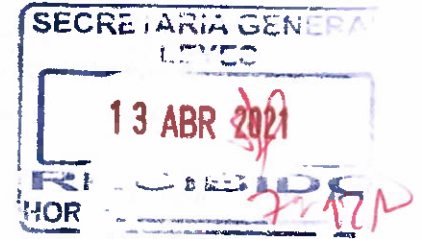




AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Representante a la Cámara

Bogotá D.C., abril de 2021.



Modifíquese al artículo 3° del Proyecto de Ley N° 019 de 2020, Cámara, acumulado con los proyectos de ley No. 155 de 2020 Cámara y 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".

"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 parágrafo 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. En ningún caso podrá incrementarse la tarifa de las primas del seguro con motivo en la ampliación de la cobertura de la que trata el presente artículo.

Parágrafo 1°. **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 2°. **Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT.** Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, fácultese 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)."

Exposición de motivos

Las tarifas vigentes para la prima del SOAT son considerablemente altas. A modo de ejemplo, conforme los precios establecidos para el año 2021, por la Superintendencia Financiera, una moto entre 100 c.c. a 200 c.c. debe cancelar una tarifa para adquirir el seguro por valor de \$495.000; una



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO

Representante a la Cámara

camioneta de 1.500 c.c. debe pagar por el seguro \$695.400 pesos; un vehículo de servicio público con capacidad superior a 10 pasajeros puede pagar \$397.250 pesos por el seguro. El propósito es que las tarifas no continúen aumentando.

Ahora bien, se comparte la financiación propuesta para la ampliación de cobertura del seguro en el presente proyecto de ley y se considera que es suficiente para dicho propósito. Del año 2016 al 2020, por pagos de comisiones de intermediación y otros gastos de expedición, las aseguradoras cancelaron 1.672.845.326.018 de pesos¹. Cifra económica alta que se considera suficiente para financiar la ampliación de la cobertura del seguro sin que se incrementen los precios de las pólizas con motivo en que los recursos destinados para la nueva cobertura fueron insuficientes.

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO

Representante a la Cámara

¹ Información suministrada por la Superintendencia Financiera en respuesta dada el 19 de febrero de 2021.



PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

Modifíquese el artículo 3 del Proyecto de Ley N° 019 de 2020 Cámara, acumulado con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 Cámara y 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 cual quedara así:

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 Ley 769 de 2002 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 1°. 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 2°. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación,

AQUIVIVE LA DEMOCRACIA

Cra 7ª. N° 8 – 68 Piso 5° oficina 530 Edificio Nuevo Congreso
Teléfonos: 4325100 ext. 3639
E-mail: buenaventura.leon@hotmail.com
Bogotá, Colombia.

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARIA DE LEGISLACION
13 ABR 2011



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).

BUENAVENTURA LEÓN LEÓN
Representante a la Cámara

AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Cra 7ª. N° 8 – 68 Piso 5° oficina 530 Edificio Nuevo Congreso
Teléfonos: 4325100 ext. 3639
E-mail: buenaventura.leon@hotmail.com
Bogotá, Colombia.



April
JHON ARLEY MURILLO

TU BIENESTAR
MI COMPROMISO



Aut Max
COLOMBIA RENACIENTE

**CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARIA GENERAL
LEYES**

13 ABR 2020

APROBADO

Bogotá D.C, abril de 2021

Honorable Representante
GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ
Presidente
CÁMARA DE REPRESENTANTES

ASUNTO: Proposición artículo nuevo al PL 019 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 Blanco,

De conformidad con lo consagrado en los artículos 112 a 115 de la Ley 5 de 1992, propongo ADICIONAR UN ARTÍCULO NUEVO al Proyecto de Ley 019 de 2020 Cámara, que indique:

"Artículo nuevo. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia Financiera remitirán, dentro de los tres (3) primeros meses del año, a las comisiones Sextas Constitucionales Permanentes del Congreso de la República un informe que contenga el estado y avances del país en el tema de seguridad vial y evasión en la adquisición del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)."

JUSTIFICACIÓN

Propongo lo anterior, por cuanto dicho informe serviría como soporte para hacer seguimiento y evaluar el impacto o efecto de la ley en estos temas, así como permitiría determinar las acciones faltantes por hacer o que pueden mejorarse; todo esto dirigido al fortalecimiento de las medidas de seguridad vial y a la reducción de ocurrencia de siniestros viales, así como a la promoción de la cultura de seguridad vial.

Propongo que el informe sea elaborado por el Ministerio de Transporte, como cabeza del sector, por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, adscrita a dicho ministerio y encargada de prevenir y controlar la siniestralidad vial, y la Superintendencia Financiera de Colombia, como encargada de vigilar y supervisar el cumplimiento oportuno de los compromisos de las entidades aseguradoras.

JHON ARLEY MURILLO BENITEZ
Representante a la Cámara
Partido Colombia Renaciente

SECRETARIA GENERAL
LEYES
07 ABR 2021
RECIBIDO
HORA: **3:54 PM**

Art NUEVO
Art 1

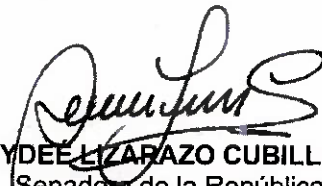
Proposición

Adiciónese un artículo nuevo proyecto de Ley N° 019 de 2020 Cámara, acumulado con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 Cámara y 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".

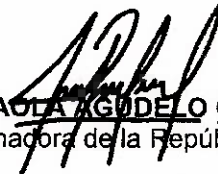
Artículo nuevo. Estrategias para incentivar comportamientos ejemplares en la vía. Las entidades del Sector Transporte desarrollarán estrategias que incentiven en los conductores comportamientos ejemplares en las vías, u otros comportamientos de cultura de seguridad vial que impliquen su interacción con los demás actores de la vía, esto de acuerdo con los lineamientos y estudios desarrollados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV, o la que haga sus veces.



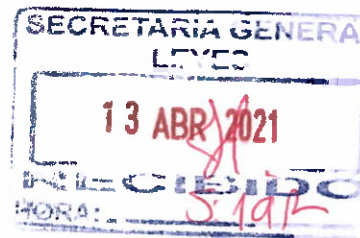
IRMA LUZ HERRERA RODRIGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá



AYDEE LIZARAZO CUBILLOS
Senadora de la República



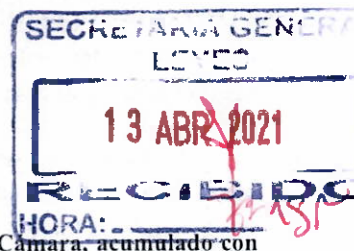
ANA PAULA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República





Bogotá D.C., abril de 2021.

Proposición



Adiciónese un artículo nuevo al Proyecto de Ley N° 019 de 2020, Cámara, acumulado con los proyectos de ley No. 155 de 2020 Cámara y 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 cual quedará así:

Artículo Nuevo. Presentación del Plan Nacional de Solución a las Problemáticas en el SOAT. El Gobierno Nacional en un término no mayor de 6 meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, deberá entregar en las Secretarías Generales tanto de Senado como de Cámara de Representantes un plan detallado de mitigación y superación de las problemáticas que afectan el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), de forma puntual, pero no exclusiva: la administración de los recursos por parte de las aseguradoras, la alta evasión, la alta accidentalidad e incremento de costos de coberturas, y el fraude sobre el seguro.

Dicho plan deberá ser expuesto ante el Congreso de la República en sesión plenaria por separado tanto al Senado de la República como a la Cámara de Representantes.

Exposición de motivos

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es un seguro obligatorio para los vehículos automotores que transiten en las vías de la nación. Su obligatoriedad se sustenta en una función social¹ relacionada con la atención inmediata, sin barreras administrativas o económicas, para las víctimas de accidentes de tránsito, incluso las ocasionadas por vehículos no asegurados o no identificados². Las coberturas a las víctimas son: atención médica, quirúrgica, farmacéutica, y demás gastos hospitalarios, gastos funerarios, indemnizaciones por incapacidades permanentes y gastos de transporte³.

Como se evidencia la relevancia del seguro es considerable dada la finalidad del mismo. Sin embargo, y a pesar de su importancia, desde hace unos años el seguro presenta dificultades que pueden poner en riesgo su sostenibilidad a futuro. Las principales causas que afectan la sostenibilidad del seguro son:

La administración de los recursos recaudados por las aseguradoras puede ser más eficiente. Un porcentaje alto de dinero recaudado por estas no se destina al pago de las coberturas del seguro. En respuesta dada el 19 de febrero de 2021, por la Superintendencia Financiera se entregó información sobre la destinación dada a los dineros que recaudan las aseguradoras por las pólizas SOAT que compran los ciudadanos. Al revisar los datos queda en evidencia que para los años 2015 a 2020, entre el 27% al 33% del total del dinero recaudado no se usa para pagar atenciones a personas con causa en siniestros de tránsito. En cifras económicas esa diferencia representa: para el año 2015, \$ 479.282 millones de pesos; para el 2016, \$ 485.366 millones de pesos; para

¹ Existen otras finalidades para el SOAT, las que se omitirán en la presente proposición. Para revisar las mismas revisar el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (de ahora en adelante EOSF) y el Decreto Único Reglamentario Salud 780 de 2016. Decreto 56 de 2015.

² En este caso los gastos son asumidos por el ADRES y los recursos provienen de las primas SOAT que pagan los conductores que las adquieren. Aproximadamente el 42% del recaudo de la prima SOAT se transfiere al ADRES.

³ Conforme a los artículos 193 y 194 EOSF, Decreto Ley 663 de 1993.

el 2017, \$ 538.468 millones de pesos; para el 2018, \$ 722.046 millones de pesos; para 2019, \$ 650.144 millones de pesos; en 2020, 598.325 millones de pesos.

Las cifras presentadas son considerablemente altas. A estas se podría brindar un manejo más eficiente en el que se destinen estos recursos al objetivo del seguro: dar garantía a los tratamientos médicos de víctimas de accidentes de tránsito y demás coberturas. Para ello, es necesario auditar la labor de las aseguradoras sobre la administración de los recursos que recaudan para dar un manejo más eficiente en beneficio de la ciudadanía.

Como segunda causa, se tiene una tasa de evasión alta. Para el 2020, el total del parque automotor fue de 15'955.484 vehículos, de estos 7'515.964 vehículos no contaban con el seguro, esto representa el 48% del total del parque automotor⁴. El resultado es cerca de la mitad de los vehículos en el país no tienen el seguro vigente. Por su parte las entidades territoriales en las que hay mayor número de vehículos sin SOAT son: en primer lugar Antioquia, seguida por Valle del Cauca, Bogotá, Cundinamarca y Santander⁵. Las sanciones para conducir sin portar el seguro son la imposición de una orden de comparendo D02 por valor de 1 salario mínimo mensual legal vigente y la inmovilización del vehículo⁶. Durante los meses de marzo a diciembre del año 2020 se presentaron 223.366 ordenes de comparendo y 51.561 inmovilizaciones por la misma infracción⁷, esto representa que son sancionados con inmovilización el 1% y con comparendo el 3% del total de vehículos que no cuentan con SOAT.

Como tercera causa que genera una amenaza para el SOAT se encuentra el incremento de la accidentalidad relacionada con tránsito. El número de víctimas atendidas por accidentes de tránsito a nivel nacional, entre 2015 a 2019, se incrementó en un 5%. En consecuencia, los valores reconocidos por las diferentes coberturas han incrementado de forma constante. FASECOLDA informó los valores reconocidos por cada cobertura durante los últimos 5 años: el crecimiento de los pagos por transporte fue del 41%; el de los gastos quirúrgicos, farmacéuticos, hospitalarios y médicos fue de 9%; el de los gastos por muerte y gastos fúnebres fue de un 5%; los gastos por incapacidad permanente e indemnizaciones se incrementaron en un 18%. Las entidades territoriales donde más se presentan accidentes y pagos por las coberturas son (de mayor a menor): Antioquia, este departamento ha aportado el 23% del total de víctimas en los últimos 5 años; Valle del Cauca, ha aportado el 16%; y Bogotá, el 10%; Santander y Atlántico, son el cuarto y quinto departamento con mayor accidentalidad en los últimos 5 años, entre ambos han aportado el 11% de víctimas de accidentes de tránsito⁸.

La cuarta causa que amenaza al SOAT son los fraudes. Para los años 2011 y 2012 (no se tiene información más reciente sobre el tema) la Cámara SOAT de FASECOLDA realizó una encuesta "*objeciones no subsanables SOAT*" por medio de este estudio se presentan las cifras que se evitaron pagar por fraude en el SOAT. Se aclara que no se tiene la información sobre qué dinero se ha pagado por fraudes al seguro. En el siguiente cuadro se presentan el tipo de acciones que generan objeciones por parte de las aseguradoras para no realizar el pago de la póliza SOAT reclamada.

⁴ Información suministrada por el Ministerio de Tránsito y Transporte.

⁵ Información suministrada por el Ministerio de Tránsito y Transporte.

⁶ Artículo 131 de la ley 769 de 2002.

⁷ Información brindada por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA).

⁸ Los anteriores datos fueron entregados por FASECOLDA en respuesta a diferentes solicitudes formuladas.

⁹ Revista FASECOLDA año 2013, pág. 63 a 67.





Tabla 1: Objeciones de Causales con Posible Intento de Fraude

Causales con Posible Fraude	Número de Objeciones	Participación Número	Valor de Objeciones (millones de pesos)	Participación Valor	Valor Promedio de Objeción (pesos)
No accidente de tránsito	6.416	10,2%	4.973	11,6%	775.094
Pólizas falsas, adulteradas o robadas	5.950	9,4%	3.695	8,7%	621.008
Concurrencia	2.541	4,0%	3.015	7,1%	1.186.541
Inconsistencia de documentos no subsanables	1.123	1,8%	1.251	2,9%	1.113.980
Servicios o entidades no habilitadas	1.756	2,8%	762	1,8%	433.941
Servicio cobrado previamente o doble cobro	1.039	1,6%	576	1,3%	554.379
Servicios no prestados	57	0,1%	13	0,0%	228.070
Póliza cancelada	0	0,0%	0	0,0%	-
Total	18.882	29,9%	14.285	33,5%	756.541

Revista FASECOLDA, año 2013, pág. 64.

De la anterior tabla se evidencia que hubo 18.882 reclamaciones que fueron objetadas por valor de 14.285 millones de pesos. De estas cifras las dos mayores actuaciones fraudulentas son el intento de pasar lesiones en la integridad de una persona como accidente de tránsito sin serlo y presentar pólizas falsas, adulteradas o robadas. Para el año 2016, la misma entidad informó el incremento de pérdidas de recursos para el seguro SOAT por fraudes entre los años 2013 a 2015, por valor de 160.000'000.000 (ciento sesenta mil millones de pesos), valor de reclamaciones fraudulentas ante entidades privadas. Se recuerda que el ADRES asume el pago de las coberturas del SOAT sobre los accidentes de tránsito ocasionados por vehículos sin la póliza vigente, no identificados o que se han fugado. Referente a este punto la entidad competente no dio respuesta sobre los montos perdidos, recuperados o impedido que se perdieran, referente a fraude para el seguro, a pesar de haberla solicitado. La respuesta se limitó a mencionar la presentación de 54 denuncias instauradas por la Unión Temporal FOSYGA 2014, en el marco de auditoría 043 de 2013, y otra radicada en 2019 directamente por el ADRES. Se considera la probabilidad de existencia de una cifra alta de costos por los fraudes al ADRES en cubrimiento de la póliza SOAT que se desconoce.

Con lo anterior se ha puesto en evidencia cuatro grandes problemáticas que afectan al seguro y amenazan la sostenibilidad del mismo. En la actualidad la tarifa del seguro para los diferentes vehículos se considera alta y de continuar empeorando la situación de los tres factores mencionados seguramente la tarifa continuará en aumento. Ello, porque es una obligación del Estado garantizar el objeto del proyecto de ley: la atención médica inmediata a las víctimas de accidentes de tránsito.

A este momento los ciudadanos que adquieren el pago de su póliza SOAT asumen cargas económicas adicionales por las personas que no lo adquieren y por la administración dada a los recursos que ellos pagan. Ellos deben subsidiar los accidentes de las personas que no pagan su seguro; asumen los excesos de los gastos para garantizar las coberturas de las víctimas por la alta accidentalidad; y deben asumir los costos de fraude. Se parte de la necesidad en tomar acciones para mejorar las condiciones vigentes del SOAT.

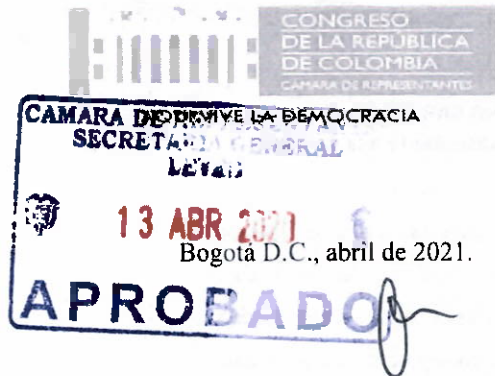
ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO
Representante a la Cámara



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA
CÁMARA DE REPRESENTANTES

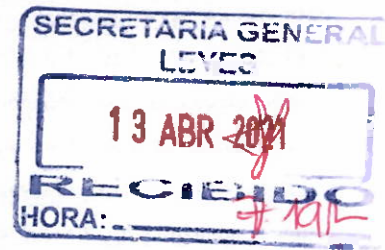
AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO
Representante a la Cámara



ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO
Representante a la Cámara

Aval



Proposición

Adiciónese un artículo nuevo al Proyecto de Ley N° 019 de 2020, Cámara, acumulado con los proyectos de ley No. 155 de 2020 Cámara y 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 cual quedará así:

ARTÍCULO NUEVO. Fortalecimiento de la ADRES. El Gobierno Nacional, deberá haber culminado dentro de los 6 meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, los estudios técnicos que permitan establecer la capacidad técnica, tecnológica y organizacional de la Administradora de los Recursos del SGSSS -ADRES- para adelantar los procesos de recuperación de cartera por los pagos que efectúa como consecuencia de los accidentes de tránsito de vehículos no identificados y/o no asegurados. Como resultado de este estudio, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en coordinación con el Ministerio de Tránsito y Transporte y el Ministerio de Salud y Protección Social, deberán implementar las medidas recomendadas en el estudio. Para ello, deberán destinar los recursos que permitan el fortalecimiento de la capacidad institucional y tecnológica del ADRES para recuperar los dineros dirigidos al pago de las coberturas que correspondan a esta entidad.

Dichos estudios deberán ser expuesto ante el Congreso de la República en sesión plenaria por separado tanto al Senado de la República como a la Cámara de Representantes.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

Los costos que asume el sistema de salud a través del ADRES por concepto de atención a víctimas de accidentes de tránsito de vehículos no identificados, en fuga o que no contaban con el seguro, es alta y su porcentaje de recuperación es bajo. Entre 2010 a 2018, el ADRES canceló \$1.085.014.000.000 de pesos por coberturas del seguro. Sobre esta cifra la oficina de Asesoría Jurídica – Grupo de Cobro coactivo del ADRES, ha adelantado procesos de cobro coactivo, para la misma vigencia (2010-2018) por valor de \$330.103.874.607, última cifra que solo representa el 30.42% del total del dinero pagado por el ADRES. Los pagos sobre lo reclamado equivalen a \$6.330.324.355, lo cual representa poco menos del 2% del total del dinero asumido por el ADRES¹.

¹ Congreso de la República, Gaceta No. 692 de 2020, exposición de motivos proyecto de ley 221 de 2020, pág. 5.



ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO
Representante a la Cámara

AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Es claro que la efectividad en el recaudo del ADRES es bastante reducida en comparación con el pago efectuado. Esa situación genera diversas circunstancias adversas como el mensaje de impunidad a los conductores infractores que se ven involucrados en accidentes de tránsito sin tener el SOAT vigente o que se fugan; incrementan los costos de las tarifas del SOAT de los ciudadanos que lo adquieren; reducen los recursos públicos para la salud y por consiguiente privan de atención médica a otras personas, entre otras.

Dado lo anterior es imperativo realizar un diagnóstico sobre las capacidades institucionales, técnicas, tecnológicas y de gestión del ADRES en la recuperación de cartera. Con ello, implementar medidas para mejorar las falencias encontradas.

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO
Representante a la Cámara

Constancia

A4 3



MAURICIO TORO ORJUELA
Representante a la Cámara- Bogotá

Proposición

PROYECTO DE LEY NÚMERO 019 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"

Modifíquese el artículo 3 del Proyecto de Ley 019 de 2020 Cámara de la siguiente manera:

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.~~

MAURICIO TORO ORJUELA
Representante a la Cámara- Bogotá



AQUIVIVE LA DEMOCRACIA

Constant

AV 3



Jose Luis Pinedo Campo
Representante por el Departamento del Magdalena

Modifíquese y adiciónese el parágrafo 2 del artículo 42 A del Proyecto 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 el e como a y el f como b, el cual quedará así:

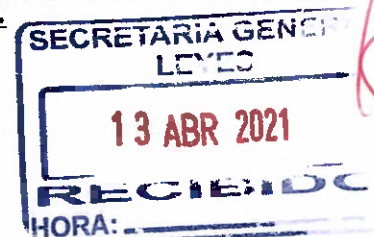
ARTÍCULO 42A.ÁMBITO DEL ASEGURAMIENTO OBLIGATORIO. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, previsto en el artículo 42 garantizará la cobertura de gastos por daños materiales a terceros, cubriendo la reparación o parte de ella de los bienes asegurables en caso de un choque simple entre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

La disminución porcentual de la tarifa del SOAT, prevista en el parágrafo 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 1°. 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 2°. 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) **y que en todo caso, en adelante se podrá realizar la renovación de la contratación de este seguro obligatorio de forma parcial, a juicio del propietario, por periodos trimestrales, siempre y cuando no haya cambio de propietario en el último año y sea vehículo particular.**



1
CALC



AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Jose Luis Pinedo Campo
Representante por el Departamento del Magdalena

JOSE LUÍS PINEDO CAMPO
Representante a la Cámara
Departamento de Magdalena

JUSTIFICACIÓN

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, contemplado en el artículo 42 de la ley 769 de 2002 garantiza 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, pero hay casos donde por tener la certeza que un vehículo no transitará en determinado tiempo o lapso de tiempo en las vías del territorio nacional, pues no es necesario que se contrate el seguro por la totalidad de un año, es decir, se debe dejar esa posibilidad en la ley, para que a juicio del propietario del vehículo, en eventos donde por ejemplo sale del país por una larga temporada y ese vehículo no queda a disposición de otra persona, en casos así, se debe dar la posibilidad que el contribuyente pueda por ese lapso poderse ahorrar el valor del mismo.



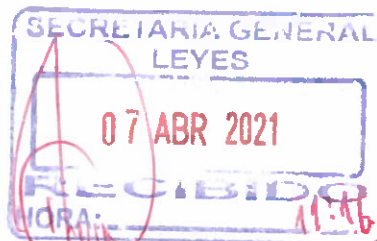
AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Jose Luis Pinedo Campo
Representante por el Departamento del Magdalena

JUSTIFICACIÓN

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, contemplado en el artículo 42 de la ley 769 de 2002 garantiza 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, pero hay casos donde por tener la certeza que un vehículo no transitará en determinado tiempo o lapso de tiempo en las vías del territorio nacional, pues no es necesario que se contrate el seguro por la totalidad de un año, es decir, se debe dejar esa posibilidad en la ley, para que a juicio del propietario del vehículo, en eventos donde por ejemplo sale del país por una larga temporada y ese vehículo no queda a disposición de otra persona, en casos así, se debe dar la posibilidad que el contribuyente pueda por ese lapso poderse ahorrar el valor del mismo.

C. J. Stancu



Doctores

GERMAN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ**Presidente****JORGE HUMBERTO MANTILLA**

Secretario General

Cámara de Representantes

PROPOSICIÓN

MODIFIQUESE el inciso primero del artículo 03 del proyecto de Ley No. Proyecto de Ley N° 019 de 2020 Cámara, acumulado con los Proyectos de Ley N° 155 de 2020 Cámara y 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 cual quedará así.

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 de manera subsidiaria 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.

Jaime Rodríguez Contreras
Oficina 614-615 Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 #8-68 ext. 3078-3079
2018-2022

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.

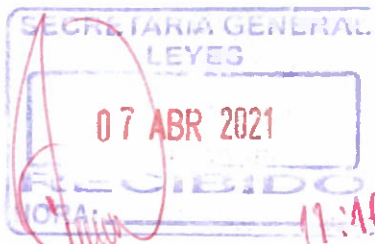
Parágrafo 2º. Facultades al Gobierno Nacional para la nueva cobertura del SOAT. Por tratarse de un seguro obligatorio de forzosa contratación, facúltese al Gobierno Nacional para que, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, señale con carácter uniforme las condiciones específicas de la 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).



JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS

Representante a la Cámara

Departamento del Meta



JUSTIFICACIÓN

De conformidad con la finalidad del SOAT, éste no tiene una destinación para daños materiales, por el contrario se creó con el fin de asistir de manera oportuna a las personas que puedan salir lesionadas en un accidente de tránsito. En ese orden de ideas se estaría desnaturalizando el objeto del seguro. Sin embargo, atendiendo la posibilidad de que pueda de manera subsidiaria cubrir estos daños materiales se propone la modificación radicada.

Aunado a ello se debe considerar que existe la obligación legal de adquirir un seguro contra todo riesgo que cubra los daños ocasionado a terceros de conformidad a la responsabilidad civil extracontractual del Código Civil, artículo 2341.


JAIME RODRIGUEZ CONTRERAS
Representante a la Cámara
Departamento del Meta

Jaime Rodríguez Contreras
Oficina 614-615 Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 #8-68 ext. 3078-3079
2018-2022

PROPOSICIÓN ELIMINATORIA

Elimínese el siguiente artículo del Proyecto de Ley número y No. 019 de 2020C acumulado con los proyectos de Ley No.155 de 2020 Cámara y No. 221 de 2020 "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."

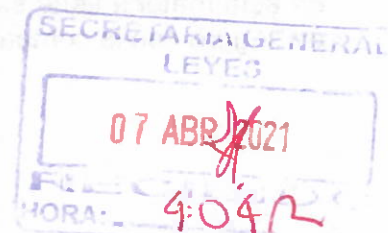
Artículo 3. Adiciónese el artículo 42A a la Ley 769 de 2002, así:

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, fúltese 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).



AQUIVIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 No. 8-68 Of. 408B-Bogotá, D.C.
PBX: 4325100 Ext 4482-3432
gabriel.vallejo@camara.gov.co

Cordialmente



GABRIEL JAIME VALLEJO CHUJFI
Representante a la Cámara por Risaralda

JUSTIFICACIÓN

Es importante destacar que la naturaleza jurídica del SOAT lo clasifica como un **seguro de accidentes personales, enmarcado dentro de la clasificación de los seguros de personas** y por ello le son aplicables los artículos 1137 a 1162 del Código de Comercio, es decir, que **el SOAT es un seguro de naturaleza de accidentes personales y no de daños**. Por ello, **la afectación del seguro no está condicionada a la responsabilidad del tomador causante del daño, además cabe anotar que, el SOAT al ser un seguro de accidentes personales con una finalidad de tipo social y solidario que busca proteger la vida, salud e integridad de las víctimas de accidentes de tránsito**, en ningún caso da cobertura a su patrimonio.

No es loable adicionar coberturas al SOAT inherentes a seguros de daños, pues **la finalidad de este seguro es la protección de las víctimas de accidentes de tránsito y en ningún caso procede destinar los recursos para el pago de daños a bienes de terceros causados en el accidente**. La propuesta puede resultar inviable, dada la limitación de los recursos del SOAT para la atención de las víctimas de accidentes de tránsito y adicionar una nueva cobertura para el pago de bienes de materiales de terceros, **haría inviable e insostenible la operación del seguro para atender a las víctimas**.

Adicionalmente, el contrato de intermediación de seguros es propio del derecho Comercial, esta figura corresponde a las actividades ejercidas por los corredores y agentes de seguros, cuya principal función es la de estudiar los requerimientos que en esta materia tiene su cliente futuro "tomador" con el fin de suscribir un contrato de seguro con la compañía aseguradora que le expida la respectiva póliza.

Los intermediarios son actores económicos fundamentales para el funcionamiento eficiente del mercado de seguros. Particularmente en relación con el SOAT, los intermediarios de seguros cumplen una función relevante, pues si bien, actualmente la póliza cumplió un proceso de desmaterialización y puede ser obtenida de forma electrónica, en muchos municipios del país las personas no cuentan con una conexión a para la suscripción de la póliza por medios digitales, dejando como única opción la compra física de la póliza a través de los intermediarios de seguros en agencias o corredores que lo comercialicen.

Dicho lo anterior, la eliminación de la comisión que se reconoce a los intermediarios de seguros en su calidad de actores económicos para la comercialización del SOAT, no solo afectaría la relación jurídica privada entre el asegurador y el intermediario, sino también, la posibilidad de adquirir la póliza por parte de las personas que no tienen acceso a medios tecnológicos, motivo este, que incentiva la evasión del seguro por la dificultad de acceso para su consecución.

Frente al uso de herramientas tecnológicas, las políticas encaminadas al mejoramiento de aspectos relacionados con la movilidad y seguridad vial se encuentran en cabeza del Ministerio de Transporte, lo que permite entrever que no es dable asignar esas funciones u asignar el desarrollo de estas políticas con cargo al SOAT, el cual tiene un fundamento y objeto diferente y no es una función que deba estar en cabeza de personas jurídicas de derecho privado. Por lo cual, la iniciativa propuesta debe ser desarrollada por el Ministerio de Transporte y no corresponde asignar recursos del SOAT para la implementación de dichas políticas, pues cambiar la destinación de recursos va en detrimento de la atención de las víctimas de accidentes de tránsito.

Frente a la propuesta, es importante recordar que el Ministerio de Transporte es el organismo del Gobierno Nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país (Decreto 087 de 2011). A su vez el Artículo 3° de la Resolución 11268 de 2012 del Ministerio de Transporte, acerca de la implementación de nuevas tecnologías asociadas con los informes de accidentes de tránsito, define expresamente que únicamente estarán en cabeza de las

AQUIVIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 No. 8-68 Of. 408B-Bogotá, D.C.
PBX: 4325100 Ext 4482-3432
gabriel.vallejo@camara.gov.co



**GABRIEL
VALLEJO CHUJFI**
MARCAMOS LA DIFERENCIA

autoridades de Transito, quienes son encargados y están facultados para desarrollar propuestas relacionadas con dichas materias.

AQUIVIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 No. 8-68 Of.408B-Bogotá, D.C.
PBX:4325100 Ext 4482-3432
gabriel.vallejo@camara.gov.co

PROPOSICIÓN ELIMINATORIA

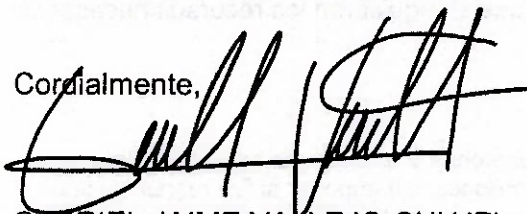
Elimínese el siguiente artículo del Proyecto de Ley número y No. 019 de 2020C acumulado con los proyectos de Ley No.155 de 2020 Cámara y No. 221 de 2020 "Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones."

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

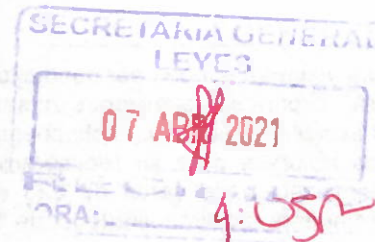
~~Parágrafo 1°. De los incentivos. Los propietarios de los vehículos que registren un buen comportamiento vial serán objeto de la disminución en el valor del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), así: a) En caso de no reportar accidentes de tránsito dentro del año inmediatamente anterior 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 del (25%) en el valor de la tarifa del SOAT; d) en los cuatro (4) años inmediatamente anteriores no hizo uso del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, tendrán un descuento del treinta por ciento del (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 del (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.~~

Cordialmente,



GABRIEL JAIME VALLEJO CHUJFI
Representante a la Cámara



AQUIVIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Carrera 7 No. 8-68 Of. 408B-Bogotá, D.C.
PBX: 4325100 Ext 4482-3432
gabriel.vallejo@camara.gov.co

JUSTIFICACIÓN

La incorporación de estos descuentos afecta la sostenibilidad del SOAT y, por lo tanto, la atención en salud de las cerca de 700 mil víctimas que anualmente son atendidas con cargo a este seguro. Cabe anotar que, el valor de estas atenciones supera el \$1,6 billones anuales¹, pues para poder pagar el valor de las atenciones de todas las víctimas de accidentes de tránsito, **el SOAT funciona como una gran bolsa de recursos en la que se necesitan los aportes de la totalidad de los tomadores del seguro, pues es imposible cubrir tal magnitud sólo con las primas de los que se siniestran.**

Con el fin de recaudar los recursos necesarios para poder atender los siniestros y la operación del ramo, cada año la Superintendencia Financiera de Colombia hace los análisis técnicos pertinentes para determinar la tarifa de dicho seguro. Así, **en la medida que se necesiten menos recursos para atender los siniestros, la tarifa del seguro se reduce (como sucedió con la tarifa de 2021 que se redujo frente a la del 2020) y si aumentan las exigencias de recursos ya sea por un mayor número de víctimas en un año o mayor costo de la atención en salud, la tarifa deberá aumentar para que esa gran bolsa de recursos alcance.** Los descuentos sobre la tarifa SOAT, propuestos en esta iniciativa, llevarían a un muy probable aumento en la tarifa de este seguro porque sin duda, bajarían los aportes a esa gran bolsa de recursos de donde se cubren todas las atenciones a las víctimas de accidentes de tránsito.

En el SOAT, **la proporción de pólizas que registran un siniestro al año es de alrededor del 10% del total de pólizas vigentes, por lo tanto, los descuentos propuestos en la iniciativa aplicarían a cerca del 90% de las pólizas, lo cual haría financieramente inviable este seguro.** Esto tendría un efecto aún más adverso, teniendo en cuenta que **la iniciativa propone implementar descuentos sobre la tarifa SOAT, pero no garantiza que baje el número de víctimas de accidentes de tránsito, ni que baje el costo de sus atenciones;** Es decir, es como si se esperara que con menos recursos el seguro deba cubrir lo mismo, pero esto no es posible a menos que se equilibren los recursos necesarios mediante una mayor tarifa del seguro.

¹ Las víctimas pueden ser conductores, pasajeros o peatones y a cada uno se le garantiza que el SOAT cubrirá sus atenciones en salud hasta por \$24 millones, sin importar si fue responsable o no del accidente, o si en un solo choque resultaron 1 o 50 personas lesionadas: cada una cuenta con esos recursos para su recuperación, o en caso de fallecimiento, sus familiares recibirán una indemnización de cerca de \$23 millones y en caso de que queden con incapacidad total y permanente recibirán alrededor de \$5 millones

El SOAT contempla subsidios en la tarifa de vehículos como las motos, que se cubren con una mayor tarifa de los vehículos como carros, camperos y camionetas. Si no existiera este esquema de subsidios, la póliza de una moto costaría más de \$1 millón, pero la de un automóvil familiar, tendría una tarifa por debajo de \$50 mil (FASECOLDA, 2021). Es así como **el esquema de subsidios que opera en el SOAT ayuda a que el sistema propenda por la suficiencia, la equidad y la moderación en el valor del seguro.**

Además, **el 45% de los recursos que se recaudan a través del SOAT se destinan principalmente al sistema general de salud a través de la ADRES y el 55% restante, es lo que se utiliza para cubrir los siniestros y la operación del ramo.** Este tipo de seguro es un instrumento a través del cual se recaudan alrededor de \$2 billones anuales que se transfieren directamente al sistema nacional de salud y cerca de \$87 mil millones que se transfieren a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV); **el efecto de una medida como la que se propone con este proyecto de ley necesariamente llevaría a una disminución de recursos para el sistema de salud y para la ANSV, pues cualquier disminución vía descuentos, implica un menor recaudo para esas entidades.**

Esta propuesta, **haría muy difícil la implementación del esquema de subsidios cruzados en la tarifa, pues llevaría al sistema a un nivel de incertidumbre y volatilidad** que tendría más sentido que todos pagaran lo que representa su riesgo, aunque ello implique llevar a que el subsidio que se otorga en la tarifa de las motos sufriera una eventual disminución o eliminación. Los efectos de este proyecto son adversos, pues la bolsa de recursos para cubrir las víctimas de accidentes de tránsito sería imposible pretender cubrirlo con recargos a los que sí usaron el SOAT y eso llevaría a una insuficiencia de recursos que terminaría acabando con el este seguro que cubre a todos los habitantes del país.

