

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE
PROYECTO DE LEY 318 DE 2022 CÁMARA

“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 2161 DE 2021 QUE ESTABLECE 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 ADICIONA UN NUMERAL AL ARTÍCULO 7 DE LA LEY 1383 DE 2010 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Bogotá, D. C., Octubre 31 de 2023

Doctor
Julian David López Tenorio
Presidente Comisión Sexta Constitucional
Honorable Cámara de Representantes
Ciudad

Honorable Presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación que nos fue encomendada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la H. Cámara de Representantes, y de conformidad con los arts. 144, 150 y 156 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos presentar **INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE** del *PROYECTO DE LEY 318 DE 2022 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 2161 DE 2021 QUE ESTABLECE 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 ADICIONA UN NUMERAL AL ARTÍCULO 7 DE LA LEY 1383 DE 2010 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”*

1. Contexto del Proyecto:

El Proyecto de Ley fue presentado el 12 de diciembre 2022 y publicado en la Gaceta del Congreso N° 1706 de 2022, es un Proyecto de origen parlamentario con autoría de los Honorables Representantes Hugo Danilo Lozano Pimiento, Juan Felipe

Corzo Álvarez, Edinson Vladimir Olaya Mancipe, Eduard Alexis Triana Rincón, Alexander Guarín Silva, Yenica Sugein Acosta Infante, Modesto Enrique Aguilera Vides, y los Honorables Senadores Paloma Susana Valencia Laserna, Andrés Felipe Guerra Hoyos, Enrique Cabrales Baquero.

El Proyecto de Ley pretende establecer facilidades para la adquisición e incentivar la compra y evitar la evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

2. Objetivo y contenido del proyecto:

El proyecto de ley , tiene como propósito modificar la Ley 2161 de 2021, que establece medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT), que modificó la ley [769](#) de 2002.

Con el fin de establecer facilidad para la adquisición e incentivar la compra y evitar la evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el presente Proyecto de Ley propone **establecer unas condiciones favorables para adquirir el seguro obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) bajo la premisa de incentivar al usuario en la adquisición de este.**

Igualmente, pretende regular las recomendaciones con base en los resultados del seguimiento sobre seguridad vial, e implementar medidas para combatir la evasión fiscal al seguro obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, y buscar estrategias antifraude al momento de accidentes de tránsito, la idoneidad de los sistemas de atención y los reclamos de accidentes de tránsito, así mismo que los propietarios de motocicletas o los usuarios que demuestren comportamientos inadecuados o en contra de las normas vigentes del SOAT, tengan un correctivo y/o sanción por la afectación inadecuada del SOAT y reiterativa de este.

3. Intervenciones

- **FASECOLDA:** El pasado 20 de febrero del año en curso, allegó al despacho del coordinador ponente un oficio de asunto: Comentarios al Proyecto de Ley 318 de 2022 Cámara por parte de Fasecolda, en el que afirma:

- La implementación de vigencias por SOAT para periodos de 6 meses es viable para facilitar el acceso al seguro o para los casos que no se utiliza determinado vehículo durante todo el año.
- Debe evaluarse el riesgo y costo fiscal que implicaría para la ADRES y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, pues podrían recibir recursos de forma discontinua, si es que el ciudadano deja pasar un tiempo antes de volver adquirir una póliza.
- Debe realizarse una evaluación de la tarifa por la superfinanciera ya que algunos meses presentan siniestralidad más alta que otros y eso se debe reflejar en la tarifa.
- El Artículo 3 del Proyecto que limita la póliza SOAT a máximo 2 accidentes por semestre y 4 al año, previa valoración del comportamiento del conductor, no tiene en cuenta que actualmente, la poliza Soat no tiene en cuenta la responsabilidad en la causación de los accidentes, adicionalmente en el año 2022 el 89% de afectación es por única vez la póliza. **Por tanto, permitir hasta cuatro utilizations del SOAT en un año no soluciona ni aporta nada para que cambie la solución actual.**
- La implementación de vigencias de la póliza del SOAT por periodos de 6 meses sería viable para facilitar el acceso al seguro o para los casos en los que no se utilizara determinado vehículo durante todo el año.

4. Justificación:

El Proyecto de Ley 318 de 2022 Cámara, pretende que los usuarios del Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito SOAT, tengan mayor acceso en la adquisición de este, igualmente propone fomentar un comportamiento adecuado, 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 para los actores viales en Colombia..

Por tal motivo, el 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 Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

Es necesario incentivar la adquisición y renovación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que los propietarios y/o conductores de vehículos a nivel nacional, puedan adquirir este seguro de forma más flexible, para un término de seis (6) y/o doce (12) meses de vigencia, según sea el beneficio económico que ha bien tenga el adquirente o la modalidad que más se ajuste a sus necesidades.

Este proyecto de Ley busca modificar la Ley 2161 de 2021, que modificó la Ley 769 de 2002, en su artículo 42, que regula el valor del cobro de la tarifa del seguro obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) bajo las premisas de incentivar la adquisición de este.

Así las cosas, la adquisición puede ser de dos (2) veces al año, es decir; lo pueden adquirir ya sea a una vigencia de seis (6) meses para más facilidad del pago en dos periodos; y se mantiene la modalidad de adquisición anual (cada 12 meses), para los que así lo deseen obtener según sus necesidades económicas.

Igualmente, el proyecto pretende que la entrega de cascos y chalecos reglamentarios sea asumida por el vendedor o concesionario del vehículo (motocicleta) al momento de realizar la venta y que esta entrega sea obligatoria por parte de los concesionarios, en la venta de motos en todo el territorio nacional, implementos que deben ser de protección en seguridad vial y garantizan la debida reglamentación vigente. La utilización del casco y elementos de seguridad vial para los motociclistas, moto-triciclos, moto carros y cuatrimotos, expedida por el ministerio de transporte en la Resolución No. 23385 de 2020.

Según estudios de CESVI Colombia, que es el Centro de Experimentación y Seguridad Vial enfocada en el desarrollo de productos y servicios para la industria automotriz, **el casco en Colombia en la gran mayoría de usuarios no presenta las medidas mínimas para protección en caso de siniestro vial.**

La participación de CESVI Colombia en el proceso de testeo de cascos para usuarios de motocicletas, bajo los estándares de ese entonces (año 2012), año en el cual se instaló el laboratorio para realizar ensayos destructivos, junto con el desaparecido Fondo de Prevención Vial (FPV). Allí se evaluaron más de 200

referencias y alrededor de 1.200 cascos bajo el estándar NTC 4533 de 2004 que tenía como referente la norma británica BSI 6658; dando como resultado que los cascos en Colombia no cumplían con la norma vigente¹.

5. Cifras en torno accidentalidad y SOAT * Presentación Fasecolda.

Motos sin equipamiento de seguridad

La mayor parte de las motocicletas que se venden en Colombia, no podrían comercializarse en otros países por no reunir los requisitos mínimos de seguridad, por ejemplo, sistemas de frenado ABS.

Un estudio reciente de Cesvi Colombia que incluyó una muestra de más de 600 mil motocicletas vendidas en Colombia, de las cuales el 97% corresponde a motos entre 0 y 250cc, demostró que:

- 6% de las líneas comercializadas entre los 0 y los 125cc cuentan con luz de freno y direccionales LED
 - 1% cuenta con sistema de freno combinado CBS
 - 23% tiene luz de circulación diurna LED
 - 76% cuenta con freno de disco delantero.
- Ninguna de las 82 líneas analizadas cuenta con el equipamiento requerido para cumplir la línea base de seguridad de los estándares internacionales. En este sentido Colombia no ha tenido una regulación definida para prevenir y disminuir accidentes en la vía.



fasecolda

De cada siniestro vial que se presenta el 87% de las víctimas corresponden a accidentes donde estuvo al menos una moto involucrada.

Víctimas de accidentes de tránsito atendidas con cargo al SOAT, por tipo de vehículo

El 87% de las víctimas corresponden a accidentes donde estuvo al menos una moto involucrada.



Fuente: Fasecolda

Estos datos NO incluyen las víctimas de siniestros viales de vehículos no asegurados o no identificados que se cubren con recursos transferidos a la ADRES, por lo que el total de víctimas en el país es mayor.




fasecolda

¹ <https://www.revistaautocrash.com/uso-del-casco-desde-la-normativa-y-la-reglamentacion/>

La Agencia Nacional de Seguridad Vial aseguró que de acuerdo con el balance de siniestralidad vial del 2021 realizado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, **Colombia cerró el año con 7.270 personas fallecidos en siniestros viales. De esta cifra, 4.312 fallecidos corresponden a motociclistas, 1.566 a peatones, 852 a usuarios de vehículos y 471 a usuarios de bicicletas.**

Para 2022 hubo un total de 8.264 personas fallecidas en siniestros viales a saber:

Fallecidos por Actor Vial:

UsuarioVia	2022
 Peatón	1.799
Sin Información	44
 Usuario de bicicleta	453
 Usuario de moto	4.914
Usuario de otros	65
Usuario de V.Individual	632
Usuario T.Carga	219
Usuario T.Pasajeros	138

Fallecidos por Departamento:

Departamento	2022
Amazonas	4
Antioquia	1.039
Arauca	65
Archipiélago San Andrés, Providencia Y Santa Catalina	18
Atlántico	288
Bogotá Dc	612
Bolívar	295
Boyacá	265
Caldas	162
Caquetá	80
Casanare	148
Cauca	297
Cesar	309
Chocó	30
Córdoba	312
Cundinamarca	599
Departamento Sin Asignar	1
Guainía	3
Guaviare	15
Huila	331
La Guajira	126
Magdalena	254
Meta	299
Nariño	238
Norte Santander	242
Putumayo	109
Quindío	131
Risaralda	170
Santander	419
Sucre	130
Tolima	347
Valle Del Cauca	913
Vaupés	2
Vichada	11
Total	8.264

El Principal vehículo de accidentalidad vial es el usuario de motocicleta, que en 2022 fallecieron 4.914 personas.

A su vez, frente a la alta tasa de accidentalidad en las regiones apartadas de la capital donde solo cuentan con hospitales de nivel (1) uno y/o (2) dos de atención en salud, y que por accidentes o siniestros viales que se presentan en estas regiones, requieren ser remitidos a hospitales de niveles 3, y/o 4 de alta complejidad de atención, **se hace necesario que el SOAT, asuma el costo del traslado aéreo de la persona que resultó gravemente lesionada, y que, para salvaguardar el derecho fundamental a la vida y a la salud el último mecanismo posible sea el transporte de este, por vía aérea.**

Igualmente **se busca que un asegurado del SOAT, que cuente con una vigencia de este seguro a doce (12) meses, podrá afectar el mismo hasta por 4 veces durante la vigencia. Con esto lo que se pretende es que el conductor o tomador del seguro actúe con precaución y prevención para lo cual se pone una limitante en el número de afectaciones al seguro obligatorio SOAT,** estaríamos hablando frente a una imposición de una sanción en cuanto a la suspensión de la licencia de tránsito, conllevando a la conducta del infractor a tomar una responsabilidad y deber de cuidado al momento de conducir, en el mismo sentido de suspensiones por no obrar con el debido cuidado y precaución de no dañar la vida y salud de las demás personas.

Así lo señaló la corte constitucional en sentencia C-320 de 2022:

“la propiedad tiene una función social y ecológica, de la cual se desprenden unos deberes de diligencia y vigilancia respecto del bien sobre el cual esta recae, por una parte y, por la otra, en todo caso, frente al incumplimiento de los deberes que la ley impone, para que haya lugar a la sanción, deben respetarse las reglas propias del proceso administrativo sancionatorio en el cual se garanticen los derechos fundamentales de audiencia, defensa, contradicción y, en general del debido proceso”.

A través de este proyecto se pretende que el conductor tomé conciencia y de igual forma evite el fraude que en muchas ocasiones ha afecta nuestro sistema, tal es el caso y hechos que vemos a diario que, **un tomador del seguro obligatorio SOAT, ha llegado a afectar en menos de un año hasta 14 veces, lo que es entendido a toda luz que es una forma de defraudé al sistema.**

De lo anterior se estima que la nueva implementación del SOAT contribuirá en disminución de accidentes de tránsito y el número de afectaciones a este, así como el incentivo en la adquisición del seguro obligatorio de accidente de tránsito SOAT, para lo cual más propietarios podrán beneficiarse de la adquisición del seguro, así como más propietarios podrían renovarlo oportunamente

6. Panorama de la evasión en la adquisición del SOAT 2020:

El ex presidente de FASECOLDA doctor Miguel Gómez, dio a conocer las siguientes siete (7) cifras de las cuales nos permiten evidenciar la problemática de la evasión de SOAT:

- En abril de 2020 la expedición de pólizas del SOAT se redujo en 312.102, pasando de 645.708 en el 2019, a 333.606 en 2020.
- En el 2019, cerca de siete millones de vehículos inscritos en el RUNT, es decir, el 46,2% del parque automotor del país, circulaban por las vías colombianas sin SOAT.
- De los 15,3 millones de unidades que componen el parque automotor, 8,9 millones, es decir el 58% son motocicletas y 6,4 millones, el 42% son otros vehículos, pero en cambio apenas 3,5 millones de motos tenían SOAT y 4,6 millones de otros vehículos, contaban con dicha póliza.
- Cada año el SOAT realiza pagos por servicios médicos prestados a 3.000 reclamantes distintos (Prestadores de Servicios Médicos) en todo el país. Sin embargo, el 30,3% de este dinero se paga sólo a 15 reclamantes los cuales están ubicados en su mayoría en el Valle del Cauca, Antioquia y Atlántico. - Panorama de la evasión en la adquisición del SOAT años anteriores: Según cifras del Runt y Fasecolda, a nivel nacional la evasión en la adquisición del SOAT es cercana al 45%, y solo siete de las 32 regiones se encuentran por debajo de este promedio. Y pese a esta cifra, el número de automotores que adquirieron la póliza entre

7. Cifras SOAT de 2023

Cifras del Runt, publicadas por Motor, revelaron que **durante el primer semestre de 2023 más de 6,7 millones de motos no adquirieron el seguro, cifra que representa 78% de la totalidad de este tipo de vehículos. Los números muestran que, a pesar de la iniciativa, los conductores de motocicletas no ven**

atractiva la adquisición del Soat; por esta razón, las motos lideran la evasión del seguro.²

Fasecolda advirtió sobre la omisión de compra del Soat y alertó sobre el hecho de que para las motos de bajo cilindraje los conductores no compraron el Soat, lo cual es considerado como un "fracaso": el Gobierno esperaba que con los descuentos el parque automotor de motocicletas asegurado subiera contundentemente este año.

El ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, aseguró que el Soat presenta algunos retos. En primer lugar dijo que hay una dificultad en su compra, además afirmó que "las plataformas están cerradas y hay que buscar los mecanismos para que sea fácil otra vez acceder a él".³

8. Discusión y aprobación en Primer Debate en la Comisión Sexta de la Cámara:

En Sesión del 24 de mayo de 2023, fue discutido, votado y aprobado⁴ el presente proyecto de Ley sobre el cual se presentaron 2 proposiciones; una de la Representante Lina Garrido que fue avalada y aprobada al artículo 5, que se mantiene en las mismas condiciones, y otra del Representante Cristóbal Caicedo que el representante decidió dejarla como constancia.

De esta forma se aprobó por unanimidad el articulado con la proposición avalada. Es por este sentido que se propone para segundo debate ante la plenaria de la cámara mantener el articulado aprobado por la comisión.

9. Consideraciones Finales:

Como ponente del Proyecto de ley **318 DE 2022 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 2161 DE 2021 QUE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA ADQUISICIÓN, RENOVACIÓN Y NO EVASIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT), SE MODIFICA LA LEY**

² <https://www.runt.com.co/sites/default/files/CIFRAS%20RUNT%20%281%29.pdf>

³ <https://www.larepublica.co/finanzas/pese-a-la-reduccion-a-la-mitad-del-precio-del-soat-78-de-las-motos-no-lo-adquirieron-3678483>

⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=vexOHu5CNGc>

769 DE 2002 Y ADICIONA UN NUMERAL AL ARTÍCULO 7 DE LA LEY 1383 DE 2010 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, me permito resaltar que el proyecto reconoce no solo la importancia del SOAT sino su legalidad y constitucionalidad, y que merece la pena que sea una obligación para cada uno de los propietarios de vehículos que transiten en el territorio nacional, vemos la necesidad de realizar las modificaciones expuestas en este proyecto, pues buscamos que todos los usuarios puedan adquirirlo de manera oportuna y puedan hacer uso de manera legal de este, así mismo que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito brinde una cobertura más amplia a las regiones apartadas del territorio nacional.

10. CONFLICTO DE INTERESES

De acuerdo con lo establecido en el artículo 1 de la ley 2003 de 2019, por medio del cual se modifica el artículo 286, de la ley 5 de 1992: “Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos De intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) **Beneficio particular:** aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) **Beneficio actual:** aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión

c) **Beneficio directo:** aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

(...)

En ese sentido, tendrán conflictos de interés aquellos congresistas que tengan un interés actual, directo y particular en relación con la iniciativa legislativa que se discuta y cuyas disposiciones y consecuencias los beneficien.

Dado que este proyecto de Ley pretende ser de carácter general y abstracto, consideramos que no existe conflicto de interés para ningún miembro del Congreso.

Sobre este asunto ha señalado el Consejo de Estado (2019):

“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que por ser el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”.

No obstante, se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la ley 5 de 1992 modificado por la ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales y poder presentar sus impedimentos.

11. IMPACTO FISCAL

Con la nueva adquisición del SOAT se va a contribuir al ahorro de recursos del Estado, por lo que no tendría un impacto fiscal negativo, sino por el contrario aumentaría el recaudo por disminución en la evasión de la adquisición del seguro de tránsito obligatorio SOAT al País, ya que se busca es disminución de la evasión del pago del SOAT.

Igualmente, 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

12. Proposición

Con fundamento en lo anteriormente expuesto proponemos a la Plenaria de la Cámara de Representantes **dar segundo debate al Proyecto de ley número 318 de 2022 Cámara**, “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 2161 DE 2021 QUE ESTABLECE 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 ADICIONA UN NUMERAL AL ARTÍCULO 7 DE LA LEY 1383 DE 2010 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”, **con base en el articulado aprobado por la comisión sexta de la Cámara de Representantes.**

Cordialmente,


EDUAR TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá


YULIETH ANDREA SÁNCHEZ
Representante a la Cámara

13. Texto propuesto para segundo debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes: Se propone para segundo debate el texto aprobado por la Comisión Sexta de la Cámara en Primer Debate.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 318 DE 2022 CÁMARA,

“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 2161 DE 2021 QUE ESTABLECE 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 ADICIONA UN NUMERAL AL ARTÍCULO 7 DE LA LEY 1383 DE 2010 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El Congreso de la República

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.

Artículo 2°. Adiciónese el párrafo 4° al artículo 42 de la ley 769 de 2002 el cual quedará así:

Parágrafo 4°: Los propietarios de los vehículos que transiten por el territorio nacional, deberán adquirir el seguro obligatorio SOAT, con una vigencia y cobertura de seis (6) y/o doce (12) meses, cuya compra será a voluntad del tomador; la compañía de seguro deberá incluir dicho servicio dentro de su portafolio.

Artículo 3°. Adiciónese el numeral 8 al artículo 7° de la Ley 1383 de 2010 que modificó el artículo 26 de la ley 769 de 2002. El cual quedará así:

8. Cuando el comportamiento del conductor, sin la debida precaución y prevención, conlleve e incurra en la utilización y afectación del seguro obligatorio SOAT, por más de cuatro (4) veces en la vigencia de la póliza de 12 meses, de las cuales no podrá exceder de dos (2) veces por cada seis meses en la afectación al Seguro obligatorio (SOAT).

Artículo 4°. Adiciónese un párrafo al artículo 94 de la ley 769 de 2002 el cual quedará así:

Parágrafo: Los concesionarios y/o puntos de venta y comercialización de motos, deberán garantizar con la compra del vehículo la entrega al propietario comprador de implementos de seguridad vial, tales como casco y chalecos que cumplan con la reglamentación exigida.

Artículo 5. En aquellos territorios donde el único medio de transporte es el aéreo, tales como Vichada, Amazonas, Guainía y Vaupés entre otros y/o los desplazamientos a Nivel de complejidad 3 y Niveles inferiores con evolución en "crisis" que modifican de manera drástica y aguda el nivel de complejidad, con distancias que comprometan la vida del paciente según criterio médico, las empresas de Seguro Obligatorio de Tránsito (SOAT) garantizaran mediante empresas aéreas medicalizadas el servicio del traslado a otros municipios o donde presten el servicio de niveles de atención según requerimiento médico, del usuario accidentado con el fin de garantizar a la víctima de accidente de tránsito la integralidad de la atención y superación de la urgencia, de conformidad con la reglamentación y montos consagrados en el Decreto Único Reglamentario del Sector Salud y Protección Social o los que hagan sus veces.

Artículo 6. Modifíquese el numeral 2 del artículo 193 del Decreto Ley 663 de 1993, el cual quedará así:

2. Vigencia de la póliza. *La vigencia de la póliza de seguro de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito será, **semestral o anual**, excepto en seguros expedidos con carácter transitorio para los vehículos que circulen por las zonas fronterizas y para los vehículos importados que se desplacen del puerto a los concesionarios para su venta al público. Para los vehículos que hayan obtenido la clasificación como automóviles antiguos o clásicos la vigencia de dicha póliza no podrá ser menor a un trimestre.*

Las autoridades de tránsito verificarán esta circunstancia

Artículo 7. Vigencia y Derogación. El presente proyecto rige a partir de los seis meses de su publicación

EDUAR TRIANA

Representante a la Cámara por Boyacá



Cordialmente,

EDUAR TRIANA RINCÓN
Representante a la Cámara Boyacá

YULIETH ANDREA SÁNCHEZ
Representante a la Cámara

Cámara por Boyacá

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Celular: 3208500032 - 3124916144
Calle 10 No. 7-50 - Bogotá D.C.
Oficina 305B - 306B
eduar.triana@camara.gov.co