Financiera de Colombia (SFC) define el valor que el propietario de un vehículo debe pagar por la Prima Aseguradora, existen otras contribuciones que establece la ley y que

**\*20201200057251\***

**Al contestar por favor cite estos datos:**

**Radicado No.: 20201200057251**

**Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 3 de 15

determinan el precio final que debe pagar el tomador del SOAT, debido a que estas contribuciones se encuentran a su cargo.

Ahora bien, los recursos que recibe la ADRES se componen por una contribución del 33% sobre el valor de la tarifa SOAT, luego de descontar lo destinado para el RUNT, y una transferencia del 14,2% sobre el valor de la prima. Por su parte y con el fin de contar con recursos para promover políticas encaminadas a prevenir, reducir y controlar la siniestralidad vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) recibe el 3% del valor de la prima aseguradora.

La transferencia de recursos que recibe la ADRES, por parte de las compañías de seguros autorizadas para expedir el SOAT, se realiza según lo establecido por la normatividad vigente. Así, el 50% del valor de la Prima Aseguradora (en adelante denominado contribución SOAT), debe ser transferido a la ADRES los diez (10) primeros días hábiles de cada mes. De otra parte, el 14,2% del valor de la Prima Aseguradora (en adelante denominado prima FONSAT), se transfiere a las ADRES cada dos meses dentro de los primeros quince (15) días hábiles siguientes al corte del bimestre correspondiente.

## **2. Generalidades de los impactos negativos de los Proyectos de Ley sobre los recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud – SOAT.**

### **2.1. Del Recaudo de ADRES por concepto de SOAT**

En los últimos años, el recaudo por estos conceptos y que se destinan a cubrir lo dispuesto por Ley y mencionado anteriormente, se describe a continuación:

Año	Recaudo de contribución SOAT y prima FONSAT
-----	---

**\*20201200057251\***

**Al contestar por favor cite estos datos:**

**Radicado No.: 20201200057251**

**Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 4 de 15

2014	1.086.152.225.075
2015	1.223.005.546.177
2016	1.352.999.865.230
2017	1.468.179.529.395
2018	1.629.107.901.856
2019	1.805.283.654.505
2020 (pr)	1.988.959.088.000

(pr): proyectado cierre de 2020 incluye excedentes de vigencias anteriores.

De conformidad con lo relacionado anteriormente, es pertinente que los proyectos de ley que pretenda o que tengan como finalidad generar incentivos reflejados en descuentos en el valor de la prima del SOAT, deben garantizar que la ADRES pueda recaudar por este concepto al menos el valor histórico, con los crecimientos propios del mismo, de lo contrario se generaría un impacto fiscal negativo, vía ingreso, en el Sistema General de Seguridad Social en Salud, lo que conllevaría a desfinanciar el aseguramiento en salud, programas del Ministerio de Salud y Protección Social que propenden por garantizar la salud de los colombianos.

**2.2. Impacto del PL 221 DE 2020** *"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"*

En el artículo 2 del presente proyecto de ley, busca que los propietarios y conductores que no hayan recibido multas por infracciones de tránsito y que deben renovar el SOAT accederán a descuentos por la pronta renovación, los cuales oscilan entre el 5% y el 15% sobre el valor anual de la prima antes de contribuciones. Se presentan las cifras de acuerdo con cada uno de los descuentos sugeridos:

**a)** Si la renovación del seguro obligatorio tiene lugar cuando faltaren más de treinta (30) días calendario para la fecha de vencimiento de dicho seguro,

**\*20201200057251\***

**Al contestar por favor cite estos datos:**

**Radicado No.: 20201200057251**

**Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 5 de 15

habrá lugar a un descuento equivalente al quince por ciento (15%) sobre el valor de la prima anual emitida, antes de contribuciones.

Para el año 2019, el recaudo a cierre de la vigencia por concepto de SOAT-FONSAT fue de \$1.805.283.654.505,17. Realizaremos dos escenarios de descuento, el primero asume que el 50% de los aportantes acceden al descuento y el segundo si el 100% de los aportantes acceden al descuento:

<b>Población sujeta al Descuento</b>	<b>50%</b>	<b>100%</b>
Disminución en el recaudo	135.396.274.088	270.792.548.176

Lo anterior sugiere que, dicho incentivo, que además no apunta a una reducción de la siniestralidad, si no (tal vez) de la evasión, reduciría los ingresos al SGSSS de entre un 7,5% y 15%, lo cual redundaría en un desfinanciamiento del aseguramiento en salud y demás conceptos que dependen de esta fuente de financiamiento.

**b)** Si la renovación del seguro obligatorio tiene lugar cuando faltaren entre treinta (30) y catorce (14) días calendario para la fecha de vencimiento de dicho seguro, habrá lugar a un descuento equivalente al diez por ciento (10%) sobre el valor de la prima anual emitida, antes de contribuciones.

Bajo los supuestos expuestos en el apartado a), se realiza el mismo ejercicio, ahora con una tasa de descuento del 10%:

<b>Población sujeta al Descuento</b>	<b>50%</b>	<b>100%</b>
Disminución en el recaudo	90.264.182.725	180.528.365.451

Lo anterior sugiere que, dicho incentivo, reduciría los ingresos al SGSSS de entre un 5% y 10%, lo cual redundaría en un desfinanciamiento del aseguramiento en salud y demás conceptos que dependen de esta fuente de financiamiento.

**\*20201200057251\***

**Al contestar por favor cite estos datos:**

**Radicado No.: 20201200057251**

**Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 6 de 15

**c)** Si la renovación del seguro obligatorio tiene lugar cuando faltaren entre quince (15) y siete (7) días calendario para la fecha de vencimiento de dicho seguro, habrá lugar a un descuento equivalente al cinco por ciento (5%) sobre el valor de la prima anual emitida, antes de contribuciones.

Bajo los supuestos expuestos en el apartado a, se realiza el mismo ejercicio, ahora con una tasa de descuento del 5%:

<b>Población sujeta al Descuento</b>	<b>50%</b>	<b>100%</b>
Disminución en el recaudo	45.132.091.363	90.264.182.725

Lo anterior sugiere que, dicho incentivo, reduciría los ingresos al SGSSS de entre un 2,5% y 5%, lo cual redundaría en un desfinanciamiento del aseguramiento en salud y demás conceptos que dependen de esta fuente de financiamiento.

Por su lado, el artículo 3 – tal como se presenta a continuación- propone un ‘castigo’ para los propietarios que paguen con retraso de 15 días el SOAT:

*ARTÍCULO 3. Recargo por tardía renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT-. Los propietarios o conductores que renueven el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- pasados quince (15) días calendario después de la fecha de vencimiento de la póliza deberán pagar un recargo equivalente al diez por ciento (10%) sobre el valor de la prima anual emitida, antes de contribuciones.*

Sin embargo, esto no compensaría el descuento del 15%, y en caso de que se cumpla dicho escenario, el recaudo del recurso estaría desfinanciando en una parte importante el SGSSS.

**\*20201200057251\***

**Al contestar por favor cite estos datos:**

**Radicado No.: 20201200057251**

**Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 7 de 15

**2.3. Impacto del PL 155 DE 2020 "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 artículo 1 del presente proyecto de ley adiciona 2 párrafos al artículo 42 de la Ley 769 de 2002, en el primero de estos, se pretenden crear incentivos a propietarios de motocicletas que presente un buen comportamiento vial, lo cual se reflejará en la disminución en el valor del SOAT. Estos incentivos oscilarán entre 15% a 35% del valor de la prima.

Es importante resaltar que en la actualidad las motocicletas están cobijadas por el subsidio cruzado, el cual consisten en:

*"Sobre el subsidio cruzado al valor de la póliza, cabe anotar que se creó bajo un principio de solidaridad, consiste en que las motos y los vehículos de servicio público tienen una tarifa del SOAT inferior a lo que corresponde según su riesgo, y los demás vehículos pagan más de lo que les corresponde en función de su riesgo, para cubrir el subsidio (...)".<sup>1</sup>*

En cuanto al porcentaje del subsidio de la tarifa para motocicletas y vehículos de servicio público, Fasecolda ha señalado lo siguiente:

*"(...) Con base en los datos recopilados por Fasecolda, el subsidio en la tarifa de las motos y vehículos de servicio público es, en promedio, del 50% sobre el valor de su prima, mientras que las categorías subsidiarias tienen un sobre costo promedio del 70% en su tarifa".*

De lo anterior se colige que las motocicletas son los que presentan mayor accidentalidad, lo cual conlleva a que se le esté generando, adicionalmente al subsidio cruzado un descuento adicional, lo cual implicaría menos ingresos

<sup>1</sup> file:///D:/Descargas/516-Texto%20del%20art%C3%ADculo-935-1-10-20190411.pdf

**\*20201200057251\***

**Al contestar por favor cite estos datos:**

**Radicado No.: 20201200057251**

**Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 8 de 15

para atender los gastos de reclamaciones que se presenten con estos vehículos.

De acuerdo con datos de recaudo de la entidad, para el año 2019 el recaudo del concepto SOAT-FONSAT para motocicletas, representó en promedio el 40% del total recaudado en dicha vigencia. Por lo tanto, el principal supuesto es que las motocicletas aportaron un monto de \$722.113.461.802 para la vigencia 2019.

En cuanto a los incentivos planteados en este proyecto de ley, ADRES plantea los siguientes escenarios:

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

Se toma el monto total aportado por las motocicletas, y se generan nuevamente dos escenarios: el primero suponiendo que el 50% de los aportantes a la prima SOAT acceden al descuento y el segundo suponiendo que todos los aportantes acceden al descuento.

<b>Población sujeta al Descuento</b>	<b>50%</b>	<b>100%</b>
Disminución en el recaudo	54.158.509.635	108.317.019.270

Lo anterior implica una disminución de entre el 7,5% y 15% del aporte de las motocicletas sobre el SOAT.

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



**\*20201200057251\***

**Al contestar por favor cite estos datos:**

**Radicado No.: 20201200057251**

**Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 9 de 15

Se toma el monto total aportado por las motocicletas, y se generan nuevamente dos escenarios: el primero suponiendo que el 50% de los aportantes a la prima SOAT acceden al descuento y el segundo suponiendo que todos los aportantes acceden al descuento.

	<b>50%</b>	<b>100%</b>
Disminución en el recaudo	72.211.346.180	144.422.692.360

Lo anterior implica una disminución de entre el 10% y 20% del aporte de las motocicletas sobre el SOAT.

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

Se toma el monto total aportado por las motocicletas, y se generan nuevamente dos escenarios: el primero suponiendo que el 50% de los aportantes a la prima SOAT acceden al descuento y el segundo suponiendo que todos los aportantes acceden al descuento.

<b>Población sujeta al Descuento</b>	<b>50%</b>	<b>100%</b>
Disminución en el recaudo	90.264.182.725	180.528.365.451

Lo anterior implica una disminución de entre el 12,5% y 25% del aporte de las motocicletas sobre el SOAT.

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

Se toma el monto total aportado por las motocicletas, y se generan nuevamente dos escenarios: el primero suponiendo que el 30% de los

**\*20201200057251\***

**Al contestar por favor cite estos datos:**

**Radicado No.: 20201200057251**

**Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 10 de 15

aportantes a la prima SOAT acceden al descuento y el segundo suponiendo que el 70% de los aportantes acceden al descuento.

<b>Población sujeta al Descuento</b>	<b>30%</b>	<b>70%</b>
Disminución en el recaudo	64.990.211.562	151.643.826.978

Lo anterior implica una disminución de entre el 9% y 21% del aporte de las motocicletas sobre el SOAT.

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

Se toma el monto total aportado por las motocicletas, y se generan nuevamente dos escenarios: el primero suponiendo que el 30% de los aportantes a la prima SOAT acceden al descuento y el segundo suponiendo que el 70% de los aportantes acceden al descuento.

<b>Población sujeta al Descuento</b>	<b>30%</b>	<b>70%</b>
Disminución en el recaudo	75.821.913.489	176.917.798.142

Lo anterior implica una disminución de entre el 10,5% y 24,5% del aporte de las motocicletas sobre el SOAT.

Por otra parte, se establecen los siguientes 'castigos' en el valor del SOAT, en los siguientes escenarios:

*"Parágrafo 2: SOBRECARGOS. Los propietarios de los automotores denominados motocicleta que se hayan visto involucrados en accidentes*

**\*20201200057251\***

**Al contestar por favor cite estos datos:**

**Radicado No.: 20201200057251**

**Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 11 de 15

*de tránsito que implique el uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, acarreará un cargo adicional sobre el valor del SOAT así.*

**a)** Si en el año inmediatamente anterior hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito por una sola vez tendrá un recargo del diez por ciento (10%) de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

**b)** Si en el año inmediatamente anterior hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, dos o más veces, el valor del recargo aumentará en cinco por ciento (5%) por cada vez adicional; este aumento tendrá un tope de hasta el treinta por ciento 30%.

Nuevamente, y similar al PL 221 de Senado, el tope del castigo no compensa el mayor descuento realizado a la misma población, y se generaría un desfinanciamiento del SGSSS.

**2.4. Impacto del PL 019 DE 2020 "Por medio de la cual se establece una disminución porcentual en la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)"**

El artículo 2 de este proyecto de ley, establece como incentivo de reducción del 10% del valor de la prima del SOAT para aquellos conductores que no hayan afectado la póliza en la anualidad anterior.

Teniendo en cuenta que la iniciativa de este proyecto de Ley tiene una similitud con el incentivo planteada en el literal b del proyecto de Ley 221 de 2020 de Senado, y teniendo en cuenta el análisis previamente realizado sobre esta propuesta; se puede concluir de igual forma que este aliciente del 10% podría ocasionar (de acuerdo con los supuestos allí planteados) una disminución del recaudo entre el 5% y 10% por SOAT-FONSAT que representan un ingreso importante para el financiamiento del SGSSS.

**\*20201200057251\***

**Al contestar por favor cite estos datos:**

**Radicado No.: 20201200057251**

**Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 12 de 15

**2.5. Impacto del PL 235 DE 2020 "Por medio de la cual se establecen incentivos para conductores ejemplares en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT y se dictan otras disposiciones"**

En el artículo 2 del presente proyecto de ley se busca ampliar la vigencia de la nueva póliza que se adquiera del SOAT, para aquellos vehículos que no hayan afectado la anterior y que, durante la vigencia de esta póliza, su placa no se encuentre vinculada a infracciones de tránsito.

Nuevamente es importante exponer que para el año 2019, el recaudo a cierre de la vigencia por concepto de SOAT-FONSAT fue de \$1.805.283.654.505,17. Realizaremos dos escenarios de descuento, el primero asume que el 50% de los aportantes reciban el incentivo y el segundo si el 100% de los aportantes son los beneficiarios:

<b>Población sujeta al Descuento</b>	<b>50%</b>	<b>100%</b>
Disminución en el recaudo	74.189.739.226,24	148.379.478.452,48

En este orden de ideas, dicho incentivo, reduciría los ingresos al SGSSS de entre el 4,1% y 8,2%, lo cual redundaría en un desfinanciamiento del aseguramiento en salud y demás conceptos que dependen de esta fuente de financiamiento.

Adicional a lo anterior, en este proyecto de Ley no se presenta un castigo que contrarreste los descuentos realizados, y en este sentido sería evidente la generación de un desfinanciamiento del SGSSS.

### **3. Posible incremento en el gasto vía reclamaciones**

**\*20201200057251\***

**Al contestar por favor cite estos datos:**

**Radicado No.: 20201200057251**

**Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 13 de 15

Con relación a los efectos sobre el gasto que se derivan de los proyectos de ley enunciados en líneas anteriores, es importante recordar la destinación de los recursos que provienen del recaudo del SOAT y FONSAT, esto es, indemnizaciones y gastos que se originen en accidentes de tránsito que involucren vehículos no identificados o no asegurados, pagos de gastos médicos de las víctimas de eventos catastróficos y terroristas, gastos

derivados del Programa de Atención Psicosocial y Salud integral a Víctimas, así como otros eventos aprobados por el Ministerio de Salud, hacen parte de los diferentes usos que según la norma<sup>2</sup> se le pueden dar a los recursos SOAT. Así mismo, una vez cubiertos los pagos mencionados, es viable que con el excedente se cubran gastos del régimen subsidiado, otros programas de salud pública, urgencias de colombianos en el extranjero y de extranjeros de países fronterizos. Finalmente, los demás pagos derivados del objeto de ADRES, previa cobertura de los riesgos dando prioridad al aseguramiento en salud también hacen parte de este listado.

Una vez se han expuesto los principales gastos asociados al recaudo SOAT – FONSAT, resulta de igual importancia enfatizar en la creciente evasión en la adquisición del seguro obligatorio en los últimos años.

---

<sup>2</sup> Reglamentado por el artículo 12, Capítulo III, Decreto 3990 de 2007, complementado por el artículo 2.6.1.4.1.2 de la Sección 1, Decreto 780 de 2016.

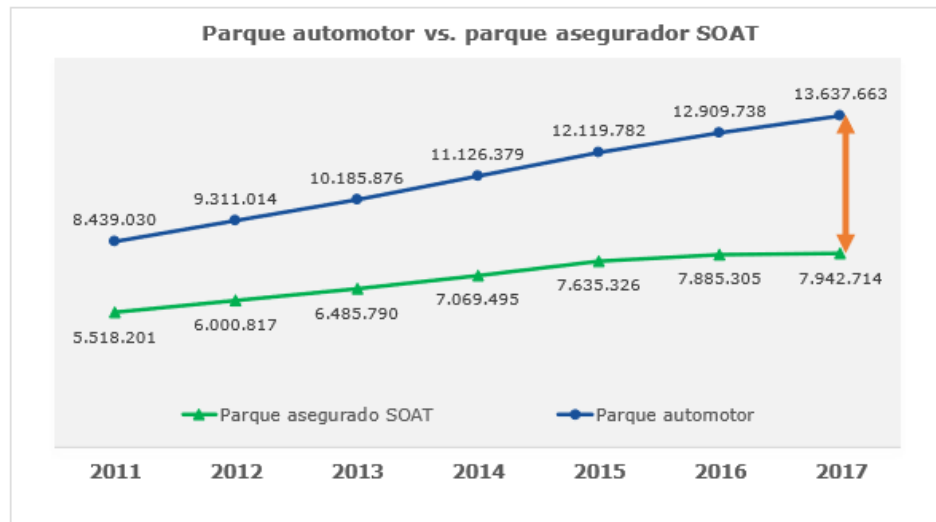
**\*20201200057251\***

**Al contestar por favor cite estos datos:**

**Radicado No.: 20201200057251**

**Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 14 de 15



Fuente: Fasecolda-RUNT

La anterior gráfica presenta la evolución del parque automotor y el asegurado, y muestra cómo en años recientes la diferencia entre las dos ha venido

creciendo. Al tiempo que esta brecha aumenta, también lo hacen los pagos por concepto de los servicios de salud y otras prestaciones económicas causadas por los accidentes de tránsito, de los vehículos evasores y los no identificados. En este sentido, dichos pagos presentaron un incremento del 50% entre 2016 y 2017, por un monto total de \$227 mil millones.

Lo anterior, y de acuerdo con lo expresado por Fasecolda, debe sumarse al efecto adicional sobre los recursos de la ADRES que ocasionaría el posible aumento de los vehículos que se dan a la fuga (denominados vehículos fantasma), por los conductores que preferirán escapar o aquellos que, a pesar de contar con el seguro suministren la placa de un vehículo no asegurado al momento de recibir la atención, en lugar de afectar la póliza, para evitar perder el posible descuento y obtener, en cambio, el recargo en la tarifa. Así mismo, se debe tener en cuenta el efecto adverso que podría causar la

**\*20201200057251\***

**Al contestar por favor cite estos datos:**

**Radicado No.: 20201200057251**

**Fecha: 2020-11-05 17:23**

Página 15 de 15

propuesta sobre la evasión al SOAT, derivado de aquellas personas que no estén dispuestas a cubrir el posible recargo de su póliza.

De esta manera, consideramos desde la ADRES que los proyectos de ley podría generar incentivos perversos orientados a no utilizar el SOAT a pesar de que se cuente con esta cobertura, lo que aumentaría el gasto vía "*reclamaciones por accidentes de tránsito*", al mismo tiempo que, de acuerdo con los argumentos esgrimidos a lo largo de esta comunicación, con base en los resultados de los estudios actuariales de la SFC y Fasecolda, el recaudo para los años siguientes se vería afectado de manera negativa.

Finalmente, sería pertinente realizar una evaluación técnica donde se debele la relación entre el precio del SOAT y la correspondiente demanda por este, en miras a lograr una mayor adquisición del seguro, teniendo en cuenta que, y como varias asociaciones de motociclistas (quienes son los principales evasores) exponen, son personas con bajos ingresos.

Cordialmente,

**FABIO ERNESTO ROJAS CONDE**

Jefe de la Oficina Asesora Jurídica - ADRES

Proyectó: Silvana Arango  
Insumo: Anya Salcedo  
Daniel Salazar